



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

SESSION ORDINAIRE 2025-2026

9 JUILLET 2026

GEWONE ZITTING 2025-2026

9 JULI 2026

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

COMMISSION SPÉCIALE

consacrée au projet Métro 3

RAPPORT

fait au nom de la commission spéciale

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

PARTIE 1

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

BIJZONDERE COMMISSIE

over het Metro 3-project

VERSLAG

uitgebracht namens de bijzondere commissie

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

DEEL 1

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs :

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

Membres suppléants

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

Autres membres:

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

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

Andere leden:

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

Table des matières

Préambule: objet de la commission spéciale	6
1. Genèse du projet Métro 3	6
1.1. Maîtres d'ouvrage stratégiques (STIB – Beliris – Bruxelles Mobilité)	6
<i>Réunion du 13 novembre 2025</i>	6
1.1.1. Exposé de Renaud de Saint Moulin, vice-président de la STIB, et de Carlos Van Hove, directeur du programme métro Albert-Nord, Service spécial d'études	6
1.1.2. Échange de vues	11
<i>Réunion du 20 novembre 2025</i>	47
1.1.3. Exposé de Cédric Bossut, directeur, Beliris	47
1.1.4. Échange de vues	57
1.1.5. Exposé de Kristof De Mesmaeker, directeur du service Planification, et de Christophe Vanoerbeek, directeur général, Bruxelles Mobilité	79
1.1.6. Échange de vues	83
1.2. Vision politique et vision des parties prenantes de la ligne Nord-Sud.....	93
<i>Réunion du 27 novembre 2025</i>	93
1.2.1. Exposé de Charles Picqué, ancien Ministre-Président	93
1.2.2. Échange de vues	95
1.2.3. Exposé de Guy Vanhengel, ancien ministre des Finances....	112
1.2.4. Échange de vues	114
1.2.5. Exposé de Pascal Smet, ancien ministre de la Mobilité	131
1.2.6. Échange de vues	139
<i>Réunion du 4 décembre 2025</i>	159
1.2.7. Exposé d'Alain Flausch, ancien directeur général, STIB, et de Kris Lauwers, ancien directeur général adjoint, STIB	159
1.2.8. Échange de vues	161
1.2.9. Exposé de Brigitte Grouwels, ancienne ministre de la Mobilité	176
1.2.10. Échange de vues	179
1.2.11. Exposé de Thierry Geerts, directeur général, Brussels Entreprises Commerce and Industry (BECI)	186
1.2.12. Exposé de Michel Vandeputte, vice-président, ASBL Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (GUTIB)	187

Inhoudstafel

Inleiding: doel van de bijzondere commissie	6
1. Het ontstaan van het Metro 3-project.....	6
1.1. Strategische bouwheren (MIVB – Beliris – Brussel Mobiliteit).....	6
<i>Vergadering van 13 november 2025</i>	6
1.1.1. Uiteenzetting van Renaud de Saint Moulin, ondervoorzitter van de MIVB, en Carlos Van Hove, directeur van het programma metro Albert-Noord, Speciale Studiedienst.....	6
1.1.2. Gedachtewisseling	11
<i>Vergadering van 20 november 2025</i>	47
1.1.3. Uiteenzetting van Cédric Bossut, directeur van Beliris	47
1.1.4. Gedachtewisseling	57
1.1.5. Uiteenzetting van Kristof De Mesmaeker, directeur van de dienst Planning, en van Christophe Vanoerbeek, algemeen directeur, Brussel Mobiliteit	79
1.1.6. Gedachtewisseling	83
1.2. Beleidsvisie en visie van de stakeholders op de Noord-Zuidlijn	93
<i>Vergadering van 27 november 2025</i>	93
1.2.1. Uiteenzetting van voormalig minister-president Charles Picqué.....	93
1.2.2. Gedachtewisseling	95
1.2.3. Uiteenzetting van Guy Vanhengel, gewezen minister van Financiën	112
1.2.4. Gedachtewisseling	114
1.2.5. Uiteenzetting van Pascal Smet, gewezen minister van Mobiliteit.....	131
1.2.6. Gedachtewisseling	139
<i>Vergadering van 4 december 2025</i>	159
1.2.7. Uiteenzetting door Alain Flausch, voormalig directeur-generaal van de MIVB, en Kris Lauwers, voormalig adjunct-directeur-generaal van de MIVB	159
1.2.8. Gedachtewisseling	161
1.2.9. Uiteenzetting van Brigitte Grouwels, voormalig minister van Mobiliteit.....	176
1.2.10. Gedachtewisseling	179
1.2.11. Uiteenzetting door Thierry Geerts, algemeen directeur van Brussels Entreprises Commerce and Industry (BECI)	186
1.2.12. Uiteenzetting door Michel Vandeputte, ondervoorzitter van de vzw Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (GUTIB) ..	187

1.2.13. Exposé de Benoît Moritz, vice-président, Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS).....	188
1.2.14. Exposé de Jean-Michel Bleus, chargé de mission, ASBL Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), et de Tim Cassiers, responsable mobilité et qualité de l'air, ASBL Bral – Stadsbeweging voor Brussel	191
1.2.15. Échange de vues	194
<i>Réunion du 9 décembre 2025</i>	206
1.2.16. Exposé de Rudi Vervoort, Ministre-Président.....	206
1.2.17. Échange de vues	210
<i>Réunion du 16 décembre 2025</i>	221
1.2.18. Exposé de Laurette Onkelinx, ancienne ministre fédérale chargée de Beliris	221
1.2.19. Échange de vues	224
1.2.20. Exposé de Didier Reynders, ancien ministre fédéral chargé de Beliris	229
1.2.21. Échange de vues	238
1.3. Financement	244
<i>Réunion du 18 décembre 2025</i>	244
1.3.1. Exposé de Philippe Thioux, vice-président finances et services de la STIB... ..	244
1.3.2. Échange de vues	247
1.3.3. Exposé introductif de Cédric Bossut, directeur de Beliris.....	259
1.3.4. Échange de vues	269
1.4. Bureaux d'études	280
<i>Réunion du 15 janvier 2026</i>	280
1.4.1. Exposé de M. Azzedine Ben Khayat, gestionnaire de processus, de Mme Lieve Neiryck, directrice de la mobilité, et de M. Malik Guerroudj, gestionnaire de projet d'Arcadis Belgium SA.	280
1.4.2. Échange de vues	284
<i>Réunion du 22 janvier 2026</i>	291
1.4.3. Exposé de Bruno Clerbaux, directeur et de Philippe Joye, expert géotechnique, ACPGroup.....	291
1.4.4. Échange de vues	298
<i>Réunion du 29 janvier 2026</i>	313
1.4.5. Exposé de Lino Rosa, administrateur Bureau d'études Greisch SA.....	313
1.4.6. Exposé de Frédéric Dufour, senior vice-président Asie Systra SA	316

1.2.13. Uiteenzetting door Benoît Moritz, ondervoorzitter van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML).....	188
1.2.14. Uiteenzetting door Jean-Michel Bleus, opdrachthouder bij de vzw Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), en Tim Cassiers, verantwoordelijke mobiliteit en luchtkwaliteit bij de vzw BRAL - Stadsbeweging voor Brussel	191
1.2.15. Gedachtewisseling	194
<i>Vergadering van 9 december 2025</i>	206
1.2.16. Uiteenzetting door minister-president Rudi Vervoort	206
1.2.17. Gedachtewisseling	210
<i>Vergadering van 16 december 2025</i>	221
1.2.18. Uiteenzetting door Laurette Onkelinx, voormalig federaal minister bevoegd voor Beliris	221
1.2.19. Gedachtewisseling	224
1.2.20. Uiteenzetting van Didier Reynders, voormalig federaal minister bevoegd voor Beliris	229
1.2.21. Gedachtewisseling	238
1.3. Financiering.....	244
<i>Vergadering van 18 december 2025</i>	244
1.3.1. Uiteenzetting van Philippe Thioux, ondervoorzitter van de afdeling Financiën en Diensten van de MIVB. ...	244
1.3.2. Gedachtewisseling	247
1.3.3. Inleidende uiteenzetting van Cédric Bossut, directeur van Beliris	259
1.3.4. Gedachtewisseling	269
1.4. Studiebureaus	280
<i>Vergadering van 15 januari 2026</i>	280
1.4.1. Uiteenzetting van de heer Azzedine Ben Khayat, procesbeheerder, mevrouw Lieve Neiryck, directeur mobiliteit, en de heer Malik Guerroudj, projectbeheerder bij Arcadis Belgium nv.....	280
1.4.2. Gedachtewisseling	284
<i>Vergadering van 22 januari 2026</i>	291
1.4.3. Uiteenzetting van Bruno Clerbaux, directeur, en Philippe Joye, geotechnisch expert, ACPGroup	291
1.4.4. Gedachtewisseling	298
<i>Vergadering van 29 januari 2026</i>	313
1.4.5. Uiteenzetting van Lino Rosa, bestuurder, studiebureau Greisch nv...	313
1.4.6. Uiteenzetting van Frédéric Dufour, senior ondervoorzitter Azië, Systra nv.	316

1.4.7. Exposé d'Arnaud Pineur, directeur de projet du Bureau d'études Greisch SA .	320
1.4.8. Exposé de Barbara Van der Wee, gérante, et de Jules Poncin, chef de projet, Barbara Van der Wee Architects SPRL	322
1.4.9. Échange de vues	325
<i>Réunion du 5 février 2026</i>	342
1.4.10. Exposé d'Erwin Malcorps, administrateur délégué, de Johan Dubrue, responsable technique, Sweco Belgium SRL et d'Yvan Mayeur, Head of Business Unit Belgium, TPF Engineering SA (Bureau Métro Nord) ..	342
1.4.11. Échange de vues	348

1.4.7. Uiteenzetting van Arnaud Pineur, projectleider van het studiebureau Greisch nv	320
1.4.8. Uiteenzetting van Barbara Van der Wee, zaakvoester, en Jules Poncin, projectleider, Barbara Van der Wee Architects bvba	322
1.4.9. Gedachtewisseling	325
<i>Vergadering van 5 februari 2026</i>	342
1.4.10. Uiteenzetting van Erwin Malcorps, afgevaardigd bestuurder, Johan Dubrue, technisch verantwoordelijke, Sweco Belgium bv en Yvan Mayeur, Head of Business Unit Belgium, TPF Engineering nv (bureau Metro Noord) ..	342
1.4.11. Gedachtewisseling	348

Préambule: objet de la commission spéciale

Le 8 octobre 2025, la Cour des comptes a publié un rapport d'audit relatif à la mise en œuvre du projet Métro 3, mené par la STIB et par Beliris. Ce rapport, constatant une hausse continue des estimations des dépenses publiques, a mis en lumière des dysfonctionnements dans la gestion du projet et des manquements à la législation sur les marchés publics, avant d'énoncer une série de recommandations.

Le rapport de la Cour des comptes a conduit le Parlement, en sa séance plénière du 24 octobre 2025, à constituer, en application de l'article 25 du règlement, une commission spéciale consacrée au projet Métro 3 ([doc. A-193/3 – 25/26](#)).

La commission spéciale a été installée le 6 novembre 2025. Lors de cette réunion inaugurale, elle a demandé à la Cour des comptes de recevoir copie des documents ayant alimenté son rapport d'audit et elle a décidé d'organiser ses travaux en se basant sur la structure des chapitres du rapport de la Cour. Entre le 13 novembre 2025 et le 18 juin 2026, la commission a tenu 18 réunions d'auditions, durant lesquelles elle a entendu 43 personnes physiques. Le 5 mars 2026, elle a également visité le chantier de la station Toots Thielemans et du palais du Midi. Elle a adopté, en réunion du 9 juillet 2026, une proposition de constats et de recommandations, ce qui a mis fin à ses travaux.

1. Genèse du projet Métro 3

1.1. Maîtres d'ouvrage stratégiques (STIB – Beliris – Bruxelles Mobilité)

Réunion du 13 novembre 2025

1.1.1. Exposé de Renaud de Saint Moulin, vice-président de la STIB, et de Carlos Van Hove, directeur du programme métro Albert-Nord, Service spécial d'études

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/sv2025111909374425-11-13_stib_presentation_f.pdf_.pdf

M. Renaud de Saint-Moulin explique être responsable de la division des systèmes de transport de la STIB et précise intervenir avec son collègue, M. Carlos Van Hove, du service spécial d'études (SSE) qui fait partie de la STIB, département créé en 1965 pour concevoir et suivre les ouvrages de métro. Le SSE a d'abord travaillé pour l'État national, puis pour la Région qui a également créé la direction de l'infrastructures de transport public (DITP) au

Inleiding: doel van de bijzondere commissie

Op 8 oktober 2025 publiceerde het Rekenhof een auditverslag over de uitvoering van het Metro 3-project onder leiding van de MIVB en Beliris. In dat verslag werd vastgesteld dat de geraamde overheidsuitgaven voortdurend opliepen. Daarnaast werd gewezen op tekortkomingen bij het projectbeheer en de niet-naleving van de wetgeving inzake overheidsopdrachten, waarna een reeks aanbevelingen werd geformuleerd.

Naar aanleiding van het verslag van het Rekenhof heeft het Parlement tijdens zijn plenaire vergadering van 24 oktober 2025 in toepassing van artikel 25 van het reglement een bijzondere commissie over het Metro 3-project samengesteld ([stuk A-193/3 – 25/26](#)).

De bijzondere commissie werd geïnstalleerd op 6 november 2025. Tijdens die openingsvergadering verzocht zij het Rekenhof om een afschrift te bezorgen van de stukken waarop het zijn auditverslag had gebaseerd. Daarnaast besliste zij haar werkzaamheden te organiseren op basis van de indeling in hoofdstukken van het verslag van het Rekenhof. Tussen 13 november 2025 en 18 juni 2026 hield de commissie 18 hoorzittingen, waarbij zij 43 personen heeft gehoord. Op 5 maart 2026 bracht zij tevens een bezoek aan de bouwplaats van het station Toots Thielemans en het Zuidpaleis. Tijdens de vergadering van 9 juli 2026 heeft zij een voorstel van vaststellingen en aanbevelingen aangenomen, waarmee haar werkzaamheden werden afgerond.

1. Het ontstaan van het Metro 3-project

1.1. Strategische bouwheren (MIVB – Beliris – Brussel Mobiliteit)

Vergadering van 13 november 2025

1.1.1. Uiteenzetting van Renaud de Saint Moulin, ondervoorzitter van de MIVB, en Carlos Van Hove, directeur van het programma metro Albert-Noord, Speciale Studiedienst

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/sv2025111909374425-11-13_stib_presentation_f.pdf_.pdf

De heer Renaud de Saint-Moulin legt uit dat hij verantwoordelijk is voor de afdeling vervoerssystemen van de MIVB en dat hij een uiteenzetting zal geven samen met zijn collega, de heer Carlos Van Hove, van de Speciale Studiedienst (SSD), een departement van de MIVB dat in 1965 werd opgericht om de bouwwerken op de metrolijnen te ontwerpen en te monitoren. De SSD werkte eerst voor de nationale overheid om daarna aan de slag te

sein de Bruxelles Mobilité.

M. Carlos Van Hove situe d'emblée le projet Métro 3 dans le temps: l'idée d'une liaison nord-sud par métro existe depuis plus d'un siècle et une première matérialisation apparaît avec le pré-métro dans les années 1970. L'axe Albert-Nord est réactivé par le plan Iris 2 de 2008, plan de mobilité du gouvernement de l'époque, qui prévoit la conversion en métro de la ligne. Il insiste sur le fait qu'un problème structurel est identifié depuis 1965: le tunnel de pré-métro qui se situe entre Anneessens et la Gare du Midi, construit en 1958 pour permettre la circulation de trams, n'est pas compatible avec le gabarit et les rayons de courbure du métro. Le plan Iris 2 annonce donc explicitement la nécessité d'une solution pour ce tronçon avec l'identification de différents tracés.

L'orateur décrit ensuite la gouvernance qui est mise en place pour l'élaboration de ce projet. Un avenant à l'accord de coopération Beliris est conclu entre l'autorité fédérale la Région bruxelloise pour le lancement d'une étude, via une adjudication publique, sur le métro. L'étude socio-économique, dont l'avis de marché public date d'octobre 2008, est attribué à la fin de l'année 2010.

En mars 2011, la ministre Brigitte Grouwels approuve le cahier des charges d'une étude relative au tracé, pour la totalité du Métro 3, après la livraison l'étude socio-économique, qui a confirmé l'opportunité d'une ligne de métro.

Cette étude sur le choix du tracé a été confiée au consortium Greisch -Systra-Sum (GSS) par la DITP. Cette étude a ensuite changé d'adjudicateur pour passer de Bruxelles Mobilité à la STIB, via le SSE. Il convient néanmoins de préciser ici la répartition des rôles techniques: Bruxelles Mobilité, avec la DITP, s'occupe des ouvrages dont la Région est propriétaire, tandis que le SSE regroupe des ingénieurs de la STIB mis à disposition de la Région en vertu d'une convention de 1965, déjà utilisée pour la construction des premiers tronçons de métro à cette époque-là.

Ensuite, le tronçon Nord-Bordet est géré par l'autorité fédérale avec Beliris comme pilote. Quant au tronçon Albert-Nord, il est piloté par la STIB. À partir de 2015, un comité de coordination qui intègre également Bruxelles Mobilité et les cabinets ministériels, assure l'articulation entre les deux, la station de la gare du Nord étant le point de jonction entre les deux tronçons.

En réponse aux critiques de la Cour des comptes, qui pointe un conflit d'intérêt dans le chef de la société momentanée Bureau Métro Nord (SM BMN) qui a réalisé l'étude socio-économique, l'intervenant précise

gaan voor het gewest, dat ook de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) heeft opgericht binnen Brussel Mobiliteit.

De heer Carlos Van Hove situeert het Metro 3-project in de tijd: het idee van een metroverbinding van noord naar zuid is al meer dan een eeuw oud. De eerste concrete stappen daartoe werden in de jaren zeventig gezet met de aanleg van de premetrolijn. In 2008 uitte de toenmalige regering in het Iris 2-plan het voornemen om de as Albert-Noord om te vormen tot een metrolijn. Hij benadrukt dat reeds in 1965 een structureel probleem werd vastgesteld, namelijk dat de premetrotunnel tussen Anneessens en het Zuidstation, gebouwd in 1958 om er trams door te laten rijden, niet geschikt is voor het profiel en de kromtestralen van een metrolijn. Daarom staat in het Iris 2-plan uitdrukkelijk vermeld dat er moet worden gezocht naar een oplossing voor dat traject, waarbij verschillende tracés naar voren zijn geschoven.

Vervolgens gaat de spreker in op de bestuurlijke aanpak die gevolgd is bij de uitwerking van het project. De federale overheid en het Brussels Gewest ondertekenden een bijakte bij de Beliris-samenwerkingsovereenkomst om op basis van een openbare aanbesteding een studie te laten uitvoeren over de geplande metrolijn. De overheidsopdracht voor de sociaal-economische studie, waarvan de aankondiging verscheen in oktober 2008, werd eind 2010 toegewezen.

Nadat de sociaal-economische studie, die bevestigde dat het aangewezen zou zijn om een metrolijn aan te leggen, bezorgd was, keurde minister Brigitte Grouwels in maart 2011 het bestek goed voor een studie over het tracé van de volledige Metro 3-lijn.

De DIOV deed een beroep op het consortium Greisch-Systra-Sum (GSS) om die studie uit te voeren. Brussel Mobiliteit droeg het opdrachtgeverschap voor die studie daarna over aan de MIVB, via de SSD. In dat verband is het nuttig om even de technische rolverdeling te verduidelijken: Brussel Mobiliteit is via de DIOV verantwoordelijk voor de bouwwerken waarvan het gewest eigenaar is, terwijl de SSD ingenieurs van de MIVB ter beschikking stelt van het gewest op basis van een overeenkomst uit 1965, waarvan toen al gebruik werd gemaakt voor de aanleg van de eerste metrotrajecten.

Het beheer van het traject tussen het Noordstation en Bordet is in handen van de federale overheid en wordt aangestuurd door Beliris. De MIVB heeft dan weer de leiding over het traject tussen Albert en het Noordstation. Sinds 2015 zorgt een coördinatiecomité, waarvan ook Brussel Mobiliteit en de ministeriële kabinetten deel uitmaken, voor de onderlinge coördinatie van beide trajecten, met het Noordstation als verbindingspunt.

De spreker gaat vervolgens in op de kritiek van het Rekenhof, dat meent dat er sprake is van belangenvermenging bij de tijdelijke vennootschap Bureau Métro Nord, die de sociaal-economische studie heeft uitgevoerd. Hij

néanmoins que l'étude reposait sur un grand nombre de données ayant été fournies par Bruxelles Mobilité et la STIB elle-même, telles que les chiffres de fréquentation.

Il rappelle que, pour le tronçon Albert-Nord, les stations ont été construites dès l'origine pour un usage futur en métro: les gabarits, la longueur, le nombre d'escaliers mécaniques et le nombre d'ascenseurs sont dimensionnés pour des flux de métro. De même, la station Albert est conçue dès la fin des années 1980 comme un terminus pour le métro: sous l'ancienne rampe d'accès des trams, un tunnel permet déjà de garer plusieurs rames de métro. Seuls subsistent des quais bas baignoires pour les trams et, surtout, la partie Lemonnier-Constitution, où quatre voies de tram se croisent dans un tunnel conçu uniquement pour le tram et qu'il est impossible à adapter pour le métro. De même, la jonction avec le tronçon nord nécessite des ouvrages complexes sous la gare du Nord.

M. Renaud de Saint-Moulin explique ensuite que l'enjeu technique central consiste à permettre le passage du métro entre l'arrêt Anneessens et la gare du Midi. Il y a quatre variantes de tracé, qui représentent chacune les quatre possibilités de connexion définies par les contraintes géométriques du métro (rayons de courbure). Le premier tracé, dit le tracé historique, suit l'ancien lit ouvert de la Senne jusqu'à la grande écluse de Bruxelles pour longer ensuite les anciens pertuis de la même rivière sous le boulevard Lemonnier. Il rappelle qu'une partie de ces pertuis désaffectés ont servi à construire le pré-métro entre Rogier et Anneessens, mais que l'ancien lit à ciel ouvert est aujourd'hui densément bâti: immeubles d'habitation, y compris un ancien parking converti en plus de cent lofts. Ce sont les îlots Woeringen et Jamar-Autonomie où habitent plusieurs centaines d'habitants.

Le deuxième tracé suit le lit actuel de la Senne, détournée en 1955, sous la rue de l'Autonomie et le boulevard Poincaré. Il impliquerait de construire le tunnel de métro sous les collecteurs en service de la rivière voûtée, avec des risques importants pour la stabilité et l'étanchéité de l'ouvrage.

La troisième alternative consisterait à démolir et reconstruire intégralement la station Lemonnier et le tunnel existant pour les mettre au gabarit du métro, ce qui impliquerait l'interruption de quatre lignes de tram pendant plusieurs années et de lourdes interventions sur le réseau d'égouttage, tous les collecteurs historiques convergeant en ce point.

Enfin, la dernière possibilité consiste à contourner l'ouvrage existant en passant par l'autre côté du tunnel Lemonnier avec, pour rejoindre les ouvrages existants du côté d'Anneessens, la nécessité de creuser un tunnel sous le palais du Midi. Cette option comprenait également

verifieelijkt dat die studie gebaseerd was op een grote hoeveelheid gegevens die Brussel Mobiliteit en de MIVB zelf hadden aangeleverd, zoals het aantal reizigers.

Hij wijst erop dat de stations langs het traject tussen Albert en het Noordstation van bij het begin waren ontworpen om later dienst te doen als metrostations. Met hun afmetingen, lengte, aantal roltrappen en liften zijn ze geschikt voor metroverkeer. Bovendien werd het station Albert aan het einde van de jaren tachtig ontworpen om te fungeren als eindhalte voor de metro. In een tunnel onder de vroegere toegangshelling voor de tram kunnen al enkele metrostellen worden geparkeerd. De enige overgebleven kenmerken zijn de lage tramperrons in kuipvorm en vooral het gedeelte tussen Lemonnier en Grondwet, waar vier tramsporen elkaar kruisen in een tunnel die uitsluitend voor trams is ontworpen en onmogelijk kan worden aangepast voor de metro. Voorts zijn voor de verbinding met het noordelijke traject complexe werken vereist onder het Noordstation.

De heer Renaud de Saint-Moulin legt vervolgens uit dat de grootste technische uitdaging erin bestaat het stuk tussen de halte Anneessens en het Zuidstation bruikbaar te maken voor metroverkeer. Er zijn vier varianten voor het tracé, die overeenstemmen met de vier mogelijke verbindingen, bepaald op basis van de geometrische vereisten (kromtestralen) waaraan voldaan moet zijn om metroverkeer mogelijk te maken. Het eerste, zogenaamde historische tracé volgt de vroegere open bedding van de Zenne tot aan de grote sluis in Brussel en loopt door langsheen de oude koker van die rivier onder de Lemonnierlaan. Hij wijst erop dat een deel van die buiten gebruik gestelde koker is gebruikt voor de aanleg van de premetrolijn tussen Rogier en Anneessens, maar dat de voormalige bovengrondse bedding vandaag dichtbebouwd is. Zo bevinden zich op de bouwblokken aan de Woeringenstraat en tussen de Jamarlaan en de Zelfbestuursstraat appartementsblokken, waar honderden mensen in wonen. Er zijn zelfs honderd lofts gebouwd op een plaats waar zich vroeger een parking bevond.

Het tweede tracé volgt de huidige bedding van de Zenne, die in 1955 werd omgeleid, onder de Zelfbestuursstraat en de Poincarélaan. In dat geval zou de metrotunnel moeten worden gebouwd onder de bestaande collectoren van de overwelfde rivier, wat grote risico's zou inhouden voor de stabiliteit en waterdichtheid van het bouwwerk.

De derde optie zou erin bestaan het station Lemonnier en de bestaande tunnel volledig af te breken en herop te bouwen om beide geschikt te maken voor metroverkeer. Daarvoor zou het nodig zijn om vier tramlijnen gedurende meerdere jaren te onderbreken en ingrijpende werken uit te voeren aan het rioleringsnet, aangezien alle historische collectoren daar samenkomen.

De laatste mogelijkheid is om de aanwezige structuur te omzeilen door de andere kant van de Lemonnietunnel te nemen. Om een verbinding tot stand te brengen met de bestaande structuur ter hoogte van Anneessens zou een tunnel onder het Zuidpaleis moeten worden gegraven.

la construction d'une station de métro sous l'avenue de Stalingrad. Quant à la liaison avec l'infrastructure existante du côté de la gare du Midi, elle se ferait sous le boulevard Jamar, dans un sous-sol moins encombré d'égouts et de collecteurs. Il s'agit de l'option retenue par le comité stratégique STIB-Bruxelles Mobilité en 2010, avant le lancement des études d'exécution de la transformation du tronçon Albert-Nord.

M. Carlos Van Hove relate ensuite la modification du plan régional d'affectation du sol (PRAS) pour y inclure le nouveau tracé. C'est perspective.brussels qui fut chargé de cette tâche. Cette modification du PRAS impliqua le lancement d'une étude d'incidences, suivi d'une enquête publique. Cette étude d'incidence fut divisée en trois parties puisqu'elle examinait trois zones géographiques différentes: la station Albert, la future station Constitution et le tracé du futur Métro Nord. Cette étude d'incidences a également retenu comme tracé celui qui passe sous le palais du Midi. Les autres variantes sont de nouveau examinées lors de l'étude: le tracé par la rue de l'Autonomie est jugé impraticable en raison du passage sous les pertuis actifs de la Senne et des risques d'inondation du chantier; le tracé historique par l'ancien lit de la Senne n'est pas retenu, puisqu'il nécessiterait des expropriations massives. Quant à la reconstruction complète du complexe Lemonnier, elle est écartée pour des raisons techniques, avec la conjonction à cet endroit-là de plusieurs collecteurs de la Senne, et de la nécessité de stopper l'exploitation de quatre lignes de tram.

En parallèle, urban.brussels instruit une demande de permis d'urbanisme pour le nouvel arrêt Constitution. Cette demande de permis implique également le lancement d'une étude d'incidences, elle-même suivie par une enquête publique. Il convient de préciser que lors du lancement de cette étude, il était question pour la gare du Midi de s'étendre et de reprendre à la STIB la rue couverte qu'elle utilise pour ses trams, ce qui impliquait de percer un nouveau tunnel avenue Fonsny pour les lignes de tram dont l'arrêt était déplacé.

En conséquence de l'étude d'incidences et constatant que le projet d'extension de la Gare du Midi par la SNCB avait été entretemps abandonné, ce nouveau tunnel avenue Fonsny est abandonné, de même que la station Constitution est redimensionnée à la baisse dans des demandes de permis modificatives.

Le bureau d'études Stratec insiste aussi sur la nécessité de mesures d'accompagnement pour gérer les nuisances de chantier. Un pacte pour le quartier est validé par le gouvernement en mars 2019, puis par les communes concernées, avant qu'urban.brussels ne délivre le permis en mai 2019. Le tracé finalement autorisé comporte un tunnel de métro sous le palais du Midi, la station Toots Thielemans, nouveau nom de la station Constitution, sous l'avenue de Stalingrad, un tunnel de raccordement sous le

Laatstgenoemde optie omvat tevens de bouw van een ondergronds metrostation onder de Stalingradlaan. De verbinding met de bestaande infrastructuur ter hoogte van het Zuidstation zou worden aangelegd onder de Jamarlaan, waar de ondergrond minder vol ligt met riolen en collectoren. Dat is de optie waarvoor het strategisch comité van de MIVB en Brussel Mobiliteit heeft gekozen alvorens uitvoeringsstudies op te starten over de omvorming van het traject tussen Albert en het Noordstation.

De heer Carlos Van Hove gaat vervolgens in op de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) om er het nieuwe tracé in op te nemen. Perspective.brussels kreeg die taak toegewezen. Met het oog op de aanpassing van het GBP werd een effectenstudie opgestart, waarna een openbaar onderzoek plaatsvond. De effectenstudie werd opgesplitst in drie delen, aangezien zij betrekking had op drie verschillende geografische zones: het station Albert, het toekomstige station Grondwet en het tracé van de toekomstige Metro Noord. De effectenstudie nam ook het tracé onder het Zuidpaleis in aanmerking. De overige varianten werden in de studie opnieuw onder de loep genomen. Het tracé via de Zelfbestuursstraat werd onhaalbaar geacht, aangezien dat liep onder de oude Zennekoker en er gevaar op overstroming zou zijn tijdens de werken. Ook het historische tracé via de vroegere Zennebedding viel weg als optie, omdat daarvoor heel veel onteigeningen nodig zouden zijn. De optie van een volledige heropbouw van Lemonnier werd om technische redenen van tafel geveegd, omdat op die plaats verschillende collectoren van de Zenne samenkomen en daarvoor vier tramlijnen zouden moeten worden stilgelegd.

Voorts werd door urban.brussels een stedenbouwkundige vergunning voor de nieuwe halte Grondwet onderzocht. Ook voor die vergunningsaanvraag was een effectenstudie nodig, waarna een openbaar onderzoek plaatsvond. Toen die studie werd opgestart, gingen er stemmen op om het Zuidstation uit te breiden en de overdekte straat waar de MIVB haar trams laat rijden, over te nemen. Voor de tramlijnen waarvan de halte elders zou komen te liggen, zou dan een nieuwe tunnel moeten worden gegraven onder de Fonsnylaan.

Ingevolge de effectenstudie en aangezien de NMBS haar plannen om het Zuidstation uit te breiden intussen heeft opgeborgen, werd afgestapt van de plannen voor de nieuwe tunnel onder de Fonsnylaan en werden de afmetingen van het station Grondwet in gewijzigde vergunningsaanvragen verkleind.

Het studiebureau Stratec benadrukte tevens de nood aan begeleidende maatregelen om de hinder van de werken binnen de perken te houden. De regering keurde in maart 2019 een pact goed voor de buurt, waarmee vervolgens ook de betrokken gemeenten instemden, waarna urban.brussels in mei 2019 de vergunning uitreikte. Het tracé dat uiteindelijk werd vergund, omvat een metrotunnel onder het Zuidpaleis, het station Toots Thielemans (de nieuwe naam van het station Grondwet)

boulevard Jamar vers la Gare du Midi et, dans un second temps, la mise à niveau de la station Lemonnier aux normes de sécurité et d'accessibilité PMR. Les travaux d'exécution du tronçon Albert-Nord démarrent en septembre 2020.

M. Renaud de Saint-Moulin aborde les enjeux de mobilité qui sous-tendent le projet de Métro 3. L'objectif, pour une ville comme Bruxelles, est d'acheminer rapidement de grands volumes de voyageurs entre les zones d'habitat dense et les pôles d'emplois. Bruxelles dispose déjà d'un axe de métro est-ouest performant et d'une desserte des pôles économiques de la petite ceinture avec la ligne 2. Quant à l'axe nord-sud, il demeure structurellement faible alors même que les quartiers au nord de la petite ceinture se densifient (le PAD Défense, Tour et Taxis, Schaerbeek-Formation, quartier Nord, etc.). Les modèles de déplacement d'Iris 2, avec les points de congestion qui y étaient prédit, se concrétisent aujourd'hui.

L'orateur insiste sur ce diagnostic d'exploitation: malgré l'allongement des trams, l'augmentation des fréquences et l'utilisation maximale de l'infrastructure pré-métro, l'axe Albert-Nord est aujourd'hui saturé et irrégulier. Chaque fois que la STIB augmente l'offre, la demande suit immédiatement et la ligne se retrouve à nouveau saturée; la saturation ralentit les véhicules, ce qui réduit encore la capacité effective et entretient un cercle vicieux. Les dernières campagnes de comptage montrent que la croissance de la fréquentation sur cet axe, notamment depuis la reprise post-Covid, est plus forte que la moyenne de l'ensemble du réseau de la STIB, alors même que la qualité de service est dégradée par la surcharge.

Il fait alors le lien entre la situation actuelle et celle de la petite ceinture au début des années 1980: un axe structurant exploité en pré-métro, arrivé à saturation, qui justifie le passage au métro. À l'époque, la STIB y faisait circuler les trams les plus longs disponibles (séries 7700 et 7900). En 1988, la saturation croissante oblige la STIB à convertir la ligne 2 en métro, sur le tracé de l'ancienne ligne 101.

Avant cette conversion, la capacité du pré-métro atteignait environ 4.000 places par heure et par sens. Le simple passage au métro – avec de courtes rames de 36 mètres, nettement plus petites que les trains actuels – permet d'augmenter immédiatement la capacité de 50 %. Cette capacité accrue est toutefois aussitôt saturée, reproduisant à plus petite échelle le phénomène observé aujourd'hui sur l'axe Nord-Albert: chaque gain de capacité entraîne aussitôt une hausse de la demande.

onder de Stalingradlaan, een verbindingstunnel onder de Jamarlaan naar het Zuidstation en, in een tweede fase, de aanpassing van het station Lemonnier om het te laten voldoen aan de veiligheidsnormen en het toegankelijker te maken voor personen met beperkte mobiliteit. De werken voor de aanleg van het stuk tussen Albert en het Noordstation gingen van start in september 2020.

De heer Renaud de Saint-Moulin belicht de mobiliteitsdoelstellingen die ten grondslag liggen aan het Metro 3-project. In een stad als Brussel moeten grote hoeveelheden reizigers zich snel kunnen verplaatsen tussen de dichtbevolkte woonwijken en de werkgelegenheidscentra. Brussel beschikt reeds over een performante metrolijn in oost-westelijke richting. De economische knooppunten langs de Kleine Ring worden vandaag al bediend door lijn 2. Het aanbod van noord naar zuid blijft structureel ondermaats en dat terwijl de wijken ten noorden van de Kleine Ring steeds meer worden verdicht (het RPA Defensie, Thurn en Taxis, Schaarbeek-Vorming, Noordwijk enzovoort). De congestiepunten die voorspeld waren op basis van de Iris 2-verplaatsingsmodellen, zijn vandaag werkelijkheid geworden.

De spreker vestigt nadrukkelijk de aandacht op de uitbatingsdiagnose: ondanks de inzet van langere trams, de verhoogde frequentie en de maximale benutting van de premetro-infrastructuur is de as Albert-Noord vandaag verzadigd en kampt die met een gebrek aan regelmaat. Telkens wanneer de MIVB het aanbod verhoogt, volgt de vraag onmiddellijk en is de lijn opnieuw verzadigd. Dat leidt tot vertragingen, waardoor de effectieve capaciteit verder daalt en een vicieuze cirkel in stand wordt gehouden. Uit de recentste tellingen blijkt dat het reizigersaantal op die as, vooral na de coronaperiode, sterker is gestegen dan het gemiddelde cijfer voor het hele MIVB-net, ook al is de kwaliteit van de dienstverlening er door overvolle rijtuigen op achteruitgegaan.

Vervolgens legt hij het verband tussen de huidige situatie en de situatie op de Kleine Ring in het begin van de jaren tachtig. Een structurerende as die werd uitgebaat als premetrolijn, was dermate verzadigd, dat het gerechtvaardigd was om die om te vormen tot een metrolijn. De MIVB liet er destijds haar langste trams (van de 7700- en de 7900-reeks) op rijden. In 1988 was de MIVB er door de toenemende verzadiging van lijn 2 toe genoopt om er een metrolijn van te maken, op het tracé van de vroegere lijn 101.

Voor de omvorming bedroeg de capaciteit op de premetrolijn ongeveer 4.000 plaatsen per uur in elke richting. Door de omschakeling te maken naar een metrolijn - met korte stellen van 36 meter, aanzienlijk korter dan die van vandaag - kon de capaciteit onmiddellijk met 50 % toenemen. Ondanks die verhoogde capaciteit werd al gauw opnieuw een verzadigingspunt bereikt. Er deed zich op kleinere schaal voor wat we vandaag vaststellen op de as Noord-Albert: elke capaciteitsverhoging leidt meteen tot een toename van de vraag.

Pour répondre à cette nouvelle surcharge, la STIB allonge les trains, passant à des rames de 60 mètres au début des années 1990. Elle passe ensuite aux trains de cinq voitures long de 100 mètres mis en service dans les années 2000. En 2010, la généralisation des trains de 100 mètres permet d'atteindre environ 14.000 passagers par heure et par sens. En 2023, on atteint 17.000 passagers par heure en exploitant les lignes à la limite de leurs capacités de signalisation (jusqu'à 24 passages par heure). Depuis la mise en service du métro, la capacité horaire a ainsi été multipliée par quatre.

Il souligne que cette capacité est aujourd'hui intégralement utilisée: la ligne 2-6 est désormais la plus fréquentée du réseau. Selon lui, la saturation de l'axe Nord-Sud confirme non seulement les prévisions du plan Iris 2, mais reproduit le cycle déjà vécu quarante ans plus tôt sur la petite ceinture.

M. Carlos Van Hove explique que les travaux déjà réalisés incluent la transformation de la station Albert en terminus de métro, dont la majorité des aménagements est achevée. L'ensemble des stations intermédiaires doivent encore être mis au gabarit du métro, avec un rehaussement des quais et l'installation d'une nouvelle signalisation adaptée à l'exploitation automatique partielle.

Au niveau des arrêts de métro, seule la construction de la nouvelle station Toots Thielemans constitue une intervention majeure, construction qui devrait être achevée à l'automne 2026. Une partie du tunnel reliant cette station au complexe Lemonnier est en chantier. Le tunnel sous le boulevard Jamar, destiné à raccorder la nouvelle infrastructure à la Gare du Midi, est également en cours d'exécution, de même que plusieurs autres sections souterraines. Les travaux sous le boulevard Bara devraient se poursuivre en 2026. Doivent encore être réalisés le passage sous le carrefour de la petite ceinture et le passage sous le palais du Midi.

Enfin, il affirme que l'avancement des travaux est significatif et propose à la commission de venir visiter les différentes zones du chantier – station Albert, station Toots Thielemans, interstations et ouvrages en cours – estimant qu'une visite sur place donnerait une vision plus claire que les plans et schémas.

1.1.2. Échange de vues

Mme Amélie Pans demande aux intervenants s'ils estiment que la STIB a, dans la manière de gérer ce projet, commis des erreurs et, le cas échéant, quelles leçons en tirent-ils? Elle rappelle que le coût du métro est passé d'un peu moins d'un milliard d'euros à près de 5 milliards d'euros pour une ligne d'environ dix kilomètres, censée être en service depuis 2020.

Revenant à l'étude Iris 2, elle demande quelles sont les analyses internes qui ont conduit la STIB à envisager la

Om de nieuwe overbelasting op te vangen stapte de MIVB begin jaren negentig over op langere stellingen van 60 meter. Vanaf de jaren 2000 werden de metro's met vijf stellingen van 100 meter in gebruik genomen. In 2010 konden door op de hele lijn stellingen van 100 meter in te zetten ongeveer 14.000 passagiers per uur in elke richting worden vervoerd. In 2023 steeg dat aantal tot 17.000 passagiers per uur, waarbij de uitbating van de lijnen aanleunt bij de signalisatiecapaciteit (tot 24 doortochten per uur). Sinds de ingebruikname van de metro is de capaciteit per uur verviervoudigd.

Hij benadrukt dat die capaciteit vandaag volledig wordt benut. De lijnen 2 en 6 zijn momenteel de drukste lijnen op het net. Volgens hem bevestigt de verzadiging van de Noord-Zuid-as niet alleen de voorspellingen van het Iris 2-plan, maar herbeleven we daarmee ook wat zich veertig jaar geleden heeft voorgedaan op het traject van de Kleine Ring.

De heer Carlos Van Hove legt uit dat er al werken zijn uitgevoerd om het station Albert om te vormen tot eindhalte voor de metro. De meeste aanpassingen zijn inmiddels voltooid. Alle tussenliggende stations moeten nog worden aangepast om ze geschikt te maken voor metroverkeer, met verhoogde perrons en nieuwe signalisatie voor een gedeeltelijke automatische exploitatie.

Wat de metrohaltes betreft, zijn er enkel nog ingrijpende werken nodig om het nieuwe station Toots Thielemans te bouwen. De bouw daarvan zou in het najaar van 2026 afgerond moeten zijn. Een deel van de tunnel tussen dat station en Lemonnier is momenteel in aanbouw. Ook de tunnel onder de Jamarlaan, die de nieuwe infrastructuur moet verbinden met het Zuidstation, krijgt op dit moment vorm, samen met enkele andere ondergrondse delen. De werken onder de Baralaan zullen normaal in 2026 worden voortgezet. De doorgang onder het kruispunt van de Kleine Ring en de doorgang onder het Zuidpaleis moeten nog worden verwezenlijkt.

Tot slot zegt hij dat de werken ver gevorderd zijn. Hij stelt de leden van de commissie voor om een bezoek te brengen aan de verschillende plaatsen waar werken worden uitgevoerd, met name de stations Albert en Toots Thielemans, de tussenstations en de bouwwerken waar men aan bezig is. Een plaatsbezoek biedt immers een duidelijker beeld dan plannen en schema's.

1.1.2. Gedachtewisseling

Mevr. Amélie Pans vraagt de sprekers of ze vinden dat de MIVB fouten heeft gemaakt in de manier waarop ze dit project heeft beheerd en, zo ja, welke lessen daaruit zijn getrokken. Zij wijst erop dat de kostprijs voor de aanleg van de tien kilometer lange metrolijn, die eigenlijk al in 2020 in gebruik genomen had moeten worden, is gestegen van iets minder dan een miljard euro naar bijna 5 miljard euro.

Met betrekking tot de Iris 2-studie vraagt zij op basis van welke interne analyses de MIVB beslist heeft om de

création d'une nouvelle ligne de métro et quels étaient les arguments majeurs ayant pesé dans la décision initiale.

Elle aborde ensuite la maîtrise d'ouvrage, divisée entre le tronçon Albert-Nord et le tronçon Nord-Bordet. À qui incombe précisément la responsabilité des études et la gestion des travaux pour chaque tronçon? Plus précisément, pour le tronçon Nord-Bordet, elle souhaite clarifier qui est juridiquement responsable: Beliris en tant que maître d'ouvrage délégué ou la STIB en tant que maître d'ouvrage déléguant?

S'agissant du tracé Albert-Nord, la commissaire cite la Cour des comptes, qui relève que la solution historique, bien qu'impliquant des expropriations, aurait pu être moins coûteuse, plus rapide, plus simple à réaliser et présenter moins de risques. Elle demande si cette option a bien été chiffrée, à quel coût, combien d'expropriations aurait-elle nécessité, s'il s'agissait de biens privés ou publics et quels bâtiments étaient concernés.

Elle évoque ensuite le marché confié à la SM BMN. Ce prestataire ne s'est-il pas placé en situation de conflit d'intérêts dans la mesure où l'obtention de tranches conditionnelles plus lucratives dépendait de conclusions favorables à la poursuite du projet? Le cahier spécial des charges de ce marché a-t-il bien été rédigé par Beliris, validé par le Gouvernement fédéral et approuvé par le conseil d'administration de la STIB? Pourquoi la STIB n'a-t-elle pas scindé le marché pour confier l'étude socioéconomique à un prestataire indépendant?

La députée demande également si l'évaluation du métro ne reposait pas de manière trop fragile sur l'hypothèse d'un péage urbain censé entrer en vigueur en 2020 mais toujours inexistant en 2024, fragilisant les projections de fréquentation et les objectifs du plan Iris 2.

De surcroît, pour quelles raisons le marché d'études du gros œuvre pour le tronçon Albert-Nord a-t-il été lancé avant même la confirmation, en 2012, de l'étude d'opportunité?

En outre, elle se penche sur l'estimation des coûts initiaux: sur quels éléments concrets la STIB s'est-elle basée pour avancer un coût de 100 millions d'euros par kilomètre de tunnel, alors que les références internationales (Barcelone, Amsterdam, Cologne) étaient supérieures? Ces estimations étaient-elles réalistes. Elle s'interroge sur l'absence de prise en compte, dans le coût initial, d'éléments essentiels tels que la construction d'un nouveau dépôt à Haren ou la transformation du tunnel Albert-Gare du Nord. Ces sous-estimations ont-elles donné lieu à une vision trop optimiste du projet? Elle relève enfin que le coût estimé du tronçon Albert-Nord a presque

aanleg van een nieuwe metrolijn te overwegen en welke argumenten daarvoor aanvankelijk in hoofdzaak de doorslag hebben gegeven.

Een volgend thema dat zij aansnijdt, is het bouwheerschap, waarbij zij een onderscheid maakt tussen de trajecten Albert-Noord en Noord-Bordet. Wie is er precies verantwoordelijk voor de studies en het beheer van de werken voor elk traject? Zij wil weten wie juridisch verantwoordelijk is voor het stuk tussen het Noordstation en Bordet: Beliris als gedelegeerd bouwheer of de MIVB als delegerend bouwheer?

Het commissielid haalt een opmerking aan van het Rekenhof, dat stelt dat de historische oplossing voor het traject Albert-Noord, ondanks de daarmee gepaard gaande onteigeningen, goedkoper, sneller en eenvoudiger uit te voeren zou zijn geweest en minder risico's met zich mee zou hebben gebracht. Zij vraagt of daadwerkelijk berekend is hoeveel die optie gekost zou hebben, hoeveel onteigeningen er nodig zouden zijn geweest, of die betrekking hadden op private of publieke eigendommen en om welke gebouwen het ging.

Vervolgens wil zij het hebben over de opdracht die toegewezen was aan de tijdelijke vennootschap BMN. Stelde die dienstverlener zich niet bloot aan belangenvermenging, aangezien om voorwaardelijke schijven binnen te rijden die nog meer zouden opbrengen, eerst gunstige conclusies geformuleerd moesten worden over de voortzetting van het project? Werd het bestek voor die opdracht wel degelijk opgesteld door Beliris en goedgekeurd door de federale regering en de raad van bestuur van de MIVB? Waarom heeft de MIVB de opdracht niet opgesplitst om de sociaal-economische studie toe te wijzen aan een onafhankelijke dienstverlener?

Het parlementslid vraagt ook of de raming van de metrolijn niet te veel gebaseerd was op de wankelende veronderstelling dat in 2020 een stadstol van kracht zou worden, terwijl die in 2024 nog steeds niet is ingevoerd. Daardoor komen de prognoses over het aantal reizigers en de doelstellingen van het Iris 2-plan op losse schroeven te staan.

Waarom werd bovendien de studieopdracht voor de ruwbouwwerken op het traject Albert-Noord al uitgeschreven nog voordat de opportuniteitsstudie in 2012 bevestigd was?

Vervolgens gaat zij in op de raming van de initiële kosten: op welke concrete elementen baseerde de MIVB zich om uit te gaan van een kostprijs van 100 miljoen euro per kilometer tunnel, terwijl de internationale referentieprijzen (Barcelona, Amsterdam, Keulen) hoger lagen? Waren die ramingen wel realistisch? Zij vraagt zich af waarom in de initiële kostprijs geen rekening werd gehouden met essentiële elementen zoals de bouw van een nieuwe stelplaats in Haren en de verbouwing van de tunnel op het traject tussen Albert en het Noordstation. Hebben die onderschattingen geleid tot een te optimistische visie op het project? Ten slotte wijst zij erop dat de geraamde kosten

doublé entre mars et juillet 2015, ce qui révèle, selon elle, un dossier budgétairement incomplet dès l'origine.

M. Carlos Van Hove concède qu'un problème est survenu sur le tronçon Albe-Nord, plus précisément au palais du Midi. Les travaux avaient débuté conformément à l'étude, au cahier des charges et aux prescriptions de l'entrepreneur. Toutefois, l'exécution a révélé des résultats inférieurs aux exigences du bureau d'études, notamment en matière de sécurité, d'étanchéité et de stabilité. Dès la mise en évidence de ces constats, il estime normal d'avoir suspendu le chantier, la sécurité prévalant dans toute opération de cette ampleur.

Il indique qu'une série d'analyses complémentaires ont été demandées au bureau d'études: sondages, essais, études supplémentaires, travail conjoint avec l'entrepreneur et examen d'alternatives techniques.

La piste du *dream cutter* identifiée par la STIB a été évaluée mais écartée. Avec le bureau d'études et l'entrepreneur, une optimisation du jet grouting a été étudiée, malgré les risques, l'absence de garantie de réussite, un coût supplémentaire équivalent à celui du marché initial et une durée supplémentaire des travaux estimée à dix ans. La comparaison entre cette solution et une alternative impliquant la démolition partielle du palais du Midi a même été présentée au Parlement (date + lien vers le rapport ou vers le PowerPoint). Il souligne enfin l'imprévisibilité du sous-sol: les plans ne reflètent pas toujours la réalité rencontrée, une situation habituelle dans les grands chantiers.

M. Renaud de Saint-Moulin explique que la mise en avant du Métro dans le plan Iris 2 reposait sur les observations et les comptages de l'époque, avec une impossibilité de répondre à l'augmentation de la demande par un autre mode de transport. Les décisions des autorités lui semblent dès lors cohérentes avec les besoins de mobilité à Bruxelles.

En ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage, il rappelle que l'accord de coopération prévoit deux organisations distinctes. Pour le tronçon Nord-Bordet, la STIB a délégué la maîtrise d'ouvrage à Beliris, qui a rédigé le cahiers des charges, proposé les décisions d'attribution et a exécuté les marchés. Pour le tronçon Albert-Nord, Bruxelles Mobilité est chargée des marchés d'études avant d'en avoir confié l'exécution et les travaux à la STIB.

Concernant le choix du tracé autour de l'arrêt Constitution, l'intervenant indique que plusieurs études indépendantes ont convergé vers la même conclusion: le seul tracé raisonnable — et autorisable par le PRAS — est celui reliant Anneessens à la gare du Midi via l'avenue Stalingrad. Le tracé historique, situé aujourd'hui au cœur

van het traject Albert-Noord tussen maart en juli 2015 bijna zijn verdubbeld, wat er volgens haar op wijst dat het dossier vanaf het begin niet volledig begroot was.

De heer Carlos Van Hove geeft toe dat er een probleem is opgetreden op het traject Albert-Noord, meer bepaald ter hoogte van het Zuidpaleis. De werken gingen van start in overeenstemming met de studie, het bestek en de richtlijnen van de aannemer. De uitvoering bleek echter niet te voldoen aan de eisen van het studiebureau, onder meer op het gebied van veiligheid, waterdichtheid en stabiliteit. Zodra die vaststellingen aan het licht kwamen, was het volgens hem niet meer dan normaal om de werken stil te leggen, aangezien veiligheid bij een project van dergelijke omvang voorop staat.

Hij verklaart dat het studiebureau om een reeks aanvullende analyses werd gevraagd: boringen, proeven, bijkomende studies, samenwerking met de aannemer en het onderzoeken van technische alternatieven.

De *dreamcuttertechniek* die de MIVB voorstelde, werd onderzocht, maar verworpen. Samen met het studiebureau en de aannemer werd een optimalisatie van de jetgroutingtechniek onderzocht, ondanks de risico's, de onzekerheid over het welslagen ervan, de extra kosten die zouden oplopen tot het bedrag van de initiële opdracht en het feit dat de werken naar schatting tien jaar langer zouden duren. In het Parlement werd zelfs een vergelijking voorgesteld tussen die oplossing en een alternatief waarbij het Zuidpaleis deels zou worden afgebroken (datum + link naar het verslag of naar de PowerPoint). Ten slotte wijst hij op de onvoorspelbaarheid van de ondergrond: de plannen zijn niet altijd een getrouwe weergave van de werkelijkheid, wat gebruikelijk is bij grote bouwprojecten.

De heer Renaud de Saint-Moulin legt uit dat de aanleg van een metrolijn in het Iris 2-plan naar voren was geschoven op basis van de bevindingen en tellingen van die tijd, die aantoonde dat het onmogelijk was om met een ander vervoersmiddel aan de toenemende vraag te voldoen. De beslissingen die de overheid heeft genomen, zijn volgens hem dan ook in overeenstemming met de mobiliteitsbehoeften in Brussel.

Wat het bouwheerschap betreft, wijst hij erop dat de samenwerkingsovereenkomst voorziet in twee afzonderlijke organisatiestructuren. Voor het traject Noord-Bordet heeft de MIVB het bouwheerschap overgedragen aan Beliris, dat het bestek heeft opgesteld, de gunningsbeslissingen heeft voorgesteld en de opdrachten heeft uitgevoerd. Voor het traject Albert-Noord was Brussel Mobiliteit verantwoordelijk voor de studieopdrachten, waarna de uitvoering en de werken aan de MIVB werden toevertrouwd.

Wat de keuze van het traject ter hoogte van de halte Grondwet betreft, wijst de spreker erop dat verschillende onafhankelijke studies tot dezelfde conclusie kwamen: het enige zinvolle traject dat op basis van het GBP kan worden vergund, loopt van Anneessens naar het Zuidstation via de Stalingradlaan. Het historische tracé, dat dwars

d'îlots densément bâtis (les îlots Woeringen et Autonomie), aurait affecté plusieurs centaines d'habitants avec du bâti privé à forte densité.

À propos de l'éventuel conflit d'intérêts du marché confié à la SM BMN, il précise que la notion juridique de conflit d'intérêts concerne le rôle qu'un acteur public endosse lorsqu'il intervient dans l'attribution ou l'exécution d'un marché, ce qui ne correspond pas à la situation qui est contestée ici.

Le débat porte plutôt sur le recours à un marché public à tranches où seule la première tranche est ferme, les suivantes étant conditionnelles. Il souligne qu'en 2009, cette approche constituait une bonne pratique en matière de marchés publics: elle évite des frais d'annulation si l'autorité se dédit. En effet, le prestataire, à qui le marché a été attribué, ne bénéficie d'aucun avantage indu en cas d'interruption du projet à l'issue d'une tranche.

L'orateur confirme que le cahier des charges du marché attribuée à la SM BMN a été rédigé par Beliris et validé par l'Inspection des Finances, avant d'être approuvé par la STIB, la Région et l'autorité fédérale.

Concernant l'hypothèse d'un péage urbain, il affirme que le projet de Métro 3 a été intégré au plan pluriannuel d'investissement de la STIB, où il figure toujours.

M. Carlos Van Hove ajoute que l'hypothèse d'un péage concerne essentiellement l'extension Nord-Bordet.

À propos du lancement du marché pour l'étude du gros œuvre du tronçon Albert-Nord, la le gouvernement a effectivement anticipé la procédure pour être certain de trouver des candidats en mesure de répondre à celui-ci. Pour autant, le marché gros œuvre n'a été attribué qu'une fois l'étude socio-économique livrée.

Au sujet de l'estimation des coûts pour le tronçon Albert-Nord, la première évaluation complète date du mois de juillet 2015. La note présentée au gouvernement en mars 2015 ne portait que sur certains ouvrages spécifiques — notamment l'arrêt Constitution — et ne constituait pas une estimation complète. Le gouvernement a donc demandé à la STIB de revenir la même année avec un schéma directeur incluant un planning et un budget complet. Ainsi, la critique selon laquelle le budget aurait doublé en quatre mois ne lui paraît pas fondée: celui du mois de mars était partiel, alors que celui du mois de juillet était complet.

Il souligne que le degré de précision d'un budget dépend de la maturité des études, des demandes de permis et des marchés publics. Avant de disposer d'un

door huizenblokken (aan de Woeringenstraat en de Zelfbestuursstraat) loopt die vandaag dicht zijn bebouwd, zou gevolgen hebben gehad voor honderden bewoners, in een dichtbevolkt gebied met veel privégebouwen.

In verband met de vermeende belangenvermenging bij de opdracht die aan de tijdelijke vennootschap BMN werd toegewezen, stelt hij dat het juridische concept belangenvermenging betrekking heeft op de rol die een openbare instantie speelt wanneer die zich mengt in de toewijzing of uitvoering van een opdracht, wat in de situatie die hier aan de kaak wordt gesteld, niet het geval is.

Het debat draait voornamelijk rond het gebruik van een overheidsopdracht in schijven, waarbij enkel de eerste schijf vast is en de volgende schijven voorwaardelijk zijn. Hij benadrukt dat die aanpak in 2009 gold als een goede praktijk inzake overheidsopdrachten, omdat daardoor annuleringskosten konden worden vermeden wanneer de overheid op haar beslissing zou terugkomen. De dienstverlener aan wie de opdracht is gegund, geniet dan immers geen onrechtmatig voordeel indien het project na afloop van een schijf wordt stopgezet.

De spreker bevestigt dat het bestek voor de aan de tijdelijke vennootschap BMN gegunde opdracht werd opgesteld door Beliris en werd goedgekeurd door de Inspectie van Financiën, alvorens te worden goedgekeurd door de MIVB, het gewest en de federale overheid.

Met betrekking tot de eventuele invoering van een stadstol stelt hij dat het Metro 3-project is opgenomen in het meerjareninvesteringsplan van de MIVB en dat het daar nog steeds in staat.

De heer Carlos Van Hove voegt er nog aan toe dat de stadstol vooral van belang is voor de uitbreiding van het traject tussen het Noordstation en Bordet.

De regering heeft de procedure voor het uitschrijven van de studieopdracht over de ruwbouwwerken op het traject tussen Albert en het Noordstation inderdaad vervroegd, omdat ze er zeker van wilde zijn daarvoor geschikte kandidaten te kunnen vinden. De opdracht voor de ruwbouwwerken werd hoe dan ook pas gegund nadat de sociaal-economische studie was bezorgd.

De eerste volledige raming van de kosten voor het traject Albert-Noord dateert van juli 2015. De nota die in maart 2015 aan de regering werd voorgelegd, had enkel betrekking op welbepaalde werken, zoals de halte Grondwet, en omvatte geen volledige raming. De regering heeft de MIVB daarom gevraagd om nog datzelfde jaar een richtschema voor te leggen met een planning en een volledige begroting. De kritiek dat het begrote bedrag in vier maanden tijd verdubbeld zou zijn, is volgens hem dus onterecht: het begrote bedrag van maart was onvolledig, terwijl dat van juli wel volledig was.

Hij wijst erop dat de nauwkeurigheid van een begroting afhangt van de mate waarin de studies, vergunningsaanvragen en overheidsopdrachten gevorderd zijn. Men

prix réaliste, il faut attendre l'offre d'un entrepreneur. Il cite l'exemple du tronçon Nord-Bordet, pour lequel deux offres ont été reçues, mais sans procédure de mise en concurrence aboutie, rendant toute évaluation nouvelle encore incertaine.

Il rappelle enfin que le choix de lancer une étude de métro dans le cadre d'Iris 2 reposait sur un objectif stratégique de mobilité, et non sur la base de critères financiers. À l'époque, Bruxelles Mobilité utilisait une estimation d'environ 100 millions d'euros par kilomètre, fondée notamment sur des références comme la réalisation du tunnel Josaphat. Cette estimation servait d'ordre de grandeur, sans constituer un élément déterminant pour la décision initiale.

M. Renaud de Saint-Moulin aborde ensuite la question relative à l'exclusion de certains éléments dans les premières estimations budgétaires, notamment la transformation de la station Albert, de la gare du Nord et la construction du nouveau dépôt. À propos de la station Albert, il rappelle que sa transformation était bien prévue dans les plans directeurs élaborés par Bruxelles Mobilité: la station avait été initialement conçue pour accueillir un terminus de métro. La seule modification apportée lors de la demande de permis consistait à y intégrer les terminus des trams 7 et 10, actuellement en surface.

Il précise que l'absence initiale de dépôt s'expliquait par l'option alors envisagée d'un tunnel de très grand diamètre entre la gare du Nord et l'arrêt Bordet, comparable au modèle de la ligne 9 à Barcelone, avec superposition des voies et possibilité de remisage des rames à l'intérieur même du tunnel. La solution finalement retenue — un tunnel de 10 mètres de diamètre — permet un métro moins profond, mais ne laisse pas l'espace nécessaire pour le remisage ou l'entretien du matériel roulant.

Concernant la gare du Nord, il indique que sa transformation avait bien été prévue, mais qu'elle s'est heurtée à des difficultés techniques de réalisation. Ces difficultés ont conduit Beliris à proposer une modification de la technique de réalisation au gouvernement bruxellois, proposition aujourd'hui mise en attente.

M. Stijn Bex souligne qu'une ligne de métro n'est rendable que si elle forme un ensemble cohérent et demande si, à la lumière des connaissances actuelles, la STIB dispose réellement de la capacité nécessaire pour mener un projet aussi délicat. Il souhaite comprendre pourquoi, à l'époque, la décision fondamentale de séparer le projet entre plusieurs maîtres d'ouvrage a été prise, et si cette décision avait déjà suscité des remarques internes.

Il entend que Renaud de Saint-Moulin n'a pas d'objection sur le principe d'un marché public à tranche.

krijgt maar een realistisch idee van de prijs, zodra men de offerte van een aannemer heeft ontvangen. Hij haalt het voorbeeld aan van het traject tussen het Noordstation en Bordet, waarvoor twee offertes werden ontvangen, zonder dat daarvoor een procedure van inmededingingstelling was afgerond, waardoor elke nieuwe raming nog onzeker was.

Ten slotte herinnert hij eraan dat de keuze om in het kader van het Iris 2-plan een studie over de metrolijn op te starten, gebaseerd was op een strategische mobiliteitsdoelstelling en niet op financiële criteria. Brussel Mobiliteit ging destijds uit van een geschatte kostprijs van ongeveer 100 miljoen euro per kilometer, en baseerde zich daarvoor onder meer op referentieprojecten zoals de bouw van de Josaphattunnel. Die raming was louter indicatief en was geen doorslaggevende factor voor de oorspronkelijke beslissing.

De heer Renaud de Saint-Moulin gaat vervolgens in op de vraag waarom in de eerste begrotingsramingen bepaalde elementen waren weggelaten, zoals de verbouwing van het station Albert en van het Noordstation en de bouw van de nieuwe stelplaats. Hij wijst erop dat de verbouwing van het station Albert wel degelijk was opgenomen in de richtplannen van Brussel Mobiliteit. Het station was oorspronkelijk ontworpen om te dienen als eindstation voor de metro. De enige wijziging die bij de vergunningsaanvraag werd aangebracht, was de integratie van de eindhaltes van tramlijnen 7 en 10, die momenteel bovengronds liggen.

Hij verduidelijkt dat er aanvankelijk geen stelplaats in de ramingen was verrekend, omdat de toen voorliggende optie voorzag in een tunnel met een zeer grote diameter tussen het Noordstation en de halte Bordet, naar het voorbeeld van lijn 9 in Barcelona, met meerdere sporen boven elkaar en de mogelijkheid om de metrostellen in de tunnel zelf te stallen. Uiteindelijk werd gekozen voor een tunnel met een diameter van 10 meter, waardoor de metro minder diep moest worden aangelegd. Daardoor bleef echter onvoldoende ruimte over voor het stallen of onderhouden van het rollend materieel.

Met betrekking tot het Noordstation geeft hij aan dat de verbouwing ervan wel degelijk gepland was, maar dat er technische uitvoeringsproblemen opdoken. Die problemen hebben Beliris ertoe gebracht om de Brusselse Regering een wijziging van de uitvoeringstechniek voor te stellen. Dat voorstel staat momenteel on hold.

De heer Stijn Bex benadrukt dat een metrolijn alleen rendabel kan zijn indien die als een coherent geheel wordt uitgerold. Hij vraagt of de MIVB, in het licht van wat we nu weten, wel over de nodige capaciteit beschikt om een dergelijk delicaat project uit te voeren. Hij wil weten waarom destijds de fundamentele beslissing is genomen om het project op te splitsen tussen verschillende bouwheren en of dat intern reeds aanleiding gaf tot opmerkingen.

Hij heeft begrepen dat Renaud de Saint-Moulin geen bezwaar heeft tegen het principe van een

Or, il s'agit d'une recommandation de la Cour des comptes qui conseille de séparer cette phase d'opportunité du reste de l'étude. Il s'étonne que la STIB, malgré ces remarques, défende toujours son approche.

Il demande ensuite un organigramme clair et une justification précise de l'architecture du projet, qui s'est construite progressivement mais qui lui paraît insuffisamment lisible. Il s'interroge notamment sur l'implication du SSE dans le choix du tunnel monotube, réalisé selon lui sans tests géotechniques suffisants.

Il aborde ensuite le palais du Midi, relevant que l'étude (laquelle, à préciser) a coûté 18 millions d'euros au lieu des 4 millions d'euros prévus. Comment une telle dérive est-elle possible?

Enfin, il relève que l'exposé s'est largement concentré sur la faisabilité des différents tracés. Or, à la lecture du rapport de la Cour des comptes, il s'étonne que la STIB affirme qu'une seule option était possible et souhaite savoir à quel degré les autres tracés ont réellement été étudiés. Il affirme être perplexe face à l'affirmation sans nuance par la STIB affirmant de l'existence d'une seule bonne solution.

M. Renaud de Saint-Moulin précise qu'à ses yeux, la collaboration entre la STIB, Beliris et Bruxelles Mobilité, tout comme avec les cabinets ministériels régionaux et de l'autorité fédérale, a été très fluide pendant la phase d'étude. Ensuite, il a été décidé de répartir les rôles pour la phase d'exécution. Néanmoins, l'accent est mis sur la configuration technique du chantier, en vue de permettre au métro de circuler dans l'ensemble de l'ouvrage. Concernant le marché public à tranches, il a déjà détaillé les raisons pour lesquelles Beliris a fonctionné de cette manière-là.

M. Carlos Van Hove rappelle que le SSE fait partie de la STIB. Étant situé au sein du même bâtiment que le DITP, il y a une étroite coopération entre les deux départements.

Il explique que le choix du monotunnel résulte d'un travail conjoint entre la STIB, le SSE et le DITP, dans un cadre supervisé par un comité de pilotage et un comité d'accompagnement incluant ces acteurs et dont les propositions sont validées par les cabinets ministériels compétents. Les choix techniques ont donc été pris collectivement.

Il rappelle ensuite que les différentes options de tracé ont été analysées par deux bureaux d'études indépendants. Dès les années 2000, il était déjà clair que le tracé historique n'était plus praticable en raison de la densification progressive des îlots concernés. Il évoque le fait que, dans les années 1970, ces îlots avaient été expropriés, pour être revendus après la régionalisation, avant d'être densément reconstruits. La nécessité de passer sous la petite ceinture et sous les multiples impétrants renforçait, selon lui, l'impossibilité d'emprunter le tracé initial. Les

overheidsopdracht in schijven. Nochtans heeft het Rekenhof in een aanbeveling geadviseerd om de opportuniteitsfase te scheiden van de rest van de studie. Hij is verbaasd dat de MIVB haar aanpak, ondanks die opmerkingen, blijft verdedigen.

Vervolgens vraagt hij om een duidelijk organigram en een nauwkeurige motivering van de structuur van het project, die geleidelijk tot stand is gekomen, maar die hem onvoldoende overzichtelijk lijkt. Hij vraagt onder meer of de SSD betrokken werd bij de keuze voor een enkele tunnelpijp. Volgens de spreker is die keuze gemaakt zonder dat er voldoende geotechnische proeven zijn uitgevoerd.

Vervolgens wil hij het hebben over het Zuidpaleis. Hij wijst erop dat de studie (welke, te specificeren) 18 miljoen euro heeft gekost in plaats van de 4 miljoen euro waarvan uitgegaan was. Hoe is een dergelijke ontsparing mogelijk?

Ten slotte merkt hij op dat de nadruk in de uiteenzetting voornamelijk lag op de haalbaarheid van de verschillende tracés. Na het lezen van het verslag van het Rekenhof verbaast het hem echter dat de MIVB stelt dat er maar één optie mogelijk was. Hij wil weten in hoeverre de andere tracés werkelijk zijn onderzocht. Hij is verbouwereerd over de ongenueanceerde bewering van de MIVB dat er slechts één goede oplossing was.

De heer Renaud de Saint-Moulin geeft aan dat naar zijn aanvoelen de samenwerking tussen de MIVB, Beliris en Brussel Mobiliteit, net als die met de gewestelijke ministeriële kabinetten en de federale overheid tijdens de studiefase zeer vlot verliep. Vervolgens werd beslist om de rollen tijdens de uitvoeringsfase te verdelen. De nadruk werd echter gelegd op de technische configuratie van de bouwwerken om ervoor te zorgen dat de metro door alle aangelegde tunnels zou kunnen rijden. Voorts heeft hij reeds uitvoerig toegelicht waarom Beliris te werk is gegaan via een overheidsopdracht in schijven.

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat de SSD deel uitmaakt van de MIVB. Aangezien die in hetzelfde gebouw als de DIOV is gevestigd, is er een nauwe samenwerking tussen beide diensten.

Hij legt uit dat de keuze voor een enkele tunnelpijp gemaakt werd in gezamenlijk overleg tussen de MIVB, de SSD en de DIOV, onder toezicht van een stuurgroep en een begeleidingscomité waarin die instanties vertegenwoordigd zijn en waarvan de voorstellen worden goedgekeurd door de bevoegde ministeriële kabinetten. De technische keuzes zijn dus gezamenlijk genomen.

Vervolgens wijst hij erop dat de verschillende mogelijke tracés onderzocht zijn door twee onafhankelijke studie bureaus. Al in de jaren 2000 was duidelijk dat het historische tracé niet langer een mogelijkheid was vanwege de geleidelijke bebouwing van de desbetreffende stukken. Die percelen werden in de jaren zeventig onteigend en na de regionalisering opnieuw verkocht, waarna ze dan weer dicht werden bebouwd. De noodzaak om het tracé door te trekken onder de Kleine Ring en onder de vele nutsleidingen maakte het volgens hem nog onmogelijker

deux bureaux d'études ont confirmé, après deux années d'analyse, que le tracé par l'avenue Stalingrad était le seul réaliste.

Il constate que la Cour des comptes suggère d'étudier un tracé alternatif, sans tenir compte de l'arrêt de métro Constitution dont les travaux sont presque achevés et sans tenir compte non plus du tunnel Jamar. Il s'agit pourtant de la réalité avec laquelle il faut désormais travailler.

Quant à l'évolution du budget du marché d'études, il est lié à l'évolution du projet. La suppression du tunnel Fonsny a fait passer l'arrêt Constitution de trois à deux niveaux, le tram étant ramené à la surface dans l'axe du boulevard du Midi; le tunnel sous le palais du Midi a été rehaussé; et la technique de jet grouting a été introduite. Ces différents éléments nécessitant une nouvelle étude complète.

L'intervenant précise que la problématique du palais du Midi a prolongé d'au moins cinq ans la durée des études et a engendré des coûts supplémentaires. À l'origine, l'option envisagée consistait à laisser la déconstruction du palais du Midi à la Ville de Bruxelles, dans le cadre d'une autorisation distincte, tout en assurant la reconstruction en coordination avec elle. Une étude d'incidences a cependant conduit la STIB à analyser elle-même la reconstruction du bâtiment pour garantir la compatibilité avec les travaux de la station. Le bureau d'études a donc également analysé la reconstruction des volumes intérieurs du palais du Midi, prévue initialement à l'identique dans la demande de permis.

Il explique que ces différentes adaptations — refonte complète du design imposée par le permis, complexification liée au palais du Midi, prolongation des études, modification de la méthode de construction et options de déconstruction/reconstruction — ont mécaniquement conduit à un renchérissement du marché d'études par rapport aux prévisions initiales.

M. Ibrahim Dönmez note qu'en 1965, les premières réflexions sur le métro projetaient déjà une ligne Nord-Sud. Il demande pourquoi, historiquement, cette ligne n'a pas été la première à être réalisée. Il rappelle qu'à l'époque, la STIB avait créé un service interne, la SSE, composé d'ingénieurs capables de prolonger la ligne jusqu'à Erasme. Dans cette optique, la STIB dispose-t-elle encore des compétences internes suffisantes pour piloter ce type de projet?

Il insiste sur la différence entre l'axe nord-sud — où les besoins sont majeurs — et l'axe est-ouest, déjà mieux desservi. Sur la base d'une comparaison avec d'autres grandes métropoles aux densités et sols comparables, il constate que Bruxelles met beaucoup plus longtemps à avancer. Il relève qu'entre le choix du tracé en 2013 et la situation actuelle, douze années se sont écoulées, jalonnées

om het oorspronkelijke tracé te gebruiken. Na twee jaar onderzoek bevestigden beide studiebureaus dat het tracé via de Stalingradlaan de enige realistische optie was.

Hij merkt op dat het Rekenhof voorstelt om een alternatief tracé te onderzoeken, zonder rekening te houden met de metrohalte Grondwet, waarvoor de werken bijna voltooid zijn, en evenmin met de Jamartunnel. Dat is nu echter wel de realiteit waarmee we vandaag moeten werken.

De evolutie van het budget voor de studieopdracht hangt samen met de evolutie van het project. Door het schrappen van de Fonsnytunnel is het aantal bouwlagen van de metrohalte Grondwet verlaagd van drie naar twee, waardoor de tramlijn bovengronds, in de as van de Zuidlaan, komt te liggen. De tunnel onder het Zuidpaleis werd verhoogd en de jetgroutingtechniek deed zijn intrede. Door al die verschillende elementen moest het hele project opnieuw worden onderzocht.

De spreker geeft aan dat door de problemen onder het Zuidpaleis de doorlooptijden van de studies minstens vijf jaar meer in beslag zullen nemen en extra kosten zijn ontstaan. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de ontmanteling van het Zuidpaleis over te laten aan de stad Brussel, op basis van een afzonderlijke vergunning, en ook de heropbouw ervan samen met de stad te coördineren. Naar aanleiding van een effectenstudie is de MIVB de heropbouw van het pand echter zelf gaan onderzoeken, om er zeker van te zijn dat die verenigbaar zou zijn met de werken aan het metrostation. Het studiebureau heeft dus ook de heropbouw van de binnenkant van het Zuidpaleis in dezelfde vorm, zoals aanvankelijk in de vergunningsaanvraag was opgenomen, onderzocht.

Hij legt uit dat die verschillende aanpassingen (de volledige bijsturing van het ontwerp zoals door de vergunning was opgelegd, de complexe problemen met het Zuidpaleis, de langere doorlooptijd van de studies, de gewijzigde bouwmethode en de opties voor afbraak/heropbouw) er automatisch toe hebben geleid dat de studieopdracht een pak duurder is uitgevallen dan oorspronkelijk begroot.

De heer Ibrahim Dönmez merkt op dat in de eerste plannen voor de metro uit 1965 al een noord-zuidverbinding was opgenomen. Hij vraagt waarom die lijn in het verleden niet als eerste werd aangelegd. Hij herinnert eraan dat de MIVB toen een interne dienst had opgericht, de SSD, bestaande uit ingenieurs die de lijn konden verlengen tot Erasmus. Heeft de MIVB vandaag nog voldoende knowhow in huis om dit soort projecten in goede banen te leiden?

Hij wijst op het verschil tussen de noord-zuidas - waar de behoeften het grootst zijn - en de oost-westas, die al beter wordt bediend. Als hij kijkt naar andere grote metropolen met een vergelijkbare dichtheid en ondergrond, stelt hij vast dat Brussel er veel langer over doet om de zaken vooruit te laten gaan. Hij wijst erop dat sinds de keuze van het tracé in 2013 twaalf jaar zijn verstreken. In 2015

d'un permis introduit en 2015, délivré quatre ans plus tard, puis de nouvelles difficultés sur le tronçon Albert-Nord. Il s'interroge sur les causes de ces lenteurs, reconnaissant l'impact de facteurs externes comme la crise sanitaire ou l'inflation.

Il compare Bruxelles à Paris et surtout à Istanbul, où une ligne de métro d'onze kilomètres, pour neuf stations, a été réalisée en trois ans entre la décision et la mise en service, malgré une situation géologique complexe. Il demande si la lourdeur administrative constitue un obstacle majeur à Bruxelles.

Ayant siégé dix ans au conseil d'administration de la STIB, il affirme se souvenir d'une technique d'injection ayant été testée près de l'Atomium, révélant des infiltrations latérales dans de l'argile saturée en eau et démontrant l'absence de fiabilité de la méthode. Pourquoi avoir, dès lors, opté pour cette technique sous le palais du Midi, alors qu'elle avait déjà montré ses limites et que le gain financier annoncé — environ 20 % — ne semblait pas justifier un risque aussi important?

M. Renaud de Saint-Moulin confirme que la nécessité d'un métro sur l'axe Nord-Sud est identifiée depuis longtemps. Dès 1965, lorsque Bruxelles décide de se doter d'un métro, cet axe est considéré comme étant prioritaire. Il rappelle toutefois l'opportunité offerte par la construction du complexe Schuman, liée à l'arrivée des institutions européennes, permettant d'intégrer à moindre coût des tunnels de métro, ce qui a inversé l'ordre initial des priorités au profit de l'axe Est-Ouest. Cette opportunité, estime-t-il, a été correctement saisie et a permis la mise en service rapide du premier tronçon de pré-métro, puis de métro, sur cet axe.

Il poursuit en rappelant que l'axe Nord-Sud a été exploité en pré-métro entre la gare du Nord et Lemonnier, mais que l'infrastructure de Lemonnier, conçue sans possibilité d'évolution, est restée un point bloquant. Les difficultés techniques de cet ouvrage ont été documentées tant par le plan Iris 2 que dans le PRAS. L'idée d'un axe reliant Schaerbeek à Uccle n'avait alors pas reçu l'ensemble des soutiens nécessaires, notamment en raison de sa complexité et d'autres priorités au Nord comme au Sud, bien que son importance en matière de mobilité ait déjà été reconnue.

Il revient ensuite sur la création du SSE en 1965, structure qui, au fil de l'État belge puis de la Région, a piloté les réalisations majeures du réseau: l'axe Est-Ouest, la petite ceinture, le prolongement jusqu'à Erasme, puis le bouclage de la petite ceinture. Le modèle du SSE repose, rappelle-t-il, sur la définition des ouvrages, le pilotage des marchés, l'analyse critique des solutions et la direction

verd een vergunning aangevraagd, die vier jaar later werd verkregen. Later doken op het traject Albert-Noord nieuwe problemen op. Hij vraagt zich af wat die vertragingen heeft veroorzaakt, al erkent hij dat externe factoren zoals de gezondheids crisis en de inflatie zeker wel een rol gespeeld zullen hebben.

Hij vergelijkt Brussel met Parijs en vooral met Istanboel, waar een elf kilometer lange metrolijn met negen stations werd aangelegd in een tijdspanne van drie jaar, te rekenen vanaf het moment waarop de beslissing werd genomen tot de dag waarop de lijn in gebruik werd genomen, en dat ondanks een complexe geologische situatie. Hij vraagt of administratieve rompslomp een groot obstakel vormt in Brussel.

Hij heeft tien jaar in de raad van bestuur van de MIVB gezeten en herinnert zich dat in de buurt van het Atomium een injectietechniek werd getest. De methode bleek onbetrouwbaar te zijn, toen laterale infiltraties in met water verzadigde klei werden vastgesteld. Waarom werd dan voor die techniek gekozen onder het Zuidpaleis? De beperkingen ervan waren al aangetoond en de aangekondigde financiële winst - ongeveer 20 % - woog niet op tegen zo'n groot risico.

De heer Renaud de Saint-Moulin bevestigt dat de behoefte aan een metro op de noord-zuidas al lang geleden is vastgesteld. Toen Brussel in 1965 besloot om een metro aan te leggen, kreeg die as de hoogste prioriteit. De bouw van het Schumancomplex door de komst van de Europese instellingen bood echter een mooie kans om tegen een lagere kostprijs metrotunnels te integreren. Daardoor wijzigden de oorspronkelijke plannen en verschoof de prioriteit naar de oost-westas. Het was volgens hem de juiste keuze om die kans met beide handen te grijpen. Zo kon het eerste deel van de premetrolijn op die as, die later werd omgevormd tot een metrolijn, snel in gebruik worden genomen.

Voorts wijst hij erop dat de noord-zuidas tussen het Noordstation en Lemonnier werd uitgebaut als premetrolijn, maar dat de infrastructuur van Lemonnier een groot struikelblok is gebleven, doordat bij het ontwerp ervan niet werd voorzien in aanpassingsmogelijkheden. De technische problemen van dat bouwwerk zijn zowel in het Iris 2-plan als op het GBP weergegeven. Destijds was er onvoldoende steun voor een as die Schaerbeek met Ukkel zou verbinden, voornamelijk vanwege de complexiteit ervan en het feit dat er andere prioriteiten waren in het noorden en het zuiden, al stond het belang ervan voor de mobiliteit toen al buiten kijf.

Vervolgens komt hij terug op de oprichting van de SSD in 1965, die via de Belgische overheid en daarna het gewest de grote realisaties op het net in goede banen leidde: de oost-westas, de Kleine Ring, de verlenging tot Erasmus en nadien de voltooiing van de lus onder de Kleine Ring. Hij stelt dat de SSD de werken definieert, de opdrachten in goede banen leidt, oplossingen kritisch

des travaux. Il souligne que la structure a pu renouveler ses compétences et assurer un transfert de connaissances complet.

L'orateur insiste toutefois sur la différence majeure entre l'axe Nord-Sud actuel, décidé dans le cadre d'Iris 2, et les axes réalisés précédemment. Les contraintes imposées aujourd'hui — notamment la volonté de limiter les conséquences sur le tissu urbain — rendent les ouvrages nettement plus complexes qu'autrefois. Alors que l'axe Est-Ouest avait laissé des cicatrices urbaines importantes, l'objectif a été d'éviter de le reproduire cela. Cette exigence, combinée aux techniques modernes de construction et aux contraintes liées au sous-sol, renforce considérablement la complexité des travaux, comme c'est également le cas dans d'autres grandes métropoles.

Il reconnaît enfin que la complexité administrative est elle aussi importante: choix du tracé, obtention des permis, exigences imposées aux maîtrises d'ouvrage, autant d'étapes lourdes qui s'ajoutent à la complexité technique.

M. Carlos Van Hove confirme que la longueur des délais résultent de la réglementation: ordonnances, lois, procédures de permis, modification du PRAS, etc. Ces étapes font partie du processus démocratique et prennent inévitablement du temps. Il compare cette situation à celle du Grand Paris, où une structure spécifique dotée d'un cadre juridique particulier a permis d'accélérer les travaux.

Il rappelle qu'après la découverte des problèmes sous le palais du Midi, la STIB a proposé que soit adoptée une ordonnance spécifique pour accélérer la procédure de permis. Grâce au soutien du Parlement, cette ordonnance a été adoptée et scrupuleusement appliquée. Toutes les étapes ont été respectées mais dans un délai réduit, ce qui a permis d'obtenir un permis deux ans après l'ordonnance, notamment grâce à l'élaboration rapide d'un projet de reconstruction du palais du Midi, exigée par le comité d'accompagnement de l'étude d'incidences. Il souligne cependant que, malgré cette accélération, les procédures prennent le temps qu'elles nécessitent.

Concernant la technique du *jet grouting*, il confirme qu'elle fonctionne et a été utilisée avec succès pour créer l'entrée de la station Constitution au niveau du palais du Midi, avenue Stalingrad. Il explique toutefois que la situation est différente pour le passage du tunnel en diagonale sous le bâtiment, qui se situe beaucoup plus bas. La technique, proposée par le bureau d'études, n'avait d'ailleurs pas été contestée par les soumissionnaires et l'entrepreneur avait commencé les travaux avec son sous-traitant. Une analyse comparative menée par un autre bureau indépendant n'avait pas non plus exclu cette solution.

Il précise néanmoins que les caractéristiques particulières du sous-sol du quartier, marqué par une grande hétérogénéité, rendaient la poursuite de cette technique

underzoekt en de werken aanstuurt. Hij benadrukt dat de dienst erin geslaagd is om haar knowhow te vernieuwen en een volledige kennisoverdracht te garanderen.

Er is echter een groot verschil, zo benadrukt de spreker, tussen de huidige noord-zuidas, waartoe beslist werd op basis van het Iris 2-plan, en de eerder gerealiseerde assen. Bouwprojecten zijn veel complexer dan vroeger door de beperkingen die tegenwoordig worden opgelegd, in het bijzonder omdat men de impact op het stedelijke weefsel wil beperken. De oost-westas had grote littekens achtergelaten in het stedelijke weefsel en dat wil men niet opnieuw laten gebeuren. Die vereiste maakt samen met de moderne bouwtechnieken en de beperkingen van de ondergrond de werken een pak complexer. Dat is trouwens ook het geval in andere grootsteden.

Tot slot erkent hij dat ook de administratieve complexiteit een grote rol speelt: de keuze van het traject, het verkrijgen van de vergunningen, de eisen die worden gesteld aan de bouwheren - het zijn allemaal omslachtige fasen die bovenop de technische complexiteit komen.

De heer Carlos Van Hove bevestigt dat de regelgeving ervoor zorgt dat alles zo lang duurt: ordonnances, wetten, vergunningsprocedures, wijzigingen van het GBP enzovoort. Die stappen maken deel uit van het democratische proces en kosten onvermijdelijk tijd. Hij vergelijkt de situatie met die in Groot-Parijs, waar een specifieke structuur met een specifiek wettelijk kader heeft geholpen om de werken te versnellen.

Hij wijst erop dat de MIVB, nadat de problemen onder het Zuidpaleis waren ontdekt, voorstelde om een specifieke ordonnantie aan te nemen om de vergunningsprocedure te versnellen. Die ordonnantie werd dankzij de steun van het Parlement aangenomen en nauwgezet toegepast. Alle fasen werden gerespecteerd, maar binnen een korter tijdsbestek, zodat twee jaar na de ordonnantie een vergunning kon worden verkregen. Dat was te danken aan de snelle voorbereiding van een project voor de wederopbouw van het Zuidpaleis, zoals vereist door het begeleidingscomité van de effectenstudie. Hij benadrukt evenwel dat de procedures, zelfs met die versnelling, nog steeds de nodige tijd in beslag nemen.

Hij bevestigt dat de *jetgroutingtechniek* efficiënt is en met succes werd toegepast om de ingang van het station Grondwet ter hoogte van het Zuidpaleis in de Stalingradlaan tot stand te brengen. Voor het doortrekken van de diagonale tunnel onder het gebouw, die veel dieper gelegen is, liggen de kaarten echter anders. De door het studiebureau voorgestelde techniek werd overigens niet betwist door de inschrijvers, en de aannemer heeft de werken samen met zijn onderaannemer opgestart. In een vergelijkende analyse die door een ander onafhankelijk studiebureau werd uitgevoerd, werd die oplossing evenmin uitgesloten.

Hij duidt er echter op dat het vanwege de bijzondere kenmerken van de zeer heterogene ondergrond in de wijk te riskant, te tijdrovend en te duur zou zijn om met deze

trop risquée, longue et coûteuse. Ce sont ces risques qui ont conduit la STIB à présenter une alternative augouvernement.

M. Ilyas El Omari rappelle que plusieurs études ont été réalisées pour évaluer la faisabilité de construire sous le palais du Midi, notamment celle du groupe Sweco Belgium. Ce dernier avait certifié que la construction était possible grâce à la technique du jet grouting, consistant à injecter sous pression du ciment pour stabiliser le sol. Cette méthode s'est révélée impraticable en raison d'un sol trop argileux et sablonneux.

Pourquoi la STIB n'a-t-elle pas intenté d'action légale contre ce bureau d'études, alors qu'il l'a fait contre l'entrepreneur pour dépassement de délais et de coûts? N'y a-t-il pas un deux poids, deux mesures?

M. Renaud de Saint-Moulin explique que la situation rencontrée relève clairement de l'imprévisibilité. Le bureau d'études avait conçu les ouvrages — notamment ceux passant sous le palais du Midi — en prévoyant la réalisation de colonnes de jet grouting. Le cahier des charges, accepté par l'entreprise désignée, décrivait précisément la complexité des travaux: exécuter ces colonnes à l'intérieur d'un bâtiment aux hauteurs limitées, dans un sous-sol réputé hétérogène.

L'entrepreneur avait tenu compte de ces difficultés dans son offre. Pourtant, les colonnes réalisées se sont révélées non conformes aux spécifications. La première réaction de la STIB fut alors de constater que l'entreprise n'était pas parvenue à exécuter l'ouvrage qu'elle s'était engagée à réaliser.

Après discussion, des analyses conjointes ont été menées. Une fois les maçonneries du palais du Midi démontés pour permettre l'ouverture de l'emprise du futur tunnel, il a été possible de caractériser plus précisément le sous-sol. Ce qui s'est révélé imprévisible n'était pas la variation de qualité du sol d'un point à l'autre — connue et intégrée dans les hypothèses — mais l'ampleur de ces variations sur des espaces très courts, parfois d'un ou deux mètres seulement.

Il rappelle que le jet grouting consiste à forer des trous espacés d'environ 90 centimètres, dans lesquels un mélange ciment-terre forme une colonne de béton. La nature du sol détermine la propagation de ce mélange. Normalement, l'entrepreneur doit définir la pression d'injection et le type de ciment, puis reproduire ces paramètres de colonne en colonne. Or, ici, les mêmes paramètres donnaient des résultats radicalement différents d'un forage au suivant, parfois à seulement 90 centimètres d'écart.

L'orateur ajoute qu'il ne s'agissait pas d'un ouvrage homogène où l'on coule du béton dans une grande cavité, mais d'une multitude de petites colonnes juxtaposées

technique verder te werken. Daarom heeft de MIVB aan de regering een alternatief voorgelegd.

De heer Ilyas El Omari wijst erop dat verschillende studies zijn uitgevoerd om na te gaan of het mogelijk is om te bouwen onder het Zuidpaleis. Een van die studies werd uitgevoerd door de groep Sweco Belgium. Daarin werd bevestigd dat het mogelijk zou zijn om de bouwwerken te verrichten met behulp van de jetgroutingtechniek, waarbij cement onder hoge druk wordt geïnjecteerd om de grond te stabiliseren. Doordat de ondergrond te veel klei en zand bevat, bleek die methode echter onuitvoerbaar.

Waarom heeft de MIVB geen juridische stappen ondernomen tegen dat studiebureau, wat ze wel deed tegen de aannemer omdat deadlines en kosten overschreden waren? Twee maten, twee gewichten?

De heer Renaud de Saint-Moulin legt uit dat de situatie niet had kunnen worden voorzien. Het studiebureau had bij het uittekenen van de werken — met name voor die onder het Zuidpaleis — de bouw van kolommen met behulp van jetgrouting vooropgesteld. Het bestek, dat door de gekozen aannemer werd aanvaard, omschreef nauwkeurig de complexiteit van de werken: die kolommen moesten worden opgetrokken aan de binnenkant van een gebouw met een beperkte hoogte, in een ondergrond waarvan geweten is dat die erg heterogeen is.

De aannemer had in zijn offerte rekening gehouden met die moeilijkheden. Toch werden kolommen opgetrokken die niet voldeden aan de specificaties. De MIVB stelde in een eerste reactie dus vast dat de aannemer er niet in geslaagd was om het werk uit te voeren waartoe hij zich had verbonden.

Na overleg werden gezamenlijke analyses uitgevoerd. Nadat het metselwerk van het Zuidpaleis was afgebroken om de doorgang van de toekomstige tunnel mogelijk te maken, konden de eigenschappen van de ondergrond nauwkeuriger worden bepaald. Niet het feit dat de kwaliteit van de ondergrond van de ene plaats tot de andere verschillend was bleek onvoorspelbaar te zijn — want dat was geweten en daar was ook rekening mee gehouden in de hypothesen — maar wel de omvang van die kwaliteitsverschillen over zeer korte afstanden, soms slechts één of twee meter.

Hij legt uit dat bij jetgrouting gaten worden geboord met ongeveer 90 centimeter tussenruimte, waarin een mengsel van cement en aarde een kolom van beton vormt. De aard van de bodem bepaalt hoe dat mengsel zich verspreidt. Normaal gesproken moet de aannemer de injectiedruk en het cementtype bepalen en die parameters vervolgens van kolom tot kolom overnemen. In dit geval leverden dezelfde parameters echter totaal verschillende resultaten op van het ene boorgat tot het andere, soms op amper 90 centimeter afstand.

De spreker voegt eraan toe dat het hier niet ging om één homogene structuur waarbij beton in een grote holte werd gegoten, maar om een groot aantal kleine kolommen

formant une barrière étanche permettant ensuite de creuser le tunnel en sécurité. C'est donc l'hétérogénéité extrême du sous-sol — et surtout sa variabilité à très petite échelle — qui a rendu la technique impraticable. Selon lui, il ne s'agit pas d'un manque de prévision du bureau d'études mais d'une caractéristique locale du sol qu'il n'était pas possible d'anticiper légitimement.

Mme Françoise De Smedt souhaite revenir sur deux problèmes soulevés par la Cour des comptes: d'une part, une non-conformité au principe de proportionnalité dans la comparaison des offres, d'autre part, une structure de marché susceptible de placer le bureau d'études en situation de conflit d'intérêts. Elle demande si, au moment de la validation du marché au conseil d'administration de la STIB, les responsables étaient conscients de ces risques et si la question de la proportionnalité avait été discutée.

Elle interroge ensuite la logique du partage des rôles entre la STIB et Beliris: pourquoi déléguer à ce dernier le tronçon Nord-Bordet alors que le projet concerne une seule ligne et qu'une maîtrise unifiée, comme à Paris, semble plus cohérente et plus efficace selon les déclarations mêmes des représentants de la STIB?

Concernant l'estimation initiale des coûts, la STIB indique, dans ses réponses écrites, que les comparatifs internationaux ne sont pas pertinents en raison des particularités géologiques bruxelloises.

La députée n'est pas convaincue par l'idée selon laquelle les coûts augmentent normalement avec la maturation du projet. Cette approche est trop cavalière pour un chantier d'une telle ampleur.

Elle reproche en outre le lancement de l'étude du gros œuvre du tronçon Nord-Albert avant même les conclusions de l'étude d'opportunité: si celle-ci avait conclu qu'il ne fallait pas réaliser le métro, n'aurions-nous pas déjà engagé des dépenses inutiles?

Concernant le choix du tracé, elle note que la Cour des comptes estime qu'aucune comparaison n'a été menée sur les coûts, les délais et les risques des différentes alternatives. Pourquoi le tracé sous le palais du Midi a-t-il été maintenu malgré les avertissements de la Commission royale des monuments et des sites, les risques identifiés dans l'étude d'incidences et l'absence d'analyse des conséquences sur les occupants du bâtiment?

Elle pose aussi une question sur le permis d'urbanisme du tronçon Constitution, délivré le 24 mai 2019. La Cour des comptes évoque une précipitation ayant conduit GSS à avertir la STIB du caractère incomplet et peu robuste du dossier. Elle demande qui, au sein de la direction générale

naast elkaar, die een waterdichte barrière vormden waardoor vervolgens de tunnel veilig kon worden gegraven. Het is dus de bijzonder heterogene samenstelling van de ondergrond - en vooral de onderlinge verschillen op zeer kleine afstand - die het onmogelijk maakte om de techniek toe te passen. Volgens hem gaat het hier niet om een gebrek aan vooruitziendheid van het studiebureau, maar om plaatselijke bodemeigenschappen die men niet had kunnen voorzien.

Mevrouw Françoise De Smedt wil nog even ingaan op twee problemen waarop het Rekenhof heeft gewezen. Ten eerste werd bij de vergelijking van de offertes geen rekening gehouden met het evenredigheidsbeginsel. Ten tweede was de opdracht zodanig gestructureerd dat die aanleiding kon geven tot belangenvermenging in hoofde van het studiebureau. Zij vraagt of de verantwoordelijken zich bewust waren van die risico's toen de opdracht in de raad van bestuur van de MIVB werd goedgekeurd. Is het evenredigheidsbeginsel daar ter sprake gekomen?

Zij vraagt vervolgens op welke logica de rolverdeling tussen de MIVB en Beliris is gebaseerd. Waarom werd het traject tussen het Noordstation en Bordet overgedragen aan Beliris, terwijl het project eigenlijk betrekking heeft op slechts één lijn. Vertegenwoordigers van de MIVB hebben zelf aangevoerd dat het coherenter en efficiënter zou zijn om alles te laten beheren door één partij, zoals in Parijs.

Over de initiële kostenraming verklaart de MIVB in haar schriftelijke antwoorden dat de internationale vergelijkingen niet opgaan vanwege de specifieke bodemgesteldheid in Brussel.

Het parlementslid is er niet van overtuigd dat het normaal is dat de kosten stijgen naarmate een project vordert. Die benadering is te vrijpostig voor werken van dergelijke omvang.

Zij laakt bovendien het feit dat al werd gestart met de studie van de ruwbouwwerken op het traject Noord-Albert nog voordat de conclusies van de opportuniteitsstudie bekend waren. Indien die studie tot de conclusie zou zijn gekomen dat de metro beter niet werd gebouwd, dan hadden misschien onnodige uitgaven vermeden kunnen worden?

Met betrekking tot de keuze van het tracé merkt zij op dat de kosten, termijnen en risico's van de verschillende alternatieven volgens het Rekenhof niet met elkaar zijn vergeleken. Waarom werd vastgehouden aan het tracé onder het Zuidpaleis ondanks de waarschuwingen van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen, de risico's die waren vastgesteld in de effectenstudie en het feit dat de gevolgen voor de gebruikers van het gebouw niet waren onderzocht?

Zij stelt ook een vraag over de stedenbouwkundige vergunning voor Grondwet, die op 24 mei 2019 werd uitgereikt. Het Rekenhof spreekt van een overhaaste aanpak, waarbij GSS de MIVB waarschuwde dat het dossier onvolledig en niet goed onderbouwd was. Zij vraagt wie in

ou du conseil d'administration, a autorisé la prise de risque, rappelant qu'une volonté politique existait pour obtenir le permis avant les élections.

Quant aux solutions techniques mises en avant par la société Denys, pourquoi ont-elles été écartées?

M. Renaud de Saint-Moulin remarque les premières questions portent sur la réalisation du tronçon Nord-Bordet et rappelle que celles-ci relèvent d'abord de Beliris, maître d'ouvrage délégué pour ce tronçon. La STIB s'approprie néanmoins le projet. Concernant le principe de proportionnalité dans l'analyse financière des offres, il précise qu'il s'agit d'un critère économique utilisé pour comparer les offres concurrentes au niveau financier, suivant une formule d'évaluation des heures de travail appliquée par le SPF Mobilité et validée par l'Inspection des finances en août 2001. Même si Beliris avait appliqué un calcul plus classique, tel qu'une règle de trois, le résultat n'aurait pas changé: BMN aurait également été adjudicataire du marché.

À propos du parallèle avec la Société du Grand Paris, il rappelle qu'à Bruxelles, la délégation de la maîtrise d'ouvrage à Beliris résulte d'une décision institutionnelle formalisée dans l'avenant 10 à l'accord de coopération, qui s'impose à tous, y compris à la STIB. Il souligne que la différence fondamentale avec Paris réside dans les méthodes de construction: à Paris, les stations sont réalisées en surface sur des emprises libérées au moyen d'expropriations, alors qu'à Bruxelles, ni Beliris ni la STIB n'ont reçu mandat pour travailler de cette manière, tant pour Nord-Bordet que pour Albert-Nord.

Il précise que l'étude d'opportunité réalisée par Beliris s'inscrivait dans un ensemble d'analyses cohérentes: elle confirmait les conclusions d'Iris 2 de Bruxelles Mobilité, celles de l'étude menée par perspective.brussels dans le cadre de la modification du PRAS, ainsi que les résultats des études d'incidences menées sous la direction d'urban.brussels tant pour Nord-Bordet que pour Albert-Nord. Ces analyses convergent toutes vers le même choix de tracé.

Pour ce qui est de l'estimation des coûts, **M. Carlos Van Hove** rappelle que de nombreux éléments n'étaient pas encore connus, notamment le tracé du tronçon Nord-Bordet, ce qui influençait fortement les coûts. Les montants avancés au début n'étaient que des ordres de grandeur, ayant évolué au rythme des demandes de permis, des études et des marchés publics. Pour la station Albert, par exemple, l'arrivée du tram 7 dans la station en a modifié la conception et, ce faisant, le budget des travaux.

de algemene directie of de raad van bestuur toestemming heeft gegeven om dat risico te nemen. In politieke middens wou men de vergunning nog voor de verkiezingen krijgen.

Waarom werden de technische oplossingen die het bedrijf Denys voorstelde, afgewezen?

Volgens **de heer Renaud de Saint-Moulin** hebben de eerste vragen betrekking op de aanleg van het traject tussen het Noordstation en Bordet. Zij moeten worden gesteld aan Beliris, die optreedt als gedelegeerde bouwheer voor dat gedeelte. Niettemin verbindt de MIVB zich aan het project. Hij verduidelijkt dat bij de financiële analyse van offertes het evenredigheidsbeginsel als economisch criterium wordt gehanteerd om het kostenplaatje van concurrerende offertes te vergelijken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een beoordelingsformule voor de werkuren, die de FOD Mobiliteit toepast en die de Inspectie van Financiën in augustus 2001 heeft goedgekeurd. Zelfs al had Beliris een meer conventionele berekening gemaakt, bijvoorbeeld op basis van de regel van drie, dan nog zou het resultaat hetzelfde zijn geweest. Ook in dat geval zou BMN de opdracht hebben binnengehaald.

Wat de vergelijking met de Société du Grand Paris betreft, wijst hij erop dat de overdracht van het bouwheerschap aan Beliris in Brussel een institutionele beslissing was, die formeel werd vastgelegd in de tiende bijakte bij de samenwerkingsovereenkomst, die voor alle betrokken partijen, dus ook voor de MIVB, bindend is. Hij wijst op een fundamenteel verschil in de manier van bouwen. In Parijs worden de stations bovengronds gebouwd op grond die wordt onteigend. In Brussel hebben noch Beliris voor het traject Noord-Bordet noch de MIVB voor het traject Albert-Noord een mandaat gekregen om op die manier te werk te gaan.

Hij verduidelijkt dat de door Beliris uitgevoerde opportuniteitsstudie paste in een rijtje van onderzoeken die tot samenhangende bevindingen kwamen. Die studie bevestigde de conclusies van Iris 2 van Brussel Mobiliteit, maar ook de conclusies van de studie die perspective.brussels had uitgevoerd naar aanleiding van de wijziging van het GBP, evenals de resultaten van de effectenstudies die onder leiding van urban.brussels zowel voor het traject Noord-Bordet als voor het traject Albert-Noord werden uitgevoerd. Die analyses komen allemaal uit op dezelfde tracékeuze.

Met betrekking tot de kostenraming wijst **de heer Carlos Van Hove** erop dat veel elementen nog niet gekend waren, waaronder het tracé van het gedeelte Noord-Bordet, wat een grote invloed had op de kosten. De aanvankelijk genoemde bedragen waren slechts richtinggevend en veranderden naarmate vergunningen werden aangevraagd, studies werden uitgevoerd en overheidsopdrachten werden uitgeschreven. Zo werd bijvoorbeeld door de komst van tram 7 het ontwerp van het station Albert gewijzigd. Daardoor zag ook het kostenplaatje voor de werken er anders uit.

Il précise également que si le rapport d'incidence socio-économique avait conclu à l'absence d'opportunité du métro, il n'y aurait pas eu de dépenses supplémentaires, puisque, pour l'étude du gros œuvre Albert-Nord, seule une procédure de sélection de bureau d'études avait été lancée.

Relativement au tracé prévu sous le palais du Midi, l'étude d'incidences a effectivement signalé la nécessité de prévoir des mesures d'accompagnement. Sur cette base, le gouvernement a demandé l'élaboration d'un pacte spécifique de dix millions d'euros, une première pour un chantier d'une telle ampleur. L'approbation de ce pacte par le gouvernement et par les deux communes concernées a retardé la délivrance du permis, finalement octroyé en 2019.

Pendant ce temps, le bureau d'études travaillait déjà sur une modification du projet, celle-ci étant connue depuis 2017, parallèlement aux discussions sur le PRAS et à l'étude d'incidences sur l'arrêt Constitution. Une nouvelle demande de permis a été introduite en 2018 et les préparatifs du cahier des charges pour la recherche d'un entrepreneur se sont poursuivies en parallèle.

À propos de la société Denys, la STIB a pris l'initiative de la consulter. Les équipes ont assisté à une démonstration de leur machine, ont entamé des discussions techniques et en ont conclu que la solution proposée aurait pu constituer une alternative au jet grouting, sans pour autant résoudre les difficultés identifiées. Il souligne que Denys avait reconnu devant la commission de la Mobilité que sa technique de parois moulées nécessiterait également un renforcement par micropieux, comme avec les colonnes de jet grouting, et qu'elle ne disposait pas davantage de solution spécifique pour la dalle de toiture.

En outre, les estimations de Denys relatives aux délais et au budget n'étaient pas réalistes au regard de l'expérience concrète de chantier acquise par la STIB depuis quatre ans, ce qui a conduit à écarter cette alternative.

M. Gilles Verstraeten se réfère à la gouvernance du projet. Des négociations sur la structure la plus appropriée pour un tel projet ont-elles eu lieu? Ou s'agit-il simplement d'une décision politique? Et si oui, imposée par qui? Les modèles organisationnels adoptés ailleurs, notamment à Paris, ont-ils été examinés, plutôt que de reconduire automatiquement le schéma existant?

Il soulève ensuite la question du tracé et des expropriations. Il rappelle l'importance de cette dimension: si le choix du tracé retenu a permis d'éviter des expropriations, il souhaite comprendre comment la STIB a évalué la faisabilité technique de cette option. Il demande si le choix résulte surtout d'un arbitrage entre coût, faisabilité et volonté politique. Étant donné que les expropriations à Bruxelles sont un sujet très sensible, ce facteur a-t-il pesé

Hij verduidelijkt voorts dat indien het sociaal-economische effectenrapport tot de conclusie was gekomen dat het niet aangewezen was om de metrolijn aan te leggen, er geen extra uitgaven zouden zijn gedaan, aangezien voor de studie over de ruwbouwwerken op het traject Albert-Noord slechts één procedure voor de selectie van een studiebureau was opgestart.

Voor het geplande tracé onder het Zuidpaleis wees de effectenstudie er effectief op dat begeleidende maatregelen nodig zouden zijn. Op basis daarvan heeft de regering gevraagd om een specifiek pact ter waarde van tien miljoen euro uit te werken, een primeur voor een project van deze omvang. Doordat dat pact door de regering en de twee betrokken gemeenten goedgekeurd moest worden, liep de uitreiking van de vergunning vertraging op. Die werd uiteindelijk in 2019 verleend.

In die periode werkte het studiebureau reeds aan een wijziging van het ontwerp, waarvan men al in 2017 op de hoogte was, gelijktijdig met de besprekingen over het GBP en de effectenstudie over de halte Grondwet. In 2018 werd een nieuwe vergunning aangevraagd, terwijl ook werd voortgewerkt aan het bestek om op zoek te gaan naar een aannemer.

Het bedrijf Denys werd geraadpleegd op initiatief van de MIVB. De teams kregen van dat bedrijf een demonstratie van zijn machine. Ze bespraken enkele technische zaken en kwamen tot de conclusie dat de voorgestelde oplossing een alternatief had kunnen bieden voor de jet-groutingtechniek, maar dat die de vastgestelde problemen niet had kunnen verhelpen. Hij benadrukt dat het bedrijf Denys in de commissie voor de Mobiliteit toegaf dat de techniek met diepwanden die het hanteert, ook een versteviging met micropalen zou vergen, net als bij de kolommen van de jetgroutingtechniek, en dat het voor de dakplaat evenmin een specifieke oplossing kon aanreiken.

Bovendien waren de ramingen van Denys over de timing en het budget niet realistisch in het licht van de concrete ervaring die de MIVB na vier jaar werken had opgedaan, waardoor dit alternatief van tafel werd geveegd.

De heer Gilles Verstraeten heeft het over de bestuurlijke aanpak van het project. Hebben er onderhandelingen plaatsgevonden over de meest geschikte structuur voor het project? Of is het gewoon een politieke beslissing? En zo ja, door wie werd die opgelegd? Is er onderzocht welke organisatiemodellen elders werden toegepast, zoals in Parijs, in plaats van automatisch vast te houden aan het bestaande patroon?

Vervolgens wil hij het hebben over het tracé en de onteigeningen. Dat vindt hij een heel belangrijke kwestie. Er werd gekozen voor een tracé waardoor onteigeningen konden worden vermeden. Hij wil weten hoe de MIVB de technische haalbaarheid van die optie heeft beoordeeld. Hij vraagt of daarbij voornamelijk werd afgewogen wat die keuze zou kosten en of die haalbaar en politiek wenselijk zou zijn. Aangezien onteigeningen in Brussel zeer gevoelig

de manière déterminante dans les choix, davantage que les considérations techniques?

Il revient ensuite sur la question du conflit d'intérêts dans la structure du marché d'études. Même si la STIB affirme qu'il ne s'agit pas d'un conflit d'intérêt, le fonctionnement par tranche crée une pression évidente: un bureau chargé d'évaluer l'opportunité du projet et ensuite de réaliser les phases suivantes a un intérêt financier à conclure favorablement la première étape.

Quant à l'estimation des risques techniques sous le palais du Midi, ils étaient prévisibles selon certains experts qui se sont exprimés dans les médias. Le commissaire s'inquiète d'une logique consistant à poursuivre coûte que coûte un tracé déjà entamé — ce qu'il assimile à un biais consistant à justifier la poursuite parce que trop d'efforts y auraient déjà été consacrés. Existe-t-il une évaluation objective comparant les coûts et la faisabilité technique du tracé actuel avec une alternative, incluant les frais déjà engagés?

La Ville de Bruxelles et la commune de Saint-Gilles ont formulé des remarques et des exigences qui ont été prises en comptes. Leurs exigences ont-elles eu des conséquences sur les coûts ou sur la faisabilité technique? La STIB et Beliris étaient-ils juridiquement tenus de suivre ces demandes ou s'agissait-il de choix purement politiques?

M. Carlos Van Hove rappelle que le mode de fonctionnement de Beliris trouve son origine dans l'accord de coopération de 2008, conclu entre le gouvernement fédéral et le Gouvernement régional bruxellois et dont la STIB n'est pas partie prenante. Une certaine logique sous-tend ce choix: la conversion du pré-métro en métro avait déjà été réalisée dans les années 1980 et 1990 par la DITP et Bruxelles Mobilité, en lien avec le SSE, et il paraissait cohérent que ces acteurs restent associés à l'extension du réseau. En outre, le Gouvernement fédéral souhaitait également garder une forme de contrôle sur les travaux. Il convient toutefois de préciser qu'au sein de cette configuration institutionnelle, la STIB n'occupe aucun rôle décisionnel direct.

Concernant les inquiétudes relatives au tracé historique, l'infrastructure existante du tunnel Lemonnier est impossible à convertir pour du métro. Dès les années 1970, un tracé parallèle avait été esquissé le long de la rue de la Senne, pour ensuite s'orienter vers un autre tracé, dit Autonomie, à partir de 2006 en raison de la densification progressive du bâti et de la disparition des emprises initiales par la vente des terrains, suivi par des reconstructions, à la suite de la régionalisation. En réalité, le tracé historique était déjà écarté dès 2006. En 2010, le tracé actuel a été identifié pour éviter les contraintes du tracé Autonomie situé sous la Senne, et la décision a été confirmée dans une étude finalisée en 2011. Quatorze ans plus tard, il estime que tout retour en arrière est utopique:

liggen, vraagt hij of die factor meer dan technische overwegingen doorslaggevend was bij de keuzes die werden gemaakt.

Vervolgens gaat hij in op de belangenvermenging waartoe de structuur van de studieopdracht aanleiding heeft gegeven. Hoewel de MIVB beweert dat er geen sprake was van belangenvermenging, leidde het feit dat het project in schijven werd uitgevoerd, wel degelijk tot druk. Een bureau dat eerst moet oordelen of het project wenselijk is en de taak krijgt om daarna de volgende fases uit te voeren, heeft er financieel baat bij dat de eerste fase positief wordt afgesloten.

De technische risico's onder het Zuidpaleis waren volgens verklaringen van sommige experts in de media te voorspellen. Een logica waarbij tegen elke prijs wordt voortgegaan op de ingeslagen weg, baart het commissielid zorgen. Hij vergelijkt het met een scheve redenering, waarbij de beslissing om het project voort te zetten wordt verantwoord door het feit dat er al te veel inspanningen voor geleverd zijn. Bestaat er een objectieve beoordeling waarin de kosten en technische haalbaarheid van het huidige tracé worden vergeleken met een alternatief, rekening houdend met de reeds gemaakte kosten?

De stad Brussel en de gemeente Sint-Gillis hebben opmerkingen geformuleerd en eisen gesteld waarmee rekening is gehouden. Hadden hun eisen gevolgen voor de kosten of de technische haalbaarheid? Waren de MIVB en Beliris wettelijk gezien verplicht om gevolg te geven aan die eisen of waren het zuiver politieke keuzes?

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat de werkwijze van Beliris haar oorsprong vindt in het samenwerkingsakkoord van 2008 tussen de federale regering en de Brusselse gewestregering, waarbij de MIVB geen betrokken partij is. Er zit een bepaalde logica achter die keuze: de DIOV en Brussel Mobiliteit hadden in de jaren tachtig en negentig samen met de SSD al de omvorming van de premetrolijn tot een metrolijn uitgevoerd. Het leek dan ook coherent dat diezelfde instanties tevens betrokken zouden worden bij de uitbreiding van het net. Bovendien wilde de federale overheid ook een zekere controle over de werken behouden. Er dient echter op gewezen dat de MIVB binnen deze institutionele structuur geen rechtstreekse beslissingsbevoegdheid heeft.

Wat de bezorgdheid over het historische tracé betreft, wijst hij erop dat het onmogelijk is om de bestaande infrastructuur van de Lemonnietunnel om te vormen voor een metrolijn. Al in de jaren zeventig werd een parallel tracé langs de Zennestraat uitgetekend, maar vanaf 2006 werd overgestapt op een ander tracé ter hoogte van de Zelfbestuursstraat. Dat kwam door de geleidelijk toegenomen bebouwingsdichtheid en het feit dat de oorspronkelijke percelen verloren waren gegaan doordat de gronden in kwestie eerst waren verkocht en vervolgens na de regionalisering weer werden bebouwd. Het historische tracé is eigenlijk al sinds 2006 van tafel geschoven. In 2010 werd het huidige tracé bepaald om de problemen van het tracé ter hoogte van de Zelfbestuursstraat, dat onder de

le tracé est fixé, il figure dans le PRAS et l'ensemble des efforts porte désormais sur son exécution.

Touchant aux critiques sur les techniques utilisées, les analyses rétrospectives, notamment celles de la Cour des comptes, ne tiennent pas compte des conditions réelles rencontrées sur le terrain. Des discussions approfondies ont eu lieu avec le bureau d'études et l'entrepreneur, y compris sous la forme d'un litige. Une fois les investigations réalisées mètre par mètre, l'hétérogénéité du sol s'est avérée telle qu'elle n'était pas raisonnablement prévisible.

Concernant les demandes de Saint-Gilles et de la Ville de Bruxelles, celles-ci relèvent du fonctionnement normal d'une étude d'incidences et du processus démocratique. Ni la suppression du tunnel Fonsny, ni le rétrécissement de la station Constitution n'ont provoqué d'augmentation des coûts, que du contraire. En vérité, les surcoûts proviennent essentiellement des difficultés rencontrées sous le palais du Midi.

Mme Sofia Bennani revient en premier lieu d'abord sur l'étude d'opportunité qui était fondée sur l'instauration d'un péage urbain en 2020, censé réduire la circulation automobile de 20 % et de maximiser la fréquentation du futur métro. Pourquoi la STIB n'a pas réévalué l'opportunité et la rentabilité du projet alors que cette mesure clé n'a finalement pas été mise en œuvre?

Quant à l'étude d'incidences confiée à la SM BMN, elle constate que le marché initial ne prévoyait pas la collecte de données liées à la fréquentation du tram 55, alors indispensable à l'étude d'opportunité. Comment la STIB justifie-t-elle cette lacune, sachant que les comptages n'ont été commandés qu'un an après le début du marché et formalisés deux ans plus tard, alors que le rapport avait déjà été approuvé par le gouvernement?

L'estimation des coûts établie en 2012 s'est révélée très optimiste: les 100 millions d'euros par kilomètre excluaient pourtant des éléments majeurs tels que la construction du dépôt de Haren ou la transformation complète du tunnel de pré-métro entre Albert et la gare du Nord. Comment la STIB a-t-elle pu engager un projet de cette ampleur sur des bases budgétaires aussi incomplètes?

Quant à la décision de lancer, dès 2011, l'étude du gros œuvre du tronçon Nord-Albert, plus de quinze mois avant la remise du rapport final sur l'opportunité socio-économique du projet de Métro 3, sur quelle base technique ou décisionnelle cette démarche reposait-elle?

Elle revient ensuite sur le choix du tracé sous le palais du Midi, option qui permettait d'éviter des expropriations, en évoquant l'absence d'évaluation préalable de coûts

Zenne loopt, te vermijden. Die beslissing werd bevestigd in een studie die in 2011 werd afgerond. Veertien jaar later acht hij elke terugkeer naar het verleden onrealistisch: het tracé ligt vast, het is opgenomen in het GBP en alle inspanningen zijn nu gericht op de uitvoering ervan.

In antwoord op de kritiek op de gebruikte technieken zegt hij dat in retrospectieve onderzoeken, zoals dat van het Rekenhof, geen rekening wordt gehouden met de realiteit op het terrein. Er hebben serieuze discussies plaatsgevonden met het studiebureau en de aannemer, waarbij het zelfs tot een geschil is gekomen. Uit gedetailleerd onderzoek dat meter per meter werd uitgevoerd, is gebleken dat de heterogene samenstelling van de ondergrond van die aard is dat die niet te voorspellen was.

De eisen van Sint-Gillis en de stad Brussel maken deel uit van de democratische procedure en vallen onder de normale gang van zaken bij een effectenstudie. Noch de schrapping van de Fonsnytunnel, noch de verkleining van het station Grondwet hebben tot hogere kosten geleid, integendeel. De extra kosten zijn voornamelijk het gevolg van de problemen onder het Zuidpaleis.

Mevrouw Sofia Bennani gaat eerst in op de opportuniteitsstudie, waarin werd uitgegaan van de invoering van een stadstol in 2020. Die stadstol zou het autoverkeer met 20 % doen afnemen en het aantal reizigers op de toekomstige metrolijn maximaliseren. Waarom heeft de MIVB de opportuniteit en rendabiliteit van het project niet opnieuw beoordeeld, toen bleek dat die essentiële maatregel uiteindelijk niet in de praktijk zou worden gebracht?

Met betrekking tot de effectenstudie die was toegewezen aan de tijdelijke vennootschap BMN, stelt zij vast dat in de oorspronkelijke opdracht niet vooropgesteld was om gegevens over het aantal reizigers op tramlijn 55 te verzamelen, hoewel dat essentieel was voor de opportuniteitsstudie. Hoe rechtvaardigt de MIVB dat hiaat, wetende dat de tellingen pas een jaar na het begin van de opdracht werden besteld en twee jaar later werden geformaliseerd, terwijl het verslag al was goedgekeurd door de regering?

De in 2012 opgestelde kostenraming bleek heel optimistisch. In de 100 miljoen euro per kilometer waren enkele essentiële kosten echter niet verrekend, zoals de bouw van de stelplaats in Haren en de volledige verbouwing van de premetro tunnel tussen Albert en het Noordstation. Hoe kon de MIVB een project van dergelijke omvang aanvangen met zulke onvolledige cijfers?

Op basis van welke technische gegevens of besluitvorming werd beslist om reeds in 2011, dus meer dan vijftien maanden voor de overhandiging van het eindverslag over de sociaal-economische wenselijkheid van het Metro 3-project, te starten met de studie over de ruwbouwwerken op het traject tussen het Noordstation en Albert?

Vervolgens gaat zij in op de keuze voor het tracé onder het Zuidpaleis, een optie waarvoor geen onteigeningen nodig zouden zijn. Zij stelt dat er vooraf geen raming werd

indirects: l'indemnisation d'une école, le déplacement de 37 clubs sportifs et de 32 commerces, pour des coûts estimés à 280,4 millions d'euros. En réalité, les différents tracés ont-ils été quantifiés financièrement?

Elle évoque ensuite la préparation précipitée du dossier d'adjudication du projet Constitution en vue d'obtenir un permis d'urbanisme avant les élections de 2019. La Cour des comptes note que GSS avait averti que le dossier était incomplet et insuffisamment robuste. La STIB reconnaît-elle que cette précipitation a compromis la qualité du dossier et contribué aux erreurs techniques relevées par la Cour?

Elle liste enfin les lacunes des études géotechniques sous le palais du Midi: absence de consultation des archives de la Ville de Bruxelles, des fondations mal connues et une descente des charges défini seulement après un an de chantier. Des études de sol avaient-elles été réellement menées pour choisir ce tracé?

M. Renaud de Saint-Moulin explique que la STIB continue à développer son métro en dehors de la mise en place hypothétique d'un péage urbain, ce sujet dépassant son périmètre d'intervention. Il convient néanmoins de préciser les enjeux de mobilité rencontrés aujourd'hui sur la ligne de tram 55 et sur l'axe Nord-Albert, démontrent, même sans péage urbain, la nécessité d'une intervention. Le système actuel est saturé et ne répond plus de manière satisfaisante aux besoins.

Il souligne que la STIB exécute le projet de métro conformément aux instructions reçues du gouvernement bruxellois, lesquelles s'inscrivent dans un accord de majorité adopté par des gouvernements successifs. Ces décisions tiennent compte à la fois de l'introduction éventuelle de moyens de financement complémentaires et des stratégies de réduction du trafic automobile au profit des transports publics, mais surtout des besoins de mobilité réels et immédiats, qui constituent aujourd'hui l'enjeu principal auquel l'opérateur est confronté.

À propos du marché d'études pour l'extension Nord-Bordet, relatif à la tranche ferme et à l'éventuel biais qu'elle aurait créé, il réitère les explications déjà fournies: Beliris a appliqué un montage administratif qu'il estime correct, consistant à recourir à un marché unique structuré en tranches. Ce n'est pas la SM BMN qui a décidé ou non de l'opportunité du projet: il ne s'agit que d'un outil au service de Beliris, accompagnée par l'ensemble des parties institutionnelles concernées. C'est sur cette base que la conclusion de la première tranche, dans un rapport transmis au gouvernement, a permis d'établir l'opportunité ou non de poursuivre.

gemaakt van de indirecte kosten. Zo beliepen de kosten om een school te vergoeden en om 37 sportclubs en 32 winkels te doen verhuizen naar schatting 280,4 miljoen euro. Zijn de verschillende tracés eigenlijk wel financieel begroot?

Daarna heeft zij het over de overhaaste manier waarop het aanbestedingsdossier voor het Grondwetproject werd voorbereid om de stedenbouwkundige vergunning nog voor de verkiezingen van 2019 te kunnen verkrijgen. Het Rekenhof heeft opgemerkt dat GSS had gewaarschuwd dat het dossier onvolledig en onvoldoende onderbouwd was. Erkent de MIVB dat de kwaliteit van het dossier geleden heeft onder die overhaaste manier van werken en dat er daardoor technische fouten zijn begaan waarop het Hof heeft gewezen?

Tot slot overloopt zij de tekortkomingen van het geotechnische onderzoek van de ondergrond van het Zuidpaleis: de archieven van de stad Brussel werden niet geraadpleegd, de kennis over de funderingen was gebrekkig en de neerwaartse belasting werd pas bepaald een jaar nadat de werken waren aangevat. Zijn er bij de keuze van dat tracé echt bodemonderzoeken uitgevoerd?

De heer Renaud de Saint-Moulin legt uit dat de MIVB bij de verdere ontwikkeling van het metronet geen rekening houdt met de hypothetische invoering van een stadstol, aangezien dat iets is waar zij zich niet in mengt. Desalniettemin tonen de mobiliteitsproblemen die zich vandaag voordoen op tramlijn 55 en op de as tussen het Noordstation en Albert, aan dat het nodig is om in te grijpen, zelfs als er geen stadstol komt. Het huidige systeem is verzadigd en voldoet niet langer op toereikende wijze aan de behoeften.

Hij benadrukt dat de MIVB het metroproject uitvoert in overeenstemming met de richtlijnen die zij krijgt van de Brusselse Regering en opgenomen zijn in achtereenvolgende regeerakkoorden. De openbaarvervoersmaatschappij baseert haar beslissingen op de eventuele inbreng van bijkomende financiële middelen en op de strategieën die worden uitgerold om het autoverkeer terug te dringen ten voordele van het openbaar vervoer. Zij stemt haar besluitvorming echter vooral af op de werkelijke en onmiddellijke mobiliteitsbehoeften. Dat is waar zij vandaag vooral aandacht aan besteedt.

In verband met de opdracht voor het uitvoeren van een studie over de uitbreiding van het traject tussen het Noordstation en Bordet, de vaste schijf en de voorgenomenheid waarvan mogelijk sprake zou zijn, herhaalt hij de uitleg die hij reeds heeft gegeven: Beliris heeft een administratieve procedure gevolgd die het correct achtte, met één opdracht bestaande uit verschillende schijven. Het is niet de tijdelijke vennootschap BMN die beslist heeft of het project al dan niet wenselijk was. Zij fungeerde slechts als instrument ten dienste van Beliris, dat zich liet bijstaan door alle betrokken institutionele partijen. Op basis daarvan kon bij de afronding van de eerste schijf in een verslag aan de regering worden bepaald of het al dan niet wenselijk zou zijn om het project voort te zetten.

Au sujet de l'absence initiale de comptages sur la ligne 55 dans l'étude d'opportunité, l'orateur relate que cette dernière que celle-ci repose sur un modèle mathématique — le modèle stratégique de mobilité multimodal de Bruxelles Mobilité (MUSTI) — permettant d'évaluer les besoins de mobilité non pas à partir de l'offre actuelle, mais à partir des flux nécessaires entre les pôles d'habitat et les pôles économiques. Les comptages sur la ligne 55 ont été effectués ultérieurement, mais l'analyse fondamentale porte sur les flux que l'on souhaite rendre possibles avec un métro, et non sur les limitations du système existant.

M. Carlos Van Hove confirme que, pour le tronçon Albert-Nord, le marché d'études a été anticipé par Bruxelles Mobilité et la DITP dès 2011, au moyen d'un avis de marché destiné à sélectionner des candidats. Ce marché n'a été attribué qu'en juillet 2013, après la conclusion de l'étude socio-économique réalisée par Beliris, qui confirmait la nécessité du métro 3. Si l'étude en était arrivée à une conclusion négative, le marché n'aurait pas été attribué.

Il rappelle ensuite que, pour le passage sous le palais du Midi, les coûts initialement prévus correspondaient aux mesures d'accompagnement définies dans le pacte spécifique pour un montant de dix millions d'euros. Ces mesures avaient été décidées avant que n'apparaisse la problématique du jet grouting, laquelle a ultérieurement engendré des coûts supplémentaires, notamment pour la relocalisation de l'école, des salles de sport et des commerces concernés, ainsi que pour la reconstruction finale.

À propos des critiques portant sur les délais entre la demande de permis de 2015 et l'obtention du permis en 2019, l'intervenant affirme que la STIB a agi avec diligence, dans le respect des décisions administratives, tout en affrontant des critiques paradoxales: il lui est reproché, tantôt d'être trop lente, tantôt d'aller trop vite. Le fait qu'un bureau d'études ou un entrepreneur dénonce certains éléments dans le cadre de marchés publics est un fait courant. Il n'obvie pas à la réalité qu'ils sont responsables de la qualité de ce qu'ils produisent ou réalisent

De surcroît, l'analyse de la Cour des comptes repose sur une incompréhension. La STIB avait consulté à plusieurs reprises, dès 2013, les archives de la Ville de Bruxelles, et ces données étaient intégrées au cahier des charges. Peut-être la Cour des comptes a-t-elle fondé celle-ci sur une consultation tardive des archives par un ingénieur sans avoir constaté que les données figuraient déjà dans le dossier initial.

Il ajoute que les plans trouvés dans les archives ne correspondent pas toujours à ce qui a été réellement construit. Les modifications effectuées lors de la construction ou lors de transformations ultérieures — le palais du Midi ayant été restructuré à trois ou quatre reprises — ne figurent pas nécessairement dans les plans les plus anciens. Ce n'est

Op de vraag hoe het komt dat voor de opportuniteitsstudie aanvankelijk geen telling op lijn 55 was uitgevoerd, antwoordt de spreker dat die studie gebaseerd was op een wiskundig model - het multimodaal mobiliteitsmodel van Brussel Mobiliteit (MUSTI) - dat het mogelijk maakt om de mobiliteitsbehoeften in te schatten, niet op basis van het huidige aanbod, maar op basis van de noodzakelijke verplaatsingen tussen de woonkernen en de economische knooppunten. De tellingen op lijn 55 zijn later uitgevoerd, maar in wezen steunt de analyse op de mogelijk te maken verplaatsingen met de metro en niet op de beperkingen van het bestaande systeem.

De heer Carlos Van Hove bevestigt dat Brussel Mobiliteit en de DIOV de studieopdracht over het traject tussen Albert en het Noordstation reeds in 2011 hadden vervraagd door een opdracht aan te kondigen om kandidaten te selecteren. Die opdracht werd pas in juli 2013 toegewezen, nadat de sociaal-economische studie van Beliris, waarin de noodzaak van metrolijn 3 bevestigd werd, was afgerond. Indien die studie tot een negatieve conclusie was gekomen, zou de opdracht niet toegewezen zijn.

Voorts wijst hij erop dat de initieel geraamde kosten voor de doorgang onder het Zuidpaleis overeenstemden met de begeleidende maatregelen ter waarde van tien miljoen euro die in het pact daarover waren vastgelegd. Die maatregelen waren reeds beslist voordat het probleem met de jetgroutingtechniek de kop opstak, waardoor later extra kosten moesten worden gemaakt om onder meer de daar gevestigde school, sportzalen en winkels naar een andere locatie te laten verhuizen en om het pand uiteindelijk weer herop te bouwen.

Met betrekking tot de kritiek dat het tot in 2019 geduurd heeft om de in 2015 aangevraagde vergunning te verkrijgen, stelt de spreker dat de MIVB zorgvuldig heeft gehandeld en de administratieve beslissingen heeft gevolgd. Tegelijk krijgt ze echter tegenstrijdige verwijten te horen. De ene keer gaat het te traag, de andere keer te snel. Het is gebruikelijk dat een studiebureau of aannemer in het kader van een overheidsopdracht bepaalde zaken aankaart. Dat belet niet dat zij verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van het geleverde werk.

Bovendien berust de analyse van het Rekenhof op een misverstand. De MIVB heeft de archieven van de stad Brussel sinds 2013 meermaals geraadpleegd. Die gegevens waren opgenomen in het bestek. Mogelijk heeft het Hof zich voor zijn oordeel gebaseerd op het feit dat een ingenieur de archieven later nog is gaan raadplegen, maar heeft het niet gemerkt dat de gegevens reeds in het oorspronkelijke dossier waren verwerkt.

Voorts merkt hij op dat de plannen die men in de archieven vindt, niet altijd weergeven wat er werkelijk is gebouwd. Wijzigingen tijdens de bouwphase of latere verbouwingen (het Zuidpaleis werd drie of vier keer verbouwd) zijn niet per se terug te vinden op de oudste plannen. Pas nadat het hele pand ontruimd was en de

qu'une fois les lieux libérés, lorsque les espaces occupés par les commerçants, cuisines, caves et sanitaires ont été dégagés, que la STIB a pu découvrir l'état réel du bâtiment.

Un relevé complet a alors été réalisé pour déterminer les descentes de charges exactes. Des sondages avaient déjà été effectués en 2015 et en 2017 dans les parties accessibles, notamment dans le parking du palais du Midi — la zone principale du futur tunnel — ainsi qu'à l'extérieur, sur tout le périmètre. Ces sondages, validés par le bureau d'études, étaient considérés comme suffisants à l'époque.

Mme Imane Belguenani se réfère aux complexités qui auraient surgi en cours de route. À quel niveau des manquements de gestion ont-ils pu être rencontrés?

Par ailleurs, comment, concrètement, la collaboration entre la STIB et Beliris s'est-elle initialement organisée? À quel moment ces deux organismes ont-ils constaté l'absence de systèmes de données partagés entre les deux entités, et comment cette situation a-t-elle été traitée?

Quelles directives ont-elles été données au SSE au début du projet? À qui rendait-il compte, uniquement à l'administration ou également au cabinet ministériel? Il s'agit d'éclairer les interactions entre la STIB, Beliris, l'administration et les responsables politique dans la gouvernance initiale du projet.

M. Carlos Van Hove précise que le SSE et la STIB forment un seul et même organisme: le SSE constitue une composante interne de l'opérateur. La note adressée au cabinet de la Mobilité, traitait, en majeure partie, des enjeux de mobilité, même si une section y abordait les aspects budgétaires.

L'extension vers Bordet répond au besoin d'améliorer la desserte de Schaerbeek et d'Evere, et les analyses réalisées intègrent également la fréquentation des lignes 4 et 10, particulièrement chargées.

L'ampleur du projet — depuis Bordet jusqu'à Albert — explique la complexité rencontrée. Certains éléments sont prévus par Beliris, comme le passage sous la station Gare du Nord.

Par ailleurs, contrairement à ce qui a été affirmé par la Cour des comptes, il existe bien une solution technique pour la station Gare du Nord: elle a été prévue, budgétée et fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme permettant son exécution.

Un flux structuré d'informations existe entre Beliris et l'Inspection des Finances, ainsi qu'avec Bruxelles Mobilité. Un comité stratégique, réunissant les cabinets politiques des deux gouvernements, l'Inspection des Finances et Bruxelles Mobilité, suivent l'exécution des projets de Beliris. Le lien entre les deux tronçons du métro — Nord-Bordet et Albert-Nord se situe justement à la gare du Nord, tandis que le reste du tracé peut être traité de manière plus autonome sur le plan technique. Aucune difficulté n'a

winkels, keukens, kelders en sanitaire ruimtes waren leeggemaakt, kwam de MIVB te weten in welke staat het gebouw zich werkelijk bevond.

Vervolgens werden volledige opmetingen uitgevoerd om de exacte neerwaartse belasting te bepalen. In 2015 en 2017 hadden reeds boringen plaatsgevonden in de toegankelijke delen, met name in de parkeergarage van het Zuidpaleis (waardoor de toekomstige tunnel voornamelijk heen zal lopen), alsook aan de buitenzijde van het gebouw en dat over de volledige omtrek. Die boringen, gevalideerd door het studiebureau, werden destijds voldoende geacht.

Mevrouw Imane Belguenani verwijst naar de problemen die gaandeweg gerezen zijn. Op welk niveau waren er tekortkomingen in het beheer?

Hoe was de samenwerking tussen de MIVB en Beliris initieel geregeld? Op welk moment kwamen beide instanties tot het besef dat er geen systemen waren om gegevens met elkaar te delen, en hoe werd die situatie aangepakt?

Welke richtlijnen zijn bij aanvang van het project aan de SSD gegeven? Aan wie werd er verslag uitgebracht; alleen aan de administratie of ook aan het kabinet van de minister? Zij wil graag meer duidelijkheid over de interactie tussen de MIVB, Beliris, de administratie en de beleidsverantwoordelijken bij de initiële bestuurlijke aanpak van het project.

De heer Carlos Van Hove verduidelijkt dat de SSD en de MIVB één en dezelfde instantie vormen: de SSD is een intern onderdeel van de openbaarvervoersmaatschappij. De nota die aan het kabinet van de minister voor Mobiliteit werd bezorgd, ging hoofdzakelijk over mobiliteitsuitdagingen, maar bevatte ook een begrotingshoofdstuk.

De uitbreiding naar Bordet komt tegemoet aan de behoefte om Schaarbeek en Evere beter te bedienen. De uitgevoerde analyses houden ook rekening met de reizigers aantallen op de bijzonder drukke lijnen 4 en 10.

De omvang van het project - van Bordet tot Albert - verklaart waarom het zo complex is. Beliris ontfermt zich over bepaalde elementen, zoals de doorgang onder het Noordstation.

In tegenstelling tot wat het Rekenhof beweert, bestaat er overigens wel een technische oplossing voor het Noordstation. Die oplossing is gepland, begroot en er is zelfs een stedenbouwkundige vergunning uitgereikt om ze uit te voeren.

Er is een gestructureerde informatiestroom tussen Beliris en de Inspectie van Financiën, maar ook met Brussel Mobiliteit. Een strategisch comité, bestaande uit de politieke kabinetten van beide regeringen, de Inspectie van Financiën en Brussel Mobiliteit, volgt de uitvoering van de projecten van Beliris op. Het Noordstation vormt de plaats waar de twee metrotrajecten (Noord-Bordet en Albert-Noord) op elkaar aansluiten. Op de rest van het traject kan er technisch gezien autonomer worden

résultat d'un manque de circulation de l'information entre les deux responsables des deux tronçons.

La STIB rend compte régulièrement de l'avancement du métro à l'administration régionale, à l'Inspection des Finances et aux cabinets compétents, soit à leur demande, soit de manière spontanée. Les problèmes techniques rencontrés au palais du Midi font l'objet de rapports réguliers vers ces interlocuteurs, notamment quant aux solutions proposées. Il réfute le manque de transparence et rappelle que les questions posées par les administrations ont systématiquement reçu une réponse.

Relatif aux lignes hiérarchiques et aux autorités auxquelles la STIB se rapporte, les décisions sur les projets à exécuter sont prises par le gouvernement. Les moyens nécessaires à la réalisation des projets sont inscrits dans le plan d'investissement de la STIB. L'ensemble est encadré par le contrat de gestion conclu entre le gouvernement et la STIB. En ce qui concerne l'exécution des opérations et l'engagement des dépenses publiques, toutes les décisions sont soumises au conseil d'administration de la STIB, dont les membres sont désignés par le gouvernement.

M. Hicham Talhi exprime d'emblée une inquiétude: il entend beaucoup d'explications mais très peu de remise en question. Or, un projet de cette ampleur, lorsqu'il dérape à ce point, nécessite une analyse lucide des erreurs commises. La STIB et/ou la SSE reconnaissent-ils l'existence de fautes concrètes, et non uniquement des situations malheureuses?

Il estime que plusieurs réponses sont insuffisantes. Concernant le marché attribué à la SM BMN, la Cour des comptes relève que la STIB se fonde sur l'avis de son propre juriste pour affirmer la légalité du dispositif. Elle souligne qu'un avis interne ne garantit pas l'absence de problème juridique — citant d'autres organismes où des avis internes se sont révélés erronés — et qu'il aurait été pertinent de consulter un expert externe. Pourquoi la STIB n'a-t-elle pas abordé spontanément ce point central dans sa présentation initiale? Comment qualifier un marché dont la rédaction exclut mécaniquement une partie de la concurrence, puisque seul l'entrepreneur déjà présent sur le chantier pouvait raisonnablement répondre?

Il aborde ensuite les documents que la STIB a refusé de transmettre à la Cour des comptes, sur la base d'un avis juridique interne invoquant la confidentialité. Ces documents seront-ils mis à la disposition de la commission spéciale, elle qui entame un travail de longue durée?

gehandeld. Er zijn geen problemen gerezen door een gebrekkige doorstroming van informatie tussen de verantwoordelijken van beide trajecten.

De MIVB brengt op verzoek of uit eigen beweging op gezette tijdstippen verslag uit over de vooruitgang van het metroproject aan de gewestelijke overheid, de Inspectie van Financiën en de bevoegde kabinetten. Die gesprekspartners werden regelmatig ingelicht over de technische problemen die zich voordeden in het Zuidpaleis en over de voorgestelde oplossingen. Hij weerlegt het gebrek aan transparantie en wijst erop dat de vragen van de administraties op systematische wijze zijn beantwoord.

Op de vraag van wie de MIVB richtlijnen krijgt en aan welke instanties zij rapporteert, antwoordt hij dat de regering de beslissingen neemt over de uit te voeren projecten. De middelen die nodig zijn om de projecten uit te voeren, zijn opgenomen in het investeringsplan van de MIVB. Alles wordt geregeld door de beheersovereenkomst tussen de regering en de MIVB. Alle beslissingen in verband met de uitvoering van de opdrachten en de vastlegging van overheidsuitgaven worden voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB, waarvan de leden door de regering worden benoemd.

De heer Hicham Talhi maakt zich enigszins zorgen. Hij hoort wel veel uitleg, maar slechts weinig zaken worden in vraag gesteld. Wanneer een project van dergelijke omvang echter zodanig ontspoord, moet er duidelijk worden nagegaan waar er fouten begaan zijn. Geven de MIVB en/of de SSD toe dat er concrete fouten zijn gemaakt, en dat het niet enkel gaat om een ongelukkige samenloop van omstandigheden?

Hij neemt met meerdere antwoorden geen genoegen. Het Rekenhof merkt in verband met de opdracht die was toegewezen aan de tijdelijke vennootschap BMN, op dat de MIVB zich heeft gebaseerd op het advies van haar eigen jurist om te bevestigen dat de regeling wettig was. Het Hof benadrukt dat een intern advies geen enkele garantie biedt dat er juridisch niets aan de hand is. Het haalt voorbeelden aan van andere instanties waar intern uitgebrachte adviezen achteraf onjuist bleken te zijn. Volgens het Hof ware het beter geweest om een externe deskundige te raadplegen. Waarom heeft de MIVB dat belangrijke punt niet spontaan aangekaart in haar eerste presentatie? Hoe kunnen we een opdracht bestempelen die zodanig is opgesteld dat een deel van de concurrentie wordt uitgesloten, aangezien alleen de aannemer die reeds op de bouwplaats actief was, redelijkerwijs in staat was om daarop te reageren?

Vervolgens heeft hij het over de stukken die de MIVB aan het Rekenhof weigerde te bezorgen om vertrouwelijkheidsredenen die zij op basis van een intern juridisch advies inriep. Zal de bijzondere commissie, die een werk van lange adem te wachten staat, die stukken kunnen inkijken?

Enfin, revenant sur l'estimation budgétaire de 2015, décrite par la STIB comme étant provisoire, il estime aberrant qu'une estimation aussi lacunaire eut été soumise au gouvernement.

M. Renaud de Saint-Moulin affirme qu'aucune faute concrète n'a été commise par la STIB ou par le SSE. À propos du marché attribué à la société momentanée la SM BMN, la STIB a sollicité un avis juridique externe après la publication du rapport de la Cour des comptes. Selon cet avis, l'interprétation de la notion de conflit d'intérêts par la Cour des comptes est incorrecte. Il rappelle que le marché avait été structuré par Beliris en une tranche ferme suivie de tranches conditionnelles, conformément à une bonne pratique reprise dans la législation. Il estime toutefois regrettable que cette structuration, censée dissocier l'étude d'opportunité des phases ultérieures, puisse aujourd'hui susciter des interrogations sur la neutralité de l'étude d'opportunité. À ses yeux, ce n'est ni le principe, ni la conception, ni la mise en œuvre de ce marché qu'il faut remettre en cause.

Il précise ensuite que la décision de scinder le métro 3 en deux tronçons — Nord-Bordet, d'une part, et Albert-Nord, d'autre part — découle directement de l'accord de coopération évoqué précédemment. La STIB n'a pas participé à cette décision entre niveaux de pouvoir. Elle exécute la partie dont elle a été chargée en second lieu pour le tronçon Albert-nord.

M. Carlos Van Hove relate que l'audit de la Cour des comptes a débuté en 2021 et portait sur la genèse du projet jusqu'en 2022. La Cour des comptes a d'abord demandé la liste complète des marchés liés au métro 3, liste que la STIB lui a fournie. Elle a ensuite sélectionné un échantillon de marchés à auditer et demandé une série de documents que la STIB a rassemblé avant de les transmettre. Au total, 72.000 documents ont été mis à la disposition de la Cour des comptes, sans que cette dernière ne formule des réclamations.

Certes, il manque des signatures de 2010, le DITP travaillant principalement encore à l'époque sur support papier. Pour autant, aucune pièce importante pour l'exécution du projet n'a disparu.

Il rappelle que la documentation de la STIB est nécessairement plus complexe que celle de Beliris, ce que la Cour a d'ailleurs souligné. Beliris pilote un seul marché d'études, la STIB, plusieurs marchés, pas seulement d'études mais aussi d'équipements, génie civil, études, chacun ayant son propre circuit administratif.

Une harmonisation de toutes des procédures est d'ailleurs en cours afin de renforcer la cohérence de la gestion des archives. Néanmoins, il n'y a aucune rétention d'information et tout document identifié comme étant manquant fera l'objet de recherches.

Tot slot vindt hij het absurd dat de MIVB in 2015 een begrotingsraming, die zij als voorlopig omschreef, aan de regering voorlegde, ook al was die verre van volledig.

De heer Renaud de Saint-Moulin stelt dat de MIVB noch de SSD een concrete fout hebben begaan. De MIVB heeft na de bekendmaking van het verslag van het Rekenhof extern juridisch advies ingewonnen over de opdracht die aan de tijdelijke vennootschap BMN was toegewezen. Volgens dat advies interpreteert het Rekenhof het begrip "belangenvermenging" op een verkeerde manier. Hij wijst erop dat Beliris de opdracht had onderverdeeld in een vaste schijf en voorwaardelijke schijven die daarop zouden volgen. Dat strookt met de wettelijk geregelde goede praktijken op dat vlak. Hij betreurt echter dat die onderverdeling, die bedoeld was om de opportuniteitsstudie los te koppelen van de daaropvolgende fases, tegenwoordig vragen oproept over de neutraliteit van de opportuniteitsstudie. Volgens hem is het onjuist om het beginsel, het ontwerp en de uitvoering van die opdracht in vraag te stellen.

Voorts verduidelijkt hij dat de beslissing om het Metro 3-project op te splitsen in twee trajecten (Noord-Bordet en Albert-Noord) een direct gevolg is van de eerder genoemde samenwerkingsovereenkomst. De MIVB was niet betrokken bij de besluitvorming door de bestuursniveaus. Zij voert het gedeelte uit waarvoor zij in tweede instantie werd aangewezen voor het traject Albert-Noord.

De heer Carlos Van Hove geeft aan dat de audit van het Rekenhof van start ging in 2021 en zich toespitste op de periode tussen het ontstaan van het project en 2022. Eerst vroeg het Rekenhof om een volledige lijst van de overheidsopdrachten voor het Metro 3-project, die de MIVB ook heeft bezorgd. Vervolgens maakte het Hof steekproefsgewijs een selectie van opdrachten die het zou onderwerpen aan een audit. Het had daarvoor een aantal documenten nodig, die de MIVB heeft verzameld en vervolgens doorgestuurd. In totaal kreeg het Rekenhof inzage in 72.000 documenten, zonder dat het ook maar één bezwaar formuleerde.

Het klopt dat sommige handtekeningen uit 2010 ontbreken, omdat de DIOV destijds nog overwegend op papier werkte. Geen enkel stuk dat van belang was voor de uitvoering van het project, is echter zoekgeraakt.

Hij wijst erop dat de documentatie van de MIVB sowieso ingewikkelder is dan die van Beliris, wat het Rekenhof overigens zelf heeft benadrukt. Beliris leidt slechts één studieopdracht in goede banen, terwijl de MIVB verschillende opdrachten aanstuurt, niet alleen studieopdrachten, maar ook opdrachten met betrekking tot uitrustingen, civieltechnische werken en studies. Elke opdracht legt een bepaald administratief traject af.

Momenteel worden alle procedures overigens geharmoniseerd om de archieven op een coherenter manier te kunnen beheren. Er wordt echter geen informatie achtergehouden en als er een document zou ontbreken, dan zal daarnaar worden gezocht.

Quant au budget présenté en 2015, la STIB avait en mars 2015 présenté au gouvernement une note d'avancement portant à la fois sur les deux tronçons. Il ne s'agissait pas d'un budget complet, mais d'un état de progression, comparable aux rapports périodiques recommandés par la Cour des comptes. À ce moment-là, aucune demande de permis n'avait encore été introduite. Le gouvernement avait donc pris acte du rapport et demandé à la STIB de revenir avec un schéma directeur comprenant un planning abouti et une estimation budgétaire complète.

En juillet 2015, la STIB a présenté pour la première fois un budget consolidé d'environ 520 millions d'euros, intégrant l'ensemble des dépenses et un calendrier plus précis. Comparer ce budget global avec l'état d'avancement partiel de mars 2015 n'a pas de sens: il ne s'agit pas d'un doublement du budget, mais de la première présentation d'un budget complet.

M. Ilyas Mouani demande si la STIB, et en particulier le SSE, dispose de suffisamment de personnel pour bien exécuter les tâches confiées.

M. Carlos Van Hove précise que le projet Métro 3 n'est pas le seul qui est géré par le SSE. En fonction de l'état d'avancement du projet, le personnel qui lui est consacré est adapté. Il dispose donc de ressources suffisantes. Ceci dit, les critiques qui entourent le projet poussent certains collègues à quitter le navire. Il doit s'agir d'un point d'attention.

Mme Joëlle Maison revient sur la question du péage urbain, dont l'étude d'opportunité en relatait la nécessité pour atteindre les objectifs de report modal et garantir le financement du projet. Or, les positions défendues aujourd'hui semblent diverger: M. Carlos Van Hove affirme que le tronçon Albert-Nord ne dépend pas de l'instauration d'un péage, tandis que M. Renaud de Saint-Moulin estime que les problèmes de mobilité à Schaerbeek sont tels que le métro reste pertinent, péage ou non. À un moment quelconque, la STIB a-t-elle recalculé la rentabilité et la pertinence du métro en l'absence de péage? Le tronçon sud est-il justifié indépendamment de l'achèvement du tronçon Nord-Bordet, d'autant qu'une rupture de charge apparaît désormais à Albert?

Elle demande également si, avec le recul, la STIB reconnaît que le marché attribué à la SM BMN a pu fragiliser l'objectivité de l'étude qui a servi de base politique au lancement du projet. À cet égard, combien d'entreprises ou de consortiums avaient répondu à cet appel d'offres de 2010?

La députée rappelle que les besoins en mobilité sont particulièrement aigus sur le tronçon Nord-Bordet, notamment en raison de la saturation du tram 55, et pourtant les premiers travaux ont commencé sur le

Met betrekking tot de in 2015 ingediende begroting merkt hij op dat de MIVB in maart 2015 een voortgangsnota over beide trajecten aan de regering heeft voorgelegd. Het betrof geen volledige begroting, maar een staat van vooruitgang, vergelijkbaar met de periodieke verslagen die het Rekenhof aanbeveelt. Op dat moment was er nog geen vergunning aangevraagd. De regering nam dus kennis van het verslag en vroeg de MIVB om een richtschema te bezorgen, met inbegrip van een afgeronde planning en een volledige begrotingsraming.

In juli 2015 legde de MIVB voor het eerst een geconsolideerde begroting van ongeveer 520 miljoen euro voor, waarin alle uitgaven en een nauwkeuriger tijdschema waren opgenomen. Het heeft geen zin om die volledige begroting te vergelijken met de gedeeltelijke staat van vooruitgang van maart 2015: het gaat niet om een verdubbeling van het budget, maar om de eerste voorstelling van een volledige begroting.

De heer Ilyas Mouani vraagt of de MIVB, en in het bijzonder de SSD, over voldoende personeel beschikt om de toegewezen taken naar behoren te kunnen uitvoeren.

De heer Carlos Van Hove verduidelijkt dat het Metro 3-project niet het enige is dat de SSD beheert. Naarmate het project vordert, wordt er ander personeel voor ingezet. De SSD beschikt dus over voldoende middelen. Hoe dan ook zorgt de kritiek rond het project ervoor dat sommige collega's het schip verlaten. Dat is echt wel een aandachtspunt.

Mevrouw Joëlle Maison gaat in op de stadstol, die volgens de opportuniteitsstudie noodzakelijk was om de doelstellingen van de modal shift te halen en de financiering van het project veilig te stellen. De ingenomen standpunten lijken tegenwoordig echter uiteen te lopen: de heer Carlos Van Hove stelt dat de mogelijke invoering van een stadstol niet bepalend is voor het traject Albert-Noord, terwijl de heer Renaud de Saint-Moulin van mening is dat de mobiliteitsproblemen in Schaerbeek van dien aard zijn dat de metrolijn zinvol blijft, of die tol er nu komt of niet. Heeft de MIVB ooit herberekend of de metrolijn rendabel en zinvol zou zijn indien er geen tol wordt ingevoerd? Is het zuidelijke traject gerechtvaardigd, los van het feit of het traject tussen het Noordstation en Bordet wordt voltooid, vooral omdat inmiddels voorzien is in een overstapmogelijkheid in het station Albert?

Zij vraagt ook of de MIVB, achteraf beschouwd, erkent dat de aan de tijdelijke vennootschap BMN gegunde opdracht de objectiviteit van de studie, die als politieke basis diende om het project van start te laten gaan, in het gedrang kon brengen. Hoeveel bedrijven of consortia hebben in 2010 gereageerd op die offerteaanvraag?

Het parlementslid wijst erop dat de mobiliteitsbehoeften vooral nijpend zijn op het traject tussen het Noordstation en Bordet, in het bijzonder doordat tramlijn 55 verzadigd is. De eerste werken zijn nochtans

tronçon Albert-Nord. Pourquoi ce choix a-t-il été opéré, alors que le tronçon Nord-Bordet semble plus urgent?

Concernant le péage urbain, **M. Carlos Van Hove** indique qu'il s'agit d'un débat de type l'œuf ou la poule. Certains estiment qu'il faut disposer de solutions de mobilité performantes avant d'envisager une taxe kilométrique, tandis que d'autres considèrent qu'une telle taxe est indispensable pour financer ces alternatives. À son estime, cette discussion relève d'un choix politique plutôt que du rôle de la STIB. Le tronçon Albert-Nord à lui seul justifie une conversion en métro: la demande y est structurellement forte, la régularité limitée et la capacité insuffisante. Il estime que l'augmentation de capacité générerait rapidement une croissance de fréquentation, comme cela s'est produit lors de la conversion des lignes 2 et 6 dans les années 1980 et 1990.

M. Renaud de Saint-Moulin reconnaît que les questions soulevées par l'utilisation d'un marché à tranches fragilisent, dans la perception du public, l'étude d'opportunité qui en découle, alors même que le mécanisme est correct sur le plan administratif. Il insiste sur la distinction entre, d'une part, un marché rigoureusement conçu et validé par l'ensemble des instances compétentes, et d'autre part, la manière dont il peut être interprété par les lecteurs du rapport.

Quant au marché d'études, pour le tronçon Nord-Bordet, quatre soumissionnaires s'étaient qualifiés et l'application stricte des critères d'attribution a positionné la SM BMN en première position.

Le tronçon Albert-Nord constitue aujourd'hui un axe majeur de transport, complètement saturé, affectant l'ensemble des lignes qui empruntent cet axe. Il est indispensable de résorber ce nœud de mobilité. Les travaux effectués sur ce tronçon s'inscrivent dans la continuité logique des investissements réalisés dès les années 1970 avec l'objectif d'avoir un métro sur cette ligne, dont la mise en service avait été interrompue à l'époque en raison des difficultés à résoudre le nœud de Lemonnier. Compléter cet axe constitue la suite naturelle du développement du métro bruxellois et répond à une saturation qui touche l'ensemble du réseau, bien au-delà des seuls voyageurs de Bordet.

M. Jan Busselen demande qui a déterminé, sur le plan politique, qu'il était trop délicat d'effectuer des expropriations sur l'îlot Jamar pour construire le métro.

M. Carlos Van Hove précise que les expropriations relèvent de la décision du gouvernement. Le tracé a été redéfini par le gouvernement lui-même.

M. Benjamin Dalle évoque le contraste frappant entre, d'une part, le rapport de la Cour des comptes, qui décrit

aaangevat op het traject Albert-Noord. Waarom viel de keuze daarop, terwijl het traject tussen het Noordstation en Bordet dringender lijkt?

Met betrekking tot de stadstol zegt **de heer Carlos Van Hove** dat de discussie veel weg heeft van het verhaal van de kip en het ei. Sommigen vinden dat er eerst performante mobiliteitsoplossingen moeten komen voordat er ook maar sprake kan zijn van een kilometerheffing, terwijl anderen de mening zijn toegedaan dat een dergelijke heffing onmisbaar is om die alternatieven te bekostigen. Volgens hem gaat de discussie daarover veeleer over een beleidskeuze, waarin de MIVB geen rol speelt. Op zich is het gerechtvaardigd om alleen al het traject Albert-Noord om te vormen tot een metrolijn: de vraag is er steevast hoog, de regelmaat beperkt en de capaciteit ontoereikend. Door de capaciteit op te voeren, gelooft hij dat de reizigersaantallen snel de hoogte in zouden gaan, wat ook gebeurde toen de lijnen 2 en 6 in de jaren tachtig en negentig werden omgevormd.

De heer Renaud de Saint-Moulin erkent dat het publiek zich kan afvragen of het gebruik van een opdracht in schijven geen euvel vormt voor de daaruit voortvloeiende opportuniteitsstudie, maar administratief gezien is dat wel een correcte manier van werken. Hij beklemtoont het onderscheid tussen aan de ene kant een opdracht die nauwgezet is opgesteld en door alle bevoegde instanties is goedgekeurd, en aan de andere kant de manier waarop de lezers van het verslag die opdracht kunnen interpreteren.

Voor de studieopdracht voor het traject tussen het Noordstation en Bordet kwamen vier inschrijvers in aanmerking. Op basis van een strikte toepassing van de gunningscriteria werd de tijdelijke vennootschap BMN als eerste gerangschikt.

Het traject Albert-Noord is vandaag een belangrijke vervoersas die volledig verzadigd is, wat gevolgen heeft voor alle lijnen op die as. Het is absoluut noodzakelijk om die mobiliteitsknoop te ontwarren. De werken op dat traject zijn een logische voortzetting van de investeringen die in de jaren zeventig werden gedaan met als doel om op die lijn een metrolijn aan te leggen, waarvan de ingebruikname destijds echter werd opgeschort vanwege de problemen om een oplossing te vinden voor het knooppunt Lemonnier. De voltooiing van die as vormt een logische volgende stap in de verdere uitbouw van het Brussels metronet en moet een antwoord bieden op de verzadiging die zich voordoet op het hele net en waarmee dus niet enkel de reizigers in Bordet te maken krijgen.

De heer Jan Busselen vraagt wie heeft bepaald dat het politiek te delicaat was om het Jamarblok te onteigenen voor de aanleg van de metrolijn.

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat de regering over onteigeningen beslist. De regering heeft zelf het traject opnieuw uitgestippeld.

De heer Benjamin Dalle vermeldt de opvallende discrepantie tussen het verslag van het Rekenhof, dat een

un management déficient et, d'autre part, le discours de la STIB, qu'il perçoit comme étant très sure d'elle et comme étant insuffisamment autocritique.

Il rappelle que la Cour des comptes estime qu'aucun acteur ne dispose d'une vision globale du projet, alors que la STIB affirme l'inverse. Comment les représentants de la STIB interprètent-ils ce constat? Reconnaisent-ils l'absence d'un pilotage global ou contestent-ils cette analyse?

S'agissant de l'opportunité du métro, l'analyse coûts-bénéfices réalisée à l'époque a-t-elle été correctement menée? Et surtout, cette analyse est-elle encore actuelle? En 2022, lorsque les travaux se sont arrêtés au palais du Midi, le gouvernement bruxellois avait renoncé à mettre en œuvre SmartMove, alors que ce péage urbain était central dans l'étude de 2009. Sans cette mesure, l'effet attendu tomberait à 0,6 %. Pourquoi aucune mise à jour de l'analyse coûts-bénéfices n'a-t-elle été réalisée en 2022, malgré l'évolution substantielle du contexte, pourquoi la STIB n'a-t-elle pas relancé cet exercice plus tôt?

Concernant le tronçon Nord-Albert, il relève que Bruxelles Mobilité n'a été intégrée au comité stratégique qu'en 2013. Pourquoi cette intégration est-elle intervenue si tard? Ce retard a-t-il eu des conséquences sur la gestion du projet et sa préparation budgétaire?

Il revient également sur l'abandon du tracé historique et sur le rejet de la solution de recalibrage de la station Lemonnier. Pour cette dernière, des mesures d'atténuation ont-elles été envisagées, pour rendre cette solution viable?

M. Carlos Van Hove explique que la STIB a transmis une réponse détaillée dès la phase de pré-rapport. Il constate cependant très peu d'évolutions entre la version intermédiaire et la version finale du document. Certaines critiques persistent alors que des explications avaient été fournies. Cela n'empêche pas la STIB d'accepter les recommandations et de travailler à leur mise en œuvre.

Il observe qu'au cours des trois années d'audit, la personne chargée de la présentation du rapport n'a jamais rencontré directement les personnes ayant la maîtrise technique du dossier. Pourtant, la STIB avait fourni en 2022 de nombreux documents dont il regrette l'absence de prise en compte dans le rapport. À ses yeux, la complexité technique et institutionnelle du projet explique les difficultés rencontrées par la Cour des comptes pour appréhender l'ensemble des enjeux. Il aurait préféré que ces questions soient posées directement plutôt que découvertes dans le rapport.

La STIB dispose pourtant bel et bien d'une vision globale du projet Métro 3. Cette vision est formulée dans la note remise au gouvernement sur les scénarios d'avenir du projet: elle expose l'état d'avancement, les étapes

relaas vormt van gebrekkig beheer, en de verklaringen van de MIVB, die naar zijn mening nogal zelfzeker overkomt en niet voldoende in de spiegel kijkt.

Hij geeft aan dat het Rekenhof vindt dat geen van de betrokken partijen een globale visie op het project heeft, terwijl de MIVB precies het tegenovergestelde beweert. Hoe interpreteren de vertegenwoordigers van de MIVB die bevinding? Erkennen ze het gebrek aan algemene aansturing of betwisten ze die analyse?

Is de kosten-batenanalyse die destijds plaatsvond om na te gaan of de metrolijn wenselijk is, wel correct uitgevoerd? En vooral, houdt die analyse vandaag nog steek? In 2022, toen de werken aan het Zuidpaleis werden stilgelegd, besliste de Brusselse Regering om Smart Move niet te implementeren, hoewel die stadstol een kernonderdeel vormde van de studie uit 2009. Zonder die maatregel zou de verwachte impact beperkt blijven tot 0,6 %. Waarom is er, ondanks de ingrijpend gewijzigde context, in 2022 geen bijgewerkte kosten-batenanalyse uitgevoerd? Waarom heeft de MIVB die oefening niet eerder opnieuw gemaakt?

Met betrekking tot het traject Noord-Albert wijst hij erop dat Brussel Mobiliteit pas sinds 2013 deel uitmaakt van het strategisch comité. Waarom is dat zo laat gebeurd? Heeft die vertraging gevolgen gehad voor het projectbeheer en de budgettaire voorbereiding ervan?

Hij gaat ook in op het feit dat werd afgestapt van het historische traject en dat de oplossing om het station Lemonnier om te bouwen werd afgewezen. Zijn er hinderbeperkende maatregelen overwogen om laatstgenoemde oplossing alsnog uitvoerbaar te maken?

De heer Carlos Van Hove legt uit dat de MIVB reeds in de voorontwerpfase van het verslag een uitvoerig antwoord had ingediend. Hij komt echter tot de vaststelling dat er zeer weinig veranderd is tussen de tussentijdse versie en de eindversie van het document. Op bepaalde punten bleef, ondanks de verstrekte uitleg, kritiek geuit worden. Dat belet de MIVB niet om de aanbevelingen ter harte te nemen en te werken aan de uitvoering ervan.

Hij merkt op dat de persoon die belast was met de indiening van het verslag, gedurende de driejarige audit nooit rechtstreeks contact heeft gehad met de technische beheerders van het dossier. De MIVB heeft in 2022 nochtans talrijke documenten bezorgd, maar hij betreurt dat daarmee in het verslag geen rekening is gehouden. Hij is van mening dat het Rekenhof het door de technische en institutionele complexiteit van het project moeilijk had om alle zaken goed te begrijpen. Hij had liever gehad dat het Hof zijn vragen rechtstreeks had gesteld in plaats van ze achteraf te moeten lezen in het verslag.

De MIVB heeft echter wel degelijk een globale visie op het Metro 3-project. Die visie is toegelicht in de aan de regering bezorgde nota over de toekomstscenario's voor het project. Daarin staat omschreven hoever het project

restantes, les objectifs poursuivis, les coûts, ainsi que les alternatives possibles.

L'orateur rappelle que l'analyse coûts-bénéfices doit aujourd'hui être réactualisée dans un contexte différent de celui de 2012, marqué non seulement par le débat sur la taxe kilométrique, mais aussi par d'autres évolutions. Une nouvelle analyse, si elle est décidée, ne relèvera pas de la STIB, mais plutôt de Bruxelles Mobilité ou d'un organisme tiers.

M. Renaud de Saint-Moulin concède que la STIB est intervenue tardivement dans le projet, uniquement à partir de la phase d'études. En ce qui concerne le tracé historique, il rappelle que plusieurs bureaux indépendants ont réexaminé cette question à de nombreuses reprises. Les modifications successives du PRAS, les études d'incidences et les analyses techniques ont confirmé que le seul tracé praticable devait passer par l'avenue Stalingrad.

Renoncer à ce tracé pour revenir vers le tracé historique aurait signifié repartir de zéro, ce que les prescriptions du PRAS ne permettaient plus. En outre, l'infrastructure existante dans le secteur de Lemonnier rendait toute alternative extrêmement lourde et difficilement réalisable. À cela s'ajoutaient les contraintes techniques liées à la jonction avec les tunnels au Sud, qui restaient insolubles.

Il rappelle que toutes les études menées sur la question convergent vers une seule conclusion: la seule solution pour contourner le tunnel existant est le tracé via l'avenue Stalingrad. C'est la raison pour laquelle la STIB applique aujourd'hui les décisions actées à l'époque.

M. Fabian Maingain demande si les études d'opportunité, au niveau du rapport d'incidence environnementale, abordaient déjà la question de la nature du sous-sol sous le palais du Midi.

S'adressant à Carlos van Hove, il demande à quelle date celui-ci est devenu directeur du programme Métro Nord, quelles étaient ses fonctions précédentes et comment s'est déroulée sa nomination. Il s'interroge sur l'effet de cette continuité: a-t-elle été une plus-value pour le projet ou aurait-il mieux valu qu'un nouveau directeur puisse réexaminer certains choix? Selon lui, l'impression générale est celle d'un emballement: une fois le tracé décidé sur la base d'études incomplètes, les décisions se sont enchaînées sans remise en question, jusqu'à conduire à la situation actuelle.

GSS affirme avoir été prié de ne pas revenir avec des évaluations susceptibles de remettre en question le projet, ses coûts ou ses délais. Il demande à la STIB si elle confirme avoir adressé une telle demande ou si elle conteste cette lecture. La Cour des comptes indique également que GSS aurait été poussé à accélérer la préparation du dossier afin de permettre l'attribution du marché avant les élections. Une telle demande a-t-elle été bien formulée, par qui, et

gevoorderd is, welke stappen er nog moeten worden gezet, welke doelen er worden nagestreefd, hoeveel dat alles kost en welke alternatieven mogelijk zijn.

De spreker wijst erop dat er een nieuwe kosten-batenanalyse moet worden gemaakt in een geheel andere context dan die van 2012, waarbij niet enkel rekening moet worden gehouden met het debat rond de kilometerheffing, maar ook met andere veranderingen. Een nieuw onderzoek, indien daartoe wordt beslist, dient niet te worden uitgevoerd door de MIVB, maar eerder door Brussel Mobiliteit of een derde instantie.

De heer Renaud de Saint-Moulin geeft toe dat de MIVB pas laat in het project is gestapt, namelijk pas vanaf de studiefase. Wat het historische tracé betreft, merkt hij op dat verschillende onafhankelijke bureaus die optie meermaals hebben onderzocht. De opeenvolgende wijzigingen van het Gewestelijk Bestemmingsplan, de effectenstudies en de technische analyses hebben bevestigd dat het enige haalbare tracé via de Stalingradlaan was.

Als men van dat tracé zou afstappen om terug te keren naar het historische tracé, zou men helemaal opnieuw hebben moeten beginnen, wat volgens de voorschriften van het Gewestelijk Bestemmingsplan niet meer mogelijk was. Bovendien maakte de bestaande infrastructuur in de Lemonnierwijk elk alternatief uiterst omslachtig en moeilijk uitvoerbaar. Daar kwamen nog de technische beperkingen bij in verband met de aansluiting op de tunnels in het zuidelijke deel, die onoplosbaar bleven.

Hij herinnert eraan dat alle studies tot dezelfde conclusie komen: de enige oplossing om de bestaande tunnel te omzeilen is het tracé via de Stalingradlaan. Daarom past de MIVB de beslissingen toe die destijds zijn genomen.

De heer Fabian Maingain vraagt of er in de opportuniteitsstudies, op het niveau van het milieueffectenrapport, al aandacht was besteed aan de aard van de ondergrond onder het Zuidpaleis.

Hij vraagt de heer Carlos Van Hove wanneer hij directeur van het programma Metro Noord is geworden, wat zijn vorige functies waren en hoe zijn benoeming is verlopen. Hij vraagt zich af welk effect die continuïteit heeft gehad: was ze een meerwaarde voor het project of was het beter geweest als een nieuwe directeur bepaalde keuzes opnieuw had kunnen bekijken? Volgens hem is de algemene indruk er een van overhaasting: zodra het tracé was vastgesteld op basis van onvolledige studies, volgden de beslissingen elkaar zonder verdere discussie op, totdat de huidige situatie ontstond.

Het studiebureau GSS beweert dat het werd verzocht om niet te komen aandragen met evaluaties die het project, de kosten of de termijnen op de helling zouden kunnen zetten. De heer Maingain vraagt de MIVB of zij bevestigt dat zij een dergelijk verzoek heeft gedaan dan wel of zij die interpretatie betwist. Het Rekenhof geeft eveneens aan dat GSS onder druk zou zijn gezet om de voorbereiding van het dossier te versnellen, zodat de

comment a-telle été transmise à GSS?

Concernant l'hétérogénéité du sous-sol, l'intervenant demande si la situation eut été différente si la STIB avait réalisé davantage de tests en sous-sol. Une meilleure connaissance du sous-sol aurait-elle pu remettre en question le choix du tracé retenue ou aurait pu conduire la STIB à alerter le gouvernement sur les risques techniques du tracé retenu?

M. Carlos Van Hove précise que le bureau d'études chargé du rapport sur les incidences environnementales relatif à la modification du PRAS était le bureau ACP. GSS, désigné comme bureau d'études en 2013, avait naturellement connaissance de ces analyses, menées à la même période. GSS a dû adapter le projet en fonction des conclusions de l'étude d'incidences réalisée pour la demande de permis, ainsi que de l'étude préalable à la modification du PRAS.

En réponse à la question portant sur son rôle personnel, il précise qu'il travaille à la STIB depuis 2010. Jusqu'en 2014, il était responsable des projets liés au département Bus. Il a ensuite été détaché au cabinet du ministre de la Mobilité, où il a dirigé la cellule Mobilité et travaux publics d'où il a suivi l'ensemble des projets relevant de ce domaine. En 2019, il est revenu à la STIB, a présenté sa candidature pour son poste actuel et y a été nommé à l'issue d'un assessment. Depuis septembre 2019, il suit spécifiquement le projet de tronçon Albert-Nord.

Il souligne que la pratique consistant à détacher des agents vers des cabinets ministériels est courante et vise à mobiliser des expertises administratives au profit de la décision politique, y compris à la Cour des comptes.

Quant au tronçon Albert-Nord, le souhait de la STIB d'agir rapidement est du aux enjeux de mobilité et à la saturation croissante de l'axe en question. Idem pour le chantier Constitution, qui affecte la vie locale de manière importante. Malgré cette volonté, des éléments imprévus sont survenus et ont ralenti les travaux.

Concernant la question de savoir si un accès anticipé aux caves des commerces aurait changé la situation, il répond qu'il est impossible de réécrire l'histoire. Le sous-sol s'est révélé extrêmement hétérogène, ce qui n'a été pleinement découvert qu'au moment de l'exécution, grâce à des sondages rapprochés, effectués centimètre par centimètre. De tels sondages n'auraient jamais pu être réalisés à l'intérieur des commerces en activité: il aurait nécessité des travaux lourds dans les cuisines, dans les sanitaires ou les arrière-salles, ce qui eut été irréalisable en pratique.

Mme Amélie Pans indique qu'un maître d'ouvrage doit disposer des capacités financières nécessaires au projet.

opdracht vóór de verkiezingen kon worden gegund. Is een dergelijk verzoek geformuleerd, door wie en hoe is het aan GSS doorgegeven?

Wat de heterogeniteit van de ondergrond betreft, vraagt de spreker zich af of de situatie anders zou zijn geweest als de MIVB meer bodemtests had uitgevoerd. Zou een betere kennis van de ondergrond de keuze van het gekozen tracé in twijfel hebben getrokken of de MIVB ertoe hebben aangezet om de regering te waarschuwen voor de technische risico's van het gekozen tracé?

De heer Carlos Van Hove verduidelijkt dat studiebureau ACP belast was met het milieueffectenrapport over de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan. GSS, dat in 2013 als studiebureau werd aangesteld, was uiteraard op de hoogte van die analyses, die in dezelfde periode werden uitgevoerd. GSS moest het project aanpassen op basis van de conclusies van de effectenstudie die in het kader van de vergunningsaanvraag werd uitgevoerd, en van de studie over de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan.

In antwoord op de vraag over zijn persoonlijke rol geeft hij aan dat hij sinds 2010 bij de MIVB werkt. Tot 2014 was hij verantwoordelijk voor projecten in verband met de busafdeling. Daarna werd hij gedetacheerd bij het kabinet van de minister van Mobiliteit, waar hij leiding gaf aan de cel Mobiliteit en Openbare Werken en alle projecten op dat gebied opvolgde. In 2019 keerde hij terug naar de MIVB, waar hij solliciteerde naar zijn huidige functie en na een assessment werd aangesteld. Sinds september 2019 is hij specifiek belast met de follow-up van de plannen voor het traject Albert-Noord.

Hij benadrukt dat het detacheren van ambtenaren naar ministeriële kabinetten een gangbare praktijk is en bedoeld is om administratieve expertise in te zetten ten behoeve van de politieke besluitvorming, ook bij het Rekenhof.

De wens van de MIVB om het traject Albert-Noord snel te verwezenlijken is ingegeven door de mobiliteitsproblemen en de toenemende verzadiging van de huidige as. Hetzelfde geldt voor de werkzaamheden aan het station Grondwet, die een grote impact hebben op het lokale leven. Er zijn evenwel onvoorziene omstandigheden opgetreden die de werkzaamheden hebben vertraagd.

Op de vraag of een vroegere toegang tot de kelders van de handelszaken de situatie zou hebben veranderd, antwoordt hij dat het onmogelijk is om de geschiedenis te herschrijven. De ondergrond blijkt bijzonder heterogeen te zijn, wat pas tijdens de uitvoering van de werkzaamheden volledig aan het licht kwam dankzij nauwkeurige tests die centimeter voor centimeter werden uitgevoerd. Dergelijke bodemtests hadden nooit kunnen worden uitgevoerd in de handelszaken die actief waren: daarvoor zouden ingrijpende werkzaamheden in de keukens, de sanitaire voorzieningen of de achterkamers nodig zijn geweest, wat in de praktijk onhaalbaar was geweest.

Mevrouw Amélie Pans wijst erop dat een bouwheer over de nodige financiële middelen voor een project

il importe donc d'établir clairement, en cas de défaillance de paiement, qui assume la responsabilité. Elle demande explicitement qui est juridiquement responsable en cas de défaillance financière de Beliris ou de la STIB?

Concernant la demande de permis pour la station Constitution, le bureau d'études Stratec apparaît comme étant auteur de la demande, alors que le cahier spécial des charges confiait cette mission à GSS. Pourquoi la demande de permis a-t-elle été déposée par Stratec si le CSC attribuait cette tâche à GSS?

Concernant le tracé sous le palais du Midi, en particulier la courbe réduite d'un rayon de 30 mètres, elle indique avoir reçu l'information qu'un tracé alternatif existait à l'époque, proposé par le SSE-DITP, permettant d'obtenir un rayon de 60 mètres, en passant à l'est de l'avenue de Stalingrad, sous la rue de la Roue, moyennant la démolition de deux ou trois maisons du boulevard Lemonnier. Elle demande également pourquoi le tracé retenu n'a-t-il pas suivi cette recommandation du SSE-DITP visant à éviter une courbe trop serrée? Pourquoi avoir malgré tout opté pour un rayon de 30 mètres? Une estimation de surcoût ou de coût d'entretien annuel a-t-elle été réalisée pour compenser cette géométrie contraignante? Quelles mesures particulières ont-elles été prévues pour limiter le risque de déraillement dans cette courbe?

M. Renaud de Saint-Moulin confirme, pour ce qui concerne les responsabilités d'exécution, les propos de la députée. L'exécution relève de la responsabilité de Beliris, en délégation de la STIB. Quant au financement, il relève de l'accord de coopération de 2008.

M. Carlos Van Hove clarifie la chronologie des procédures concernant la station Constitution. Il explique que le concept architectural et technique de cette station est conçu par GSS, mandaté pour élaborer les plans de base. La STIB a alors introduit ensuite la demande de permis d'urbanisme sur la base de ces plans. Conformément à la procédure, une étude d'incidences doit alors être réalisée: elle est conduite par le bureau d'études Stratec, sous la supervision d'urban.brussels. Il insiste sur le fait que l'étude d'incidences intervient après la conception du projet par GSS et vise à en analyser les effets, et non à en redéfinir le tracé.

Il précise ensuite pourquoi les estimations de coûts diffèrent entre le tronçon Nord-Bordet et le tronçon Albert-Nord. Pour le premier, Beliris dispose d'une étude globale produite par la SM BMN. Pour le second, plusieurs bureaux interviennent: GSS pour le pôle Constitution, un autre pour la transformation de la station Albert et différents services internes ou prestataires spécialisés pour les stations intermédiaires (rehaussement des quais, équipements, signalisation, installations électriques). La nécessité de consolider ces estimations multiples explique les variations dans l'établissement du budget global.

moet beschikken. Het is dus belangrijk om duidelijk vast te stellen wie de verantwoordelijkheid draagt in geval van wanbetaling. Ze vraagt wie juridisch verantwoordelijk is als Beliris of de MIVB niet aan hun betalingsverplichtingen voldoen.

Wat de vergunningsaanvraag voor het station Grondwet betreft, lijkt het studiebureau Stratec de aanvrager te zijn, terwijl in het bestek die taak aan GSS werd toegewezen. Waarom heeft Stratec de vergunningsaanvraag ingediend, terwijl dat volgens het bestek de taak van GSS was?

Wat het tracé onder het Zuidpaleis betreft, en met name de scherpe bocht met een straal van 30 meter, geeft zij aan informatie te hebben ontvangen dat de DIOV-SSD destijds een alternatief tracé voorstelde waarmee een straal van 60 meter kon worden bereikt, door ten oosten van de Stalingradlaan onder de Radstraat door te gaan, mits twee of drie huizen aan de Lemonnierlaan werden gesloopt. Ze vraagt waarom die aanbeveling van de DIOV-SSD, waarmee een te scherpe bocht kon worden vermeden, niet werd gevolgd. Waarom is er toch voor een straal van 30 meter gekozen? Is er een raming gemaakt van de extra kosten of de jaarlijkse onderhoudskosten die nodig zijn om die geometrie te compenseren? Welke speciale maatregelen zijn er genomen om het risico op ontsporing in die bocht te beperken?

De heer Renaud de Saint-Moulin bevestigt wat het parlamentslid heeft gezegd in verband met de verantwoordelijkheid voor de uitvoering. De uitvoering valt onder de verantwoordelijkheid van Beliris en werd gedelegeerd door de MIVB. De financiering is geregeld in het samenwerkingsakkoord van 2008.

De heer Carlos Van Hove verduidelijkt de chronologie van de procedures met betrekking tot het station Grondwet. Hij legt uit dat het architecturale en technische concept van het station is ontworpen door GSS, dat de opdracht kreeg om de basisplannen uit te werken. De MIVB heeft vervolgens op basis van die plannen een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd. Overeenkomstig de procedure moest vervolgens een effectenstudie worden uitgevoerd: die werd uitgevoerd door het studiebureau Stratec, onder toezicht van urban.brussels. Hij benadrukt dat de effectenstudie plaatsvond nadat het project door GSS was ontworpen en bedoeld was om de effecten ervan te analyseren, en niet om het tracé te herdefiniëren.

Vervolgens legt hij uit waarom de kostenramingen voor het traject Noord-Bordet en het traject Albert-Noord verschillen. Voor het eerste traject beschikt Beliris over een algemene studie die is uitgevoerd door SM BMN. Bij het tweede traject zijn verschillende adviesbureaus betrokken: GSS voor het station Grondwet, een ander bureau voor de verbouwing van het station Albert en verschillende interne diensten of gespecialiseerde dienstverleners voor de tussenliggende stations (verhoging van de perrons, uitrusting, signalisatie, elektrische installaties). De noodzaak om die verschillende ramingen te consolideren, verklaart de verschillen in het totale budget.

Il explique que l'exécution du chantier d'exécution relève de l'entreprise adjudicataire, qui propose un phasage dans son offre. Les premiers travaux portent nécessairement sur le déplacement des impétrants, entamé dès 2019, avant que le génie civil ne démarre en 2020 dans les zones où la commission de coordination des chantiers avait délivré les autorisations. C'est l'entrepreneur, et non la STIB, qui détermine la séquence opérationnelle du chantier.

M. Ibrahim Dönmez précise que l'objectif de la commission n'est pas de désigner une faute individuelle ou institutionnelle, mais d'identifier les éventuels dysfonctionnements afin de proposer des solutions structurelles pour éviter qu'ils ne se reproduisent. Elle estime que cet objectif reste atteignable à l'issue de l'ensemble des travaux.

Mme Françoise De Smedt rappelle que l'objectif de la commission sera de confronter les versions des différents acteurs afin de dégager une compréhension cohérente des faits. À ses yeux, cette confrontation sera indispensable.

Les intervenants ayant affirmé l'existence de «toute une série d'instances» ayant vérifié la structure du marché attribué à BMN, elle demande précisément quelles sont les instances en question et qui, concrètement, a vérifié la conformité du marché lors de sa publication et de son attribution.

Concernant l'absence de sondages supplémentaires sous le palais du Midi, est-ce uniquement parce que les sondages auraient dérangé les commerçants qu'il n'a pas été possible de réaliser des investigations plus poussées, ou bien existent-ils d'autres contraintes techniques ou physiques qui ont empêché ces sondages supplémentaires?

À propos de la consultation des archives, à quelle date précise cette consultation des archives a-t-elle eu lieu? Est-il possible de fournir des éléments qui confirment cette consultation?

Sur le permis d'urbanisme délivré en 2019, La Cour des comptes affirme qu'il y aurait eu précipitation. Alors que les représentants de la STIB affirment au contraire que le projet accusait du retard. Comment expliquer ces contradictions? Quelle est, selon la STIB, la lecture correcte du calendrier et des responsabilités liées au permis de 2019?

En outre, sous quelles conditions les documents confidentiels évoqués par la STIB peuvent-ils être communiqués et transmis à la commission spéciale?

La députée mentionne ensuite le climat d'inquiétude interne à la STIB après la publication du rapport de la Cour des comptes. Elle note qu'un conseil d'entreprise

Hij legt uit dat de uitvoering van het project onder de verantwoordelijkheid valt van het bedrijf dat de opdracht heeft gekregen en dat in zijn offerte een fasering voorstelt. De eerste werkzaamheden hadden noodzakelijkerwijs betrekking op de verplaatsing van de nutsvoorzieningen, waarmee in 2019 is begonnen, voordat de civiele bouwwerkzaamheden in 2020 van start konden gaan in de zones waarvoor de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen de vergunningen had afgegeven. Het is de aannemer, en niet de MIVB, die de operationele volgorde van de werkzaamheden bepaalt.

De heer Ibrahim Dönmez verduidelijkt dat de commissie niet het doel heeft om individuele of institutionele fouten aan te wijzen, maar om eventuele disfuncties in kaart te brengen en om structurele oplossingen voor te stellen om herhaling te voorkomen. Hij is van mening dat dit doel na afloop van alle werkzaamheden haalbaar blijft.

Volgens **mevrouw Françoise De Smedt** is het doel van de commissie om de versies van de betrokken partijen met elkaar te vergelijken om tot een coherent begrip van de feiten te komen. In haar ogen is die vergelijking onontbeerlijk.

Aangezien de sprekers beweren dat "een hele reeks instanties" de structuur van de aan BMN gegunde opdracht heeft gecontroleerd, vraagt zij welke instanties dat precies zijn en wie concreet de conformiteit van de opdracht heeft gecontroleerd bij de publicatie en gunning ervan.

Wat het ontbreken van aanvullende bodemtests onder het Zuidpaleis betreft: was het alleen omdat de tests de handelaars zouden hebben gestoord dat het niet mogelijk was om verder onderzoek te doen, of waren er andere technische of fysieke beperkingen die de aanvullende tests in de weg stonden?

Op welke datum werden de archieven precies geraadpleegd? Is het mogelijk om bewijsmateriaal te verstrekken dat die raadpleging bevestigt?

Met betrekking tot de bouwvergunning die in 2019 is afgegeven, stelt het Rekenhof dat er sprake zou zijn geweest van overhaasting, terwijl de vertegenwoordigers van de MIVB juist beweren dat het project vertraging had opgelopen. Hoe kunnen die tegenstrijdigheden worden verklaard? Wat is volgens de MIVB de juiste interpretatie van het tijdschema en de verantwoordelijkheden met betrekking tot de vergunning van 2019?

Onder welke voorwaarden kunnen de vertrouwelijke documenten waarnaar de MIVB verwijst, worden meegedeeld en doorgegeven aan de bijzondere commissie?

Het parlamentslid verwijst vervolgens naar de onrust binnen de MIVB na de publicatie van het rapport van het Rekenhof. Ze merkt op dat er om een buitengewone

extraordinaire avait été demandé mais celui-ci n'a pas eu lieu. Comment la direction de la STIB répond-elle aux préoccupations internes du personnel?

Concernant la structure du marché d'études relatif au tronçon Nord-Bordet, **M. Renaud de Saint-Moulin** expose que Beliris a élaboré une proposition, visée ensuite par l'Inspection des Finances, pour être validée enfin par le ministre compétent. La Région appose également son visa. L'ensemble du dossier, après validation par toutes les instances concernées, est transmis à la STIB où la direction générale et la présidence du conseil d'administration prennent la décision formelle d'attribution. Il ajoute que tant l'avis de marché que l'attribution passent par le Conseil des ministres du Gouvernement fédéral.

Pour ce qui est des sondages réalisés sous le palais du Midi. Il rappelle que l'impossibilité matérielle de sonder l'ensemble de la surface — au prix de destructions importantes — était connue. Il évoque donc les bonnes pratiques de préparation de chantier: deux campagnes de sondages sont menées, en 2015 et 2017, au départ des zones accessibles, en particulier le parking souterrain du palais du Midi, où la hauteur limitée permet néanmoins de pratiquer des essais. Ces essais furent réalisés dans le cadre de marchés passés par la STIB et leurs résultats furent intégrés dans le cahier des charges afin de définir les techniques d'exécution appropriées.

Concernant les archives, il confirme qu'une consultation a eu lieu avant la date épinglée par la Cour des comptes. Les plans conservés aux Archives de Bruxelles figurent d'ailleurs dans la liste des documents applicables au marché, reprise dans le cahier des charges d'exécution. Toutefois, ces documents, comme souvent pour des bâtiments anciens et remaniés à de multiples reprises, ne reflètent pas la configuration réelle du palais du Midi, notamment à la suite des transformations effectuées dans les années 1970. Les plans disponibles ne permettent pas d'identifier clairement quelles parties du bâtiment reposent sur du remblais et lesquelles constituent des structures porteuses.

Sur la tenue d'un conseil d'entreprise extraordinaire de la STIB à propos du rapport de la Cour des comptes, il indique qu'il n'y a pas eu de séance spécifique, mais que l'ensemble des questions soulevées sur cet audit et, plus largement, sur le Métro 3 ont été rassemblées pour être traitées lors du prochain conseil d'entreprise.

M. Carlos Van Hove rappelle que la demande initiale de permis d'urbanisme date de septembre 2015 et que la modification du dossier est introduite lors de l'été 2018, après la finalisation de l'étude d'incidences. À ce moment-là, le projet est abouti. L'étude d'incidences impose toutefois des mesures d'accompagnement importantes, ce qui conduit le gouvernement à élaborer un pacte spécifique avec les deux communes concernées.

ondernemingsraad was gevraagd, maar dat die niet heeft plaatsgevonden. Hoe reageert de directie van de MIVB op de interne bezorgdheid van het personeel?

De heer Renaud de Saint-Moulin licht de structuur van de studieopdracht over het traject tussen het Noordstation en Bordet toe: Beliris heeft een voorstel opgesteld, dat vervolgens door de Inspectie van Financiën is beoordeeld en door de bevoegde minister is goedgekeurd. Ook het gewest heeft zijn goedkeuring gegeven. Nadat alle betrokken instanties het dossier hebben goedgekeurd, wordt het doorgestuurd naar de MIVB, waar de algemene directie en de voorzitter van de raad van bestuur de formele beslissing over de gunning nemen. Hij voegt eraan toe dat zowel de aankondiging als de gunning van de opdracht door de federale regering moet worden goedgekeurd.

Wat de ondergrond onder het Zuidpaleis betreft, wijst hij erop dat het materieel onmogelijk was om de hele bodem te onderzoeken zonder aanzienlijke vernielingen aan te richten. Hij verwijst dan ook naar de goede praktijken die bij de voorbereiding van de bouwplaats werden toegepast: in 2015 en 2017 werden twee bodemonderzoeken uitgevoerd in de toegankelijke zones, met name de ondergrondse parkeergarage van het Zuidpaleis, waar het ondanks de beperkte hoogte toch mogelijk was om tests uit te voeren. Die werden uitgevoerd in het kader van opdrachten die de MIVB heeft gegund en de resultaten ervan werden opgenomen in het bestek om de juiste uitvoeringstechnieken te bepalen.

Wat de archieven betreft, bevestigt hij dat er een raadpleging heeft plaatsgevonden vóór de datum die het Rekenhof vermeldt. De plannen die in het Archief van Brussel worden bewaard, staan overigens vermeld in de lijst van documenten die in het bestek zijn opgenomen en van toepassing zijn op de opdracht. Die documenten geven echter, zoals vaak het geval is bij oude en herhaaldelijk verbouwde gebouwen, niet de werkelijke configuratie van het Zuidpaleis weer, met name sinds de verbouwingen in de jaren 1970. Op basis van de beschikbare plannen kan niet duidelijk worden vastgesteld welke delen van het gebouw op ophogingen rusten en welke dragende constructies vormen.

Met betrekking tot de buitengewone ondernemingsraad van de MIVB over het rapport van het Rekenhof, geeft hij aan dat er geen specifieke vergadering heeft plaatsgevonden, maar dat alle vragen die over die audit en, meer in het algemeen, over metrolijn 3 zijn gesteld, zijn gebundeld om tijdens de volgende ondernemingsraad te worden behandeld.

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat de oorspronkelijke aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning dateert van september 2015. In de zomer van 2018 werd een wijziging van het dossier ingediend naar aanleiding van de effectenstudie. Het project was voltooid, maar de effectenstudie legde belangrijke begeleidende maatregelen op, wat de regering ertoe aanzette om een specifiek pact uit te werken met de twee betrokken gemeenten. De

L'adoption de ce pacte constitue une condition posée par urban.brussels pour délivrer le permis, ce qui explique le calendrier observé.

M. Gilles Verstraeten déduit des différentes réponses qu'il aurait peut-être été préférable de concevoir une structure différente, plus simple, mais que les représentants de la STIB, en tant qu'acteurs techniques, ne peuvent sans doute pas répondre à cette question. Existe-t-il, dans d'autres projets de métro à l'étranger, des structures de gouvernance considérées comme meilleures? Des bureaux d'études ou experts ont-ils réalisé des comparaisons internationales sur les modèles de gouvernance optimaux pour de grands projets d'infrastructure? Si ces études existent, lesquelles? Et ont-elles été consultées dans le cadre de Métro 3?

Concernant le choix du tracé, l'orateur exprime des doutes sur la manière dont certains choix techniques ont été pris, ou écartés. Il réitère des lors ses questions sur l'étude en profondeur des tracés alternatifs et sur la prise en compte sérieuse de la possibilité de procéder à des expropriations.

Dans d'autres villes comme Paris, des expropriations ont été assumées politiquement afin de faciliter la construction rapide et efficace d'infrastructures lourdes. Dès lors, avons-nous correctement évalué les coûts et avantages d'un tracé nécessitant des expropriations, par rapport au tracé retenu qui implique des travaux complexes, longs et risqués?

La STIB a mentionné les nombreuses contraintes auxquelles l'entrepreneur était confronté sous le palais du Midi — complexité structurelle, manque de plans fiables, aléas techniques. Cela démontra clairement que ce choix comportait lui aussi une forte part d'incertitude. L'analyse des coûts a-t-elle été réellement complète et suffisante? Les coûts potentiels liés aux difficultés techniques sous le palais du Midi ont-ils été correctement anticipés?

Le député conclut en évoquant une sorte d'espoir placé dans le tracé retenu: un pari sur la faisabilité, faute d'informations suffisantes, ce qui l'amène à douter que la comparaison des options ait été réellement effectué.

M. Renaud de Saint-Moulin reconnaît que la situation serait plus simple avec un seul niveau de pouvoir pouvant décider de manière uniforme. Il souligne toutefois qu'un projet de cette nature doit s'inscrire dans le cadre des politiques existantes, ce qui implique nécessairement une multiplicité d'acteurs et de procédures. En réalité, il n'est pas en position d'évaluer quel serait le modèle institutionnel idéal.

Il insiste que, pour le choix du tracé, les processus se sont déroulés en parallèle selon des procédures distinctes mais prévues par la loi: la modification du PRAS, d'une part, la demande de permis d'urbanisme, de l'autre. Il rappelle que ces procédures organisent volontairement la

goedkeuring van dat pact was een voorwaarde die urban.brussels stelde voor de afgifte van de vergunning, wat het tijdschema verklaart.

De heer Gilles Verstraeten concludeert uit de verschillende antwoorden dat het misschien beter was geweest om een andere, eenvoudigere structuur te creëren, maar dat de vertegenwoordigers van de MIVB, als technische partij, die vraag waarschijnlijk niet kunnen beantwoorden. Zijn er in andere metroprojecten in het buitenland bestuursstructuren die als beter worden beschouwd? Hebben studiebureaus of deskundigen internationale vergelijkingen gemaakt om na te gaan wat de optimale bestuursmodellen voor grote infrastructuurprojecten zijn? Zo ja, welke studies zijn dat? Zijn ze geraadpleegd in het kader van metro 3?

Met betrekking tot de keuze van het tracé uit de spreker zijn twijfels over de manier waarop bepaalde technische keuzes zijn gemaakt of afgewezen. Hij herhaalt dan ook zijn vragen over de grondige studie van alternatieve tracés en over het serieus overwegen van de mogelijkheid om onteigeningen door te voeren.

In andere steden, zoals Parijs, zijn onteigeningen politiek aanvaard om de snelle en efficiënte bouw van zware infrastructuur te vergemakkelijken. Zijn de kosten en baten van een tracé dat onteigeningen vereist, correct afgewogen ten opzichte van het gekozen tracé, dat complexe, langdurige en risicovolle werkzaamheden met zich meebrengt?

De MIVB heeft de talrijke problemen vermeld waarmee de aannemer onder het Zuidpaleis te maken kreeg: structurele complexiteit, gebrek aan betrouwbare plannen, technische onzekerheden enzovoort. Dat toont duidelijk aan dat ook die keuze een grote mate van onzekerheid inhield. Was de kostenanalyse echt volledig en toereikend? Werd er correct geanticipeerd op de mogelijke kosten in verband met de technische problemen onder het Zuidpaleis?

De volksvertegenwoordiger besluit dat er te veel hoop in het gekozen tracé werd gesteld, dat er een gok werd genomen op de haalbaarheid ervan bij gebrek aan voldoende informatie, waardoor hij betwijfelt of de opties wel echt met elkaar vergeleken.

De heer Renaud de Saint-Moulin erkent dat de situatie eenvoudiger zou zijn als er slechts één beleidsniveau was dat uniforme beslissingen kon nemen. Hij benadrukt echter dat een dergelijk project moet aansluiten bij het bestaande beleid, wat noodzakelijkerwijs een veelheid aan instanties en procedures met zich meebrengt. Hij is niet in de positie om te beoordelen wat het ideale institutionele model zou zijn.

Hij benadrukt dat voor de keuze van het tracé de processen parallel zijn verlopen volgens afzonderlijke, maar wettelijk vastgelegde procedures: enerzijds de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan en anderzijds de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning. Hij

comparaison de plusieurs tracés, une analyse d'incidences et une décision finale encadrée.

Il reconnaît toutefois que les difficultés rencontrées au palais du Midi ont rendu l'exécution de ce choix de tracé complexe. Mais il invite à ne pas sous-estimer les contraintes considérables qu'aurait impliquées un passage par la rue de l'Autonomie: ce tracé, examiné dès 2006, présentait des risques plus importants encore, en raison notamment de la présence de la Senne en activité sous cette voirie.

M. Carlos Van Hove complète en rappelant que la STIB possède une longue expérience dans les projets de métro: l'extension vers Erasme, les aménagements de la gare de Bruxelles-Centrale ou encore différentes interventions sur le réseau ont été réalisés sous sa maîtrise d'œuvre. Quant à la gouvernance retenue pour le projet, elle procède d'une décision politique et non d'une limitation technique du SSE.

Mme Sofia Bennani se réfère à l'estimation budgétaire réalisée en 2012 pour le forage du tunnel Nord-Bordet, pour un coût de 100 millions d'euros au kilomètre. Cette estimation avait pourtant omis plusieurs dépenses indispensables, tel que le dépôt de Haren ou encore la conversion du tunnel pré-métro entre Albert et la Gare du Nord. Comment la STIB a-t-elle pu engager le projet sur des bases budgétaires aussi incomplètes et imprudentes? Pourquoi ces éléments essentiels n'ont-ils pas été intégrés dès le départ dans l'estimation?

Concernant l'étude des différents tracés et les tests de sol, la STIB a-t-elle réalisé des tests de sol pour chacun des tracés étudiés? Des forages ou sondages ont-ils été effectués afin de vérifier l'étanchéité, la nature exacte du sous-sol ou la présence d'obstacles? Une quantification du coût de chaque tracé possible a-t-elle été réalisée?

M. Carlos Van Hove explique que l'estimation financière utilisée dans l'étude socio-économique réalisée par Beliris en 2012 provient de la DITP et qu'elle repose sur un ordre de grandeur inspiré du tunnel Schuman-Josaphat, considéré à l'époque comme comparable. Cependant, cette estimation n'engage ni la Région ni la STIB: à ce stade, il n'existe aucun engagement contractuel, puisque ceux-ci ne naissent qu'au moment de l'attribution d'un marché de travaux.

Il rappelle que l'objectif de l'étude socio-économique n'est pas de chiffrer précisément le coût total du futur métro alors que le tracé n'est pas encore stabilisé, mais de comparer différentes options — tram, pré-métro, métro — sur la base de plusieurs critères, dont un critère financier. L'estimation sert donc uniquement d'outil de comparaison, non de projection budgétaire définitive.

Concernant les sondages pour le tronçon Nord-Albert, il confirme que ceux-ci ont été réalisés entre 2015 et 2017

herinnert eraan dat die procedures bewust voorzien in een vergelijking van verschillende tracés, een effectenstudie en een gemotiveerd eindbesluit.

Hij erkent dat de moeilijkheden die zich aan het Zuidpaleis hebben voorgedaan, de uitvoering van de tracékeuze complex hebben gemaakt. Hij vraagt echter om de aanzienlijke problemen die een tracé via de Zelfbestuursstraat met zich mee zou hebben gebracht, niet te onderschatten: dat tracé, dat in 2006 werd onderzocht, bracht nog grotere risico's met zich mee, met name omdat de Zenne onder die weg stroomt.

De heer Carlos Van Hove voegt daaraan toe dat de MIVB een lange ervaring heeft met metroprojecten: de uitbreiding naar Erasmus, de aanpassingen aan het station Brussel-Centraal en verschillende andere ingrepen op het netwerk werden onder haar leiding uitgevoerd. Het bestuursmodel voor het project is het resultaat van een politieke beslissing en niet van een technische beperking van de Speciale Studiedienst.

Mevrouw Sofia Bennani verwijst naar de begrotingsraming die in 2012 werd gemaakt voor het boren van de tunnel Noord-Bordet, waarin de kostprijs op 100 miljoen euro per kilometer werd geraamd. In die raming waren echter verschillende noodzakelijke uitgaven niet opgenomen, zoals de remise van Haren of het ombouwen van de premetrotunnel tussen Albert en het Noordstation. Hoe heeft de MIVB het project kunnen starten op basis van zo'n onvolledige en onvoorzichtige begroting? Waarom zijn die essentiële elementen niet vanaf het begin in de raming opgenomen?

Wat de studie van de verschillende tracés en de bodemtests betreft, vraagt het parlementslid of de MIVB bodemtests heeft uitgevoerd voor elk van de bestudeerde tracés. Zijn er boringen of tests uitgevoerd om de waterdichtheid, de exacte aard van de ondergrond of de aanwezigheid van obstakels te controleren? Zijn de kosten van elk mogelijk tracé becijferd?

De heer Carlos Van Hove legt uit dat de financiële raming die Beliris in de sociaal-economische studie van 2012 heeft gebruikt, afkomstig is van de DIOV en gebaseerd is op de tunnel Schuman-Josaphat, die destijds als een vergelijkbare grootteorde werd beschouwd. Die raming was echter niet bindend voor het gewest of de MIVB: in dat stadium bestond er geen contractuele verbintenis, aangezien die pas ontstaat op het ogenblik dat een opdracht voor werken wordt gegund.

Hij herinnert eraan dat het doel van de sociaal-economische studie niet is om de totale kosten van de toekomstige metro precies te berekenen terwijl het tracé nog niet vastligt, maar om verschillende opties — tram, premetro, metro — te vergelijken op basis van verschillende criteria, waaronder een financieel criterium. De raming dient dus alleen als vergelijkingsinstrument, niet als definitieve begrotingsprognose.

Hij bevestigt dat de bodemtests voor het traject Albert-Noord tussen 2015 en 2017 zijn uitgevoerd overeenkomstig

conformément aux prescriptions du bureau d'études. Ils ont eu lieu à la fois à l'intérieur du palais du Midi (via le parking) et à l'extérieur, ce qui a permis d'extrapoler les caractéristiques du sous-sol dans la zone intermédiaire, constituée des caves des commerçants. À ce moment-là, cette information fut estimée suffisante pour entamer le chantier.

M. Hicham Talhi revient sur les responsabilités éventuelles d'autres acteurs. S'il n'y a aucune responsabilité du côté de la STIB ou du SSE, des erreurs ou manquements sont-ils attribuables à d'autres parties prenantes? Ces responsabilités relèveraient-elles de Beliris? Des promoteurs? Des bureaux d'études? Ou, éventuellement, des décisions politiques prises au fil du projet Métro 3?

Il précise qu'il ne demande pas aux représentants de se prononcer sur les responsabilités politiques s'ils ne le souhaitent pas — la commission s'en chargera — mais qu'il souhaite comprendre clairement leur état d'esprit au regard de la situation actuelle, avec un dossier bloqué, un rapport de la Cour des comptes au vitriol et des perspectives incertaines en 2025. Malgré tout cela, n'y a-t-il aucun problème du côté de la STIB ou du SSE?

La STIB ayant indiqué que la scission entre les deux tronçons découlerait de l'accord de coopération, qui a demandé ou décidé la séparation des tronçons? Est-ce une décision de la Région bruxelloise ou bien une demande de l'autorité fédérale?

Le passage sous le palais du Midi représente une longueur d'environ 120 mètres, pour un coût total estimé à 500 millions d'euros, soit 4 millions d'euros le mètre. C'est une observation ironique mais lourde de sens politique. Comment ce coût peut-il être considéré comme acceptable? Comment peut-on soutenir qu'il n'y a eu aucune erreur ni faute, alors que le résultat budgétaire atteint de telles proportions?

M. Renaud de Saint-Moulin reconnaît d'emblée que le projet ne se déroule pas sans difficultés, et qu'il affronte des problèmes techniques majeurs, inhérents à un chantier souterrain en milieu urbain dense. Le sous-sol du quartier est complexe, fortement encombré d'impétrants essentiels au fonctionnement de la Région, ce qui renforce la délicatesse des opérations.

Il faut clairement distinguer les notions de faute et d'erreur d'appréciation: selon lui, aucune faute n'a été commise, mais certaines hypothèses se sont révélées inexactes, notamment celles fondées sur les sondages prescrits par le bureau d'études. La manière dont les résultats ont été extrapolés n'a pas permis de prévoir certaines conditions réelles du sous-sol. Ces imprécisions relèvent du retour d'expérience normal dans des projets de génie civil souterrain, et non d'un manquement fautif.

de voorschriften van het studiebureau. Die vonden zowel binnen het Zuidpaleis (via de parkeergarage) als buiten plaats, waardoor de kenmerken van de ondergrond konden worden geëxtrapoleerd voor de tussenliggende zone, die bestaat uit de kelders van de handelszaken. Op dat moment werd die informatie voldoende geacht om met de werkzaamheden te beginnen.

De heer Hicham Talhi komt terug op de mogelijke verantwoordelijkheden van andere betrokken partijen. Als er geen verantwoordelijkheid ligt bij de MIVB of de Speciale Studiedienst, zijn er dan fouten of nalatigheden toe te schrijven aan andere betrokken partijen? Zouden die verantwoordelijkheden bij Beliris liggen? Bij de projectontwikkelaars? Bij de studiebureaus? Of eventueel bij de politieke beslissingen die in de loop van het metro 3-project zijn genomen?

Hij benadrukt dat hij de vertegenwoordigers niet vraagt om zich uit te spreken over de politieke verantwoordelijkheden als ze dat niet willen — dat doet de commissie wel — maar dat hij graag hun mening over de huidige situatie wil kennen, met een geblokkeerd dossier, een vernietigend rapport van het Rekenhof en onzekere vooruitzichten voor 2025. Is er ondanks dit alles geen enkel probleem aan de kant van de MIVB of de Speciale Studiedienst?

De MIVB heeft aangegeven dat de splitsing van de twee delen voortvloeit uit het samenwerkingsakkoord, maar wie heeft die splitsing gevraagd of daartoe besloten? Was dat een beslissing van het Brussels Gewest of een verzoek van de federale overheid?

De doorgang onder het Zuidpaleis is ongeveer 120 meter lang en kost in totaal naar schatting 500 miljoen euro, ofwel 4 miljoen euro per meter. Dat is een vaststelling van grote politieke betekenis. Hoe kunnen dergelijke kosten als aanvaardbaar worden beschouwd? Hoe kan men beweren dat er geen fouten of vergissingen zijn gemaakt, terwijl de begrotingsontsporing zulke proporties aanneemt?

De heer Renaud de Saint-Moulin erkent dat het project niet moeiteloos verloopt. Dat komt door de technische problemen die inherent zijn aan ondergrondse werkzaamheden in een dichtbebouwde stedelijke omgeving. De ondergrond van de wijk is complex en bevat veel nutsvoorzieningen die essentieel zijn voor het functioneren van het gewest, wat de operaties nog delicaat maakt.

Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de begrippen "fout" en "beoordelingsfout": volgens hem is er geen fout gemaakt, maar zijn bepaalde veronderstellingen onjuist gebleken, met name de veronderstellingen die gebaseerd waren op de door het studiebureau voorgeschreven bodemtests. Door de manier waarop de resultaten werden geëxtrapoleerd, konden bepaalde werkelijke omstandigheden in de ondergrond niet worden voorspeld. Dergelijke onnauwkeurigheden zijn normaal bij ondergrondse civieltechnische projecten en getuigen niet van een fout.

Il salue le travail de la Cour des comptes qui, pour la rédaction de son rapport, a procédé à l'analyse de 72.000 documents, tout en insistant sur la difficulté de synthétiser quinze années de procédures, d'interventions multiples et de décisions prises à différents niveaux de pouvoir. S'il exprime son admiration pour l'ampleur du travail accompli, il regrette néanmoins que certains éléments fournis par la STIB n'aient pas été intégrés dans les conclusions, ou que certaines conclusions semblent fondées sur des éléments isolés, qu'il juge non représentatifs.

La mission de la STIB consiste à mettre en œuvre un projet décidé par le gouvernement, sur la base de procédures d'instruction menées par plusieurs administrations et aboutissant à des conclusions concordantes. L'exécution peut révéler des difficultés supérieures à ce qui avait été anticipé, mais ce phénomène est courant dans les projets de métro européens. Cela n'atténue en rien la nécessité d'une rigueur maximale, mais témoigne des aléas structurels des travaux de génie civil souterrain. Il illustre ce propos en rappelant que des aléas comparables sont apparus aussi bien sous la Gare du Nord, dans la partie gérée par Beliris, qu'au palais du Midi.

Pour ce qui est de l'évaluation financière du passage sous le palais du Midi, le coût doit être mis en perspective avec la valeur stratégique de l'infrastructure. Les 120 mètres de tunnel sous le palais du Midi sont la clé permettant de débloquent l'exploitation d'ouvrages construits depuis les années 1960 mais encore sous-utilisés. Ce passage constitue l'élément indispensable pour permettre la conversion en métro et répondre aux besoins cet axe.

M. Carlos Van Hove précise que les montants évoqués pour le palais du Midi ne représentent pas uniquement le coût du tunnel. Ils incluent aussi la reconstruction partielle du palais du Midi, la délocalisation des occupants, ainsi que des provisions financières inscrites par la STIB pour couvrir les aléas du chantier.

Mme Joëlle Maison indique que les représentants de la STIB ont admis que, même si aucun conflit d'intérêt juridique n'existait à propos du marché attribué à la BMN, la situation avait rendu certaines choses plus délicates *a posteriori*. À cet égard, quelles sont les quatre entreprises évincées lors de la procédure d'attribution? Peuvent-elles être citées précisément?

Indépendamment des scénarios futurs et des décisions politiques à venir, elle demande si la STIB considère comme étant utile, en soi, d'achever uniquement le tronçon Sud (Albert-Nord), même sans réalisation immédiate du tronçon Nord?

La STIB a beaucoup insisté sur la forte fréquentation des lignes 4, 7 et 10, ainsi que du pré-métro Nord-Sud, pour justifier la nécessité d'une conversion en métro, mais

Hij prijst het werk van het Rekenhof, dat voor het opstellen van zijn verslag 72.000 documenten heeft geanalyseerd, maar benadrukt tegelijkertijd hoe moeilijk het is om vijftien jaar van procedures, talrijke interventies en beslissingen op verschillende beleidsniveaus samen te vatten. Hoewel hij zijn bewondering uitspreekt voor de omvang van het verrichte werk, betreurt hij dat bepaalde door de MIVB verstrekte elementen niet in de conclusies zijn opgenomen, of dat bepaalde conclusies gebaseerd lijken te zijn op geïsoleerde elementen, die hij niet representatief acht.

De opdracht van de MIVB bestaat erin een project uit te voeren dat de regering heeft beslist op basis van onderzoeken die door verschillende administraties zijn uitgevoerd en tot overeenstemmende conclusies hebben geleid. Bij de uitvoering kunnen zich moeilijkheden voordoen die groter zijn dan verwacht, maar dat is gebruikelijk bij Europese metroprojecten. Dat doet niets af aan de noodzaak van maximale nauwkeurigheid, maar getuigt van de structurele onzekerheden van ondergrondse civieltechnische werken. De spreker illustreert dit door te verwijzen naar de vergelijkbare problemen die zich zowel onder het Noordstation, in het door Beliris beheerde deel, als onder het Zuidpaleis hebben voorgedaan.

Bij de financiële evaluatie van de doorgang onder het Zuidpaleis moeten de kosten worden afgewogen tegen de strategische waarde van de infrastructuur. De 120 meter lange tunnel onder het Zuidpaleis vormt de sleutel tot de exploitatie van infrastructuur die sinds de jaren 1960 is gebouwd, maar nog steeds onderbenut is. Die doorgang is noodzakelijk om de omvorming tot metro mogelijk te maken en aan de behoeften op de as te voldoen.

De heer Carlos Van Hove verduidelijkt dat de bedragen die voor het Zuidpaleis worden genoemd, niet alleen de kosten van de tunnel omvatten. Ze omvatten ook de gedeeltelijke heropbouw van het Zuidpaleis, de verhuizing van de gebruikers en de financiële reserves die de MIVB heeft gepland om onvoorziene kosten tijdens de bouwwerkzaamheden te dekken.

Mevrouw Joëlle Maison vermeldt dat de vertegenwoordigers van de MIVB hebben toegegeven dat, hoewel er geen juridisch belangenconflict bestond bij de gunning van de opdracht aan BMN, de situatie achteraf bepaalde zaken delicaat heeft gemaakt. Welke bedrijven werden tijdens de gunningsprocedure uitgesloten? Kunnen zij bij naam worden genoemd?

Ongeacht de toekomstige scenario's en politieke beslissingen vraagt ze of de MIVB het nuttig acht om alleen het zuidelijke deel (Albert-Noord) te voltooien, zelfs als het noordelijke deel niet onmiddellijk wordt gerealiseerd.

De MIVB heeft sterk de nadruk gelegd op het hoge aantal reizigers op de lijnen 4, 7 en 10, evenals op de premetro Noord-Zuid, om de noodzaak van een ombouw

La STIB a-t-elle calculé le report de charge négatif induit par la rupture de charge à la station Albert?

M. Renaud de Saint-Moulin précise que les soumissionnaires apparaissent dans le rapport d'attribution, il y a eu quatre offres au total, en plus de celle de BMN: Arcadis–Technum–Tractebel en premier lieu, Coyne et Bellier–Mott MacDonald–Tucker Consulting Group, en deuxième lieu et SNC Lavalin–Haskoning–Lenorland–Ariès–Mayeux, et enfin la SM BMN, attributaire final.

Par ailleurs, l'exploitation actuelle entre Nord et Albert devient extrêmement difficile à maintenir compte tenu de la fréquentation, y compris après réduction du service du tram 55. Même si une ligne Albert–Bordet demeure la solution optimale, une conversion limitée au tronçon Nord–Albert est déjà indispensable: l'axe est en train de craquer, et retarder la conversion en métro compromettrait gravement la qualité du transport dans cette section.

M. Carlos Van Hove complète que les deux tronçons ont été initiés simultanément dès l'étude socio-économique de 2010. Leur planification a toujours prévu un décalage d'environ cinq ans entre leurs mises en service. Quoi qu'il arrive, la première phase devait être exploitée en métro manuel sur Nord–Albert, en attendant l'arrivée de Nord–Bordet pour passer à un métro automatisé sur toute la ligne.

La future station Albert est conçue comme un pôle multimodal. Les trams 7, 4 et 18 y arrivent au niveau –1, ce qui permet une correspondance directe entre l'axe du boulevard Général Jacques, le sud de la ville et la ligne de métro. L'extension du tram 7 jusqu'à Albert constitue également un bénéfice important pour les usagers.

Il reconnaît qu'une rupture de charge subsistera à Albert pour les voyageurs poursuivant leur trajet au-delà mais ce désavantage sera largement compensé par les performances du métro en termes de vitesse, capacité et régularité. Les calculs de la STIB montrent qu'une seule minorité de voyageurs — principalement ceux effectuant des déplacements courts dans le tunnel Nord–Sud — subiront une perte de temps nette. Pour la majorité, le gain de temps généré par l'exploitation en métro excédera le temps de correspondance entre le niveau –1 (trams) et le niveau –2 (métro).

M. Benjamin Dalle demande pourquoi le gouvernement a-t-il formellement autorisé la STIB à lancer en 2010 une étude d'opportunité, alors que Beliris était l'entité chargée de l'exécution? Quels ont les fondements juridiques et techniques d'une telle décision?

Par ailleurs, Pourquoi deux tracés parallèles ont-ils été ajoutés autour de la station Verboekhoven?

À propos des sondages et les difficultés géotechniques du chantier au palais du Midi, comment se fait-il que les caves furent inaccessibles pendant cinq ans, alors que le propriétaire, une fois présent en mai 2020, ont

tot metro te rechtvaardigen, maar heeft de MIVB de negatieve impact berekend die de overstap in het station Albert met zich mee zal brengen?

De heer Renaud de Saint-Moulin geeft aan dat de inschrijvers in het gunningsrapport worden vermeld. Er waren in totaal vier inschrijvers: Arcadis–Technum–Tractebel, Coyne et Bellier–Mott MacDonald–Tucker Consulting Group, SNC Lavalin–Haskoning–Lenorland–Ariès–Mayeux en ten slotte de tijdelijke vennootschap BMN, aan wie de opdracht werd gegund.

De huidige exploitatie tussen Noord en Albert bereikt haar grenzen gezien het aantal reizigers, zelfs na de vermindering van de dienstregeling van tramlijn 55. Hoewel een lijn tussen Albert en Bordet de optimale oplossing blijft, is een beperkte omvorming van het traject Albert–Noord al onontbeerlijk: het traject is oververzadigd en uitstel van de omvorming tot metro zou de kwaliteit van het vervoer op dat traject ernstig in gevaar brengen.

De heer Carlos Van Hove voegt daaraan toe dat beide delen tegelijkertijd zijn gestart na de sociaal-economische studie van 2010. Bij de planning is altijd rekening gehouden met een verschil van ongeveer vijf jaar tussen de ingebruikname van beide delen. Hoe dan ook moet tijdens de eerste fase de metro manueel worden bestuurd op het deel Albert–Noord, in afwachting van de voltooiing van het deel Noord–Bordet. Pas nadien kan worden overgeschakeld op een geautomatiseerde metro op de hele lijn.

Het toekomstige station Albert is ontworpen als een multimodaal knooppunt. De tramlijnen 7, 4 en 18 komen er aan op niveau –1, waardoor er een directe verbinding is tussen de Generaal Jacqueslaan, het zuiden van de stad en de metrolijn. De verlenging van tramlijn 7 tot Albert biedt ook een belangrijk voordeel voor de gebruikers.

Hij erkent dat er in Albert een overstap zal blijven bestaan voor reizigers die hun reis voortzetten, maar dat nadeel zal ruimschoots worden gecompenseerd door de snelheid, capaciteit en regelmaat van de metro. Uit berekeningen van de MIVB blijkt dat slechts een minderheid van de reizigers – voornamelijk degenen die korte ritten maken in de Noord–Zuidtunnel – netto tijdverlies zal lijden. Voor de meerderheid zal de tijdwinst door het gebruik van de metro groter zijn dan de overstaptijd tussen niveau –1 (trams) en niveau –2 (metro).

De heer Benjamin Dalle vraagt waarom de regering de MIVB formeel toestemming heeft gegeven om in 2010 een opportuniteitsstudie te starten, aangezien Beliris belast was met de uitvoering. Welke juridische en technische argumenten vormden de grondslag voor die beslissing?

Waarom zijn er trouwens twee parallelle tracés toegevoegd rond het station Verboekhoven?

Wat de bodemtests en de geotechnische moeilijkheden bij de bouwwerkzaamheden aan het Zuidpaleis betreft, hoe komt het dat de kelders vijf jaar lang ontoegankelijk waren, terwijl de eigenaar, toen hij in mei 2020 aanwezig

immédiatement constaté que les plans ne correspondaient pas à la réalité? Pourquoi n'a-t-on pas exigé un accès complet dès le début de l'étude, quitte à demander la libération des caves appartenant à des commerçants ou associations? Était-il acceptable, pour un projet de cette ampleur, de dépendre d'espaces privés non contrôlés?

Les représentants de la STIB affirment que l'hétérogénéité du sol était prévue et connue du futur entrepreneur mais dans ses réponses écrites, la STIB affirme que l'ampleur de cette hétérogénéité n'avait pas été anticipée. Au final l'hétérogénéité était-elle prévue ou non et si oui, pourquoi son ampleur n'a-t-elle pas été identifiée?

Le député rappelle que les projets de grande ampleur souffrent souvent de biais d'optimisme, menant à une sous-estimation des risques et des coûts. Qu'a fait la STIB pour éviter ce biais dans la préparation du Métro 3?

À l'origine, la méthode envisagée pour le palais du Midi était une méthode de creusement en galerie, mais elle a été remplacée ensuite par une méthode différente. Pourquoi aucune enquête complémentaire n'avait-elle pas été réalisée, alors que des acteurs comme la CRMS ou l'ARAU avaient alerté sur les implications techniques? Pourquoi la demande de GSS visant à réaliser ces enquêtes n'a-t-elle pas été acceptée? GSS a-t-il subi des pressions pour maintenir les délais au plus bas? A-t-il été empêché de demander certaines études complémentaires à cause de ces pressions?

Le rapport de la Cour des comptes indique que le dossier d'accompagnement était immature et même fondamentalement inutilisable. L'entrepreneur a d'ailleurs affirmé que les travaux ne pouvaient pas être réalisés en l'état. La STIB se reconnaît-elle dans cette critique? Comment évalue-t-elle la maturité réelle du dossier d'accompagnement qui a servi au permis?

Concernant le tunnel pré-métro Nord-Albert, a-t-on envisagé sérieusement l'optimisation complète de l'infrastructure existante comme alternative au métro? Pourquoi l'étude ne l'a-t-elle pas retenue, alors que le collectif Avanti continue à défendre cette option?

Selon **M. Renaud de Saint-Moulin** même si le protocole conclu entre la Région et l'État fédéral confie à Beliris l'exécution du tronçon nord du projet, la STIB reste étroitement associée au suivi opérationnel, car il s'agit d'une seule et même ligne de métro, dont elle sera l'exploitante finale. Selon lui, il est logique que l'opérateur dispose d'une vision globale sur la conception d'ensemble, sur la cohérence des choix techniques et sur la répartition des responsabilités entre les deux maîtres d'ouvrage. La division des tâches — Beliris pour le tronçon Nord, la STIB et Bruxelles Mobilité pour le tronçon Sud — résulte directement d'une décision politique prise dans le cadre

was, onmiddellijk constateerde dat de plannen niet overeenkwamen met de werkelijkheid? Waarom werd er niet vanaf het begin van de studie volledige toegang geëist, zelfs als dat betekende dat de kelders van handelaars of verenigingen moesten worden vrijgemaakt? Was het aanvaardbaar om een project van die omvang te laten afhangen van niet-toegankelijke privéruimtes?

De vertegenwoordigers van de MIVB beweren dat de heterogeniteit van de bodem voorzien en bekend was bij de toekomstige aannemer, maar in haar schriftelijke antwoorden bevestigt de MIVB dat de omvang van het heterogene karakter werd onderschat. Was de heterogeniteit voorzien of niet? Zo ja, waarom werd de omvang ervan dan niet vastgesteld?

Het parlementslid wijst erop dat grootschalige projecten vaak te optimistisch worden ingeschat, wat leidt tot een onderschatting van de risico's en kosten. Wat heeft de MIVB gedaan om een te groot optimisme bij de voorbereiding van metro 3 te vermijden?

Oorspronkelijk zou voor het Zuidpaleis een tunnelboor-techniek worden gebruikt, maar die werd later vervangen door een andere techniek. Waarom werden er geen aanvullende studies uitgevoerd, terwijl instanties als de KCML en ARAU hadden gewaarschuwd voor de technische risico's? Waarom werd het verzoek van GSS om die studies uit te voeren niet aanvaard? Werd GSS onder druk gezet om de termijnen zo kort mogelijk te houden? Werd GSS door die druk verhinderd om bepaalde aanvullende studies aan te vragen?

Het Rekenhof geeft in zijn rapport aan dat het begeleidende dossier onvoldoende was uitgewerkt en zelfs totaal onbruikbaar was. De aannemer heeft overigens bevestigd dat de werkzaamheden in die toestand niet konden worden uitgevoerd. Is de MIVB het eens met die kritiek? Hoe beoordeelt zij het begeleidende dossier dat voor de vergunning is gebruikt?

Is er met betrekking tot de premetrotunnel Noord-Albert serieus overwogen om de bestaande infrastructuur volledig te optimaliseren als alternatief voor de metro? Waarom is in de studie niet voor die optie gekozen, terwijl het collectief Avanti die optie blijft verdedigen?

Hoewel in het protocolakkoord tussen het gewest en de federale overheid de uitvoering van het noordelijke deel van het project is toevertrouwd aan Beliris, blijft de MIVB volgens **de heer Renaud de Saint-Moulin** nauw betrokken bij de operationele opvolging, aangezien het om één en dezelfde metrolijn gaat, waarvan de MIVB uiteindelijk de exploitant zal zijn. Volgens hem is het logisch dat de exploitant een globaal overzicht heeft van het totale ontwerp, de samenhang van de technische keuzes en de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de twee bouwheren. De taakverdeling — Beliris voor het noordelijke deel, de MIVB en Brussel Mobiliteit voor het

du protocole de coopération.

À propos de la station Verboekhoven, Il indique que l'ajout de cette station est pertinent: elle se situe à bonne distance des autres stations et permet un maillage supplémentaire avec la ligne 7, renforçant ainsi l'accessibilité du futur métro. À plus long terme, elle pourrait également constituer un point de correspondance avec une éventuelle station RER.

M. Carlos Van Hove ajoute que la station Verboekhoven se situe à proximité d'un des points de charge les plus importants de la ligne 55. L'implanter à cet endroit lui paraît donc cohérent avec les flux observés.

Concernant les sondages, la considération qu'il y en a pas eu assez est tentante. Ceux qui ont été réalisés étaient néanmoins conformes aux prescriptions du bureau d'études, et l'hétérogénéité du sol était non seulement connue mais explicitement identifiée dans les annexes du cahier des charges comme un risque à prendre en compte. Ce qui n'avait pas été anticipé, ce n'est pas l'existence de cette hétérogénéité mais son ampleur exacte, ce que les sondages disponibles n'ont pas permis de caractériser complètement.

La STIB a constamment demandé au bureau d'études de rechercher des solutions permettant d'éviter des surcoûts et des retards, dans une logique de bonne gestion, et jamais en réponse à une pression politique. Les entreprises soumissionnaires ont déposé leurs offres en pleine connaissance des risques listés dans le cahier des charges, et en garantissant qu'elles pouvaient exécuter les travaux au prix et au calendrier annoncés.

La proposition Avanti envisage d'ajouter une ou plusieurs lignes de tram dans l'infrastructure existante. Ce serait pourtant contre-productif et cela entraînerait des interruptions majeures. D'ailleurs, le phasage prévu pour la conversion vers le métro repose sur une exploitation temporaire en mode tram uniquement après la réalisation du tunnel Constitution et du tunnel sous le palais du Midi, afin de permettre ensuite la mise en service de la signalisation métro et la transition vers l'exploitation définitive. Ce schéma était prévu dès l'origine.

M. Fabian Maingain revient sur la priorité d'obtenir rapidement le permis d'urbanisme afin de résoudre les problèmes de mobilité. Toutefois, au moment des faits, M. Carlos Van Hove n'était pas encore à la STIB mais était détaché au cabinet de la ministre de la Mobilité. Il souhaite dès lors poser la question directement à M. Renaud De Saint-Moulin. La STIB a-t-elle, oui ou non, donné instruction au bureau d'études GSS d'accélérer la procédure, afin que le permis puisse être délivré avant les élections? Une injonction a-t-elle été envoyée, comme l'affirme le rapport de la Cour des comptes? Ou la STIB confirme-t-elle qu'aucune pression de ce type n'a été exercée? Il insiste

zuidelijke deel – vloeit rechtstreeks voort uit een politieke beslissing die in het kader van het samenwerkingsakkoord is genomen.

Hij geeft aan dat de toevoeging van het station Verboekhoven relevant is: het ligt op een goede afstand van de andere stations en zorgt voor een extra verbinding met lijn 7, waardoor de toegankelijkheid van de toekomstige metro wordt versterkt. Op langere termijn kan het ook een overstap mogelijk maken op een eventueel GEN-station.

De heer Carlos Van Hove voegt daaraan toe dat het station Verboekhoven in de buurt ligt van een van de belangrijkste opstapplaatsen van lijn 55. Het lijkt hem dan ook logisch om het station op die plaats te bouwen, gezien de waargenomen passagiersstromen.

Het is verleidelijk om te beweren dat er niet genoeg bodemtesten zijn uitgevoerd. De uitgevoerde testen waren desalniettemin in overeenstemming met de voorschriften van het adviesbureau. De heterogeniteit van de bodem was niet alleen bekend, maar werd ook expliciet vermeld in de bijlagen bij het bestek als een risico waarmee rekening moest worden gehouden. Wat niet was voorzien, was de omvang van de heterogeniteit, die met de uitgevoerde tests niet volledig in kaart kon worden gebracht.

De MIVB heeft het studiebureau voortdurend gevraagd om oplossingen te zoeken om extra kosten en vertragingen te vermijden, vanuit een logica van goed beheer en nooit als reactie op politieke druk. De inschrijvende bedrijven hebben hun offertes ingediend met volledige kennis van de in het bestek vermelde risico's en met de garantie dat zij de werken konden uitvoeren tegen de aangekondigde prijs en binnen de aangekondigde termijn.

Het voorstel van het collectief Avanti voorziet in de toevoeging van een of meer tramlijnen aan de bestaande infrastructuur. Dat zou echter contraproductief zijn en tot talrijke overstappen leiden. De geplande fasering voor de omvorming tot een metro voorziet in een tijdelijke exploitatie in trammodus na de voltooiing van de tunnel Grondwet en de tunnel onder het Zuidpaleis, om vervolgens de metrosignalisatie in gebruik te kunnen nemen en de overgang naar de definitieve exploitatie te kunnen maken. Dat schema was vanaf het begin gepland.

De heer Fabian Maingain komt terug op de prioriteit om snel de stedenbouwkundige vergunning te verkrijgen om de mobiliteitsproblemen op te lossen. Op het moment van de feiten was de heer Carlos Van Hove echter nog niet bij de MIVB, maar gedetacheerd bij het kabinet van de minister van Mobiliteit. Hij wil de vraag daarom rechtstreeks aan de heer Renaud De Saint-Moulin stellen. Heeft de MIVB al dan niet opdracht gegeven aan het studiebureau GSS om de procedure te versnellen, zodat de vergunning vóór de verkiezingen kon worden afgegeven? Is daartoe een instructie gegeven, zoals het Rekenhof in zijn rapport beweert? Of bevestigt de MIVB dat er geen

pour obtenir une réponse claire et non ambiguë de la part de la STIB sur ce point précis.

M. Renaud de Saint-Moulin explique que la STIB a effectivement demandé à GSS de remettre un cahier des charges complet — incluant les clauses d'exécution — dans la perspective d'une attribution du marché au printemps 2019. Cette demande s'inscrivait toutefois, selon lui, strictement dans les délais contractuels. Il se dit surpris de la conclusion de la Cour des comptes selon laquelle la STIB aurait, ce faisant, contraint GSS à ne pas respecter ses échéances. Il insiste sur le fait que les délais imposés ne résultent pas d'une pression extérieure, mais des engagements que GSS a elle-même acceptés lors de l'attribution du marché qui leur a été confié par Bruxelles Mobilité. Il n'y a donc pas eu de contrainte supplémentaire imposée *a posteriori*: GSS était tenu de respecter un calendrier qu'il avait contractuellement approuvé.

M. Stijn Bex demande si La STIB a, à un moment donné, envoyé une alerte au Gouvernement fédéral pour signaler que les risques financiers étaient élevés. A-t-elle averti que le coût final du projet pourrait devenir beaucoup plus élevé en raison de la nature du chantier et des expériences passées?

Sur les sondages réalisés au niveau du palais du Midi, peut-on vraiment considérer que des cloisons en carton-plâtre aient empêché des investigations structurelles approfondies?

M. Renaud de Saint-Moulin rappelle que la division des tâches entre Beliris et la STIB visait également à permettre l'affectation du plus grand nombre de ressources possibles sur le projet de Métro 3. C'est aussi dans cette optique que l'accord relatif au financement du projet a été conclu, entre l'autorité régionale et l'autorité fédérale, à l'exclusion de la STIB.

Il précise qu'au palais du Midi, il ne s'agissait pas d'un simple coffrage en carton-plâtre, mais bien d'un ensemble de colonnes structurantes dont il fallait déterminer le rôle exact dans la stabilité du bâtiment. L'un des principaux problèmes tenait au fait que les plans disponibles n'étaient pas à jour, ne permettant pas de distinguer lesquelles sont porteuses et lesquelles ne le sont pas, certaines étant dissimulées ou enveloppées dans des éléments décoratifs.

Faute de documentation fiable, l'équipe de projet a dû procéder à des déposes partielles afin d'observer la structure effective, d'identifier les colonnes réellement porteuses et de comprendre la manière dont le bâtiment reposait sur le sol. Selon lui, cette démarche était indispensable compte tenu de l'incertitude sur la configuration réelle du sous-sol.

Il revient ensuite sur les remarques formulées par la STIB à propos du rapport de la Cour des comptes. Il indique que le document remis à la commission vise simplement à mettre en évidence les éléments que la STIB considère comme manquants ou insuffisamment pris en compte

druk van dien aard is uitgeoefend? Hij dringt aan op een duidelijk en ondubbelzinnig antwoord van de MIVB over dit specifieke punt.

De heer Renaud de Saint-Moulin legt uit dat de MIVB GSS inderdaad heeft gevraagd om een volledig bestek op te stellen — inclusief uitvoeringsclausules — met het oog op de gunning van de opdracht in het voorjaar van 2019. Volgens hem viel dit verzoek echter strikt binnen de contractuele termijnen. Hij zegt verbaasd te zijn over de conclusie van het Rekenhof dat de MIVB GSS zou hebben gedwongen om af te wijken van de deadlines. Hij benadrukt dat de opgelegde termijnen niet het gevolg zijn van druk van buitenaf, maar van de verbintenissen die GSS zelf is aangegaan bij de gunning van de opdracht door Brussels Mobiliteit. Er is achteraf geen extra druk uitgeoefend: GSS moest zich houden aan een tijdschema dat het contractueel had goedgekeurd.

De heer Stijn Bex vraagt of de MIVB op een bepaald moment een waarschuwing heeft gestuurd naar de federale regering over de hoge financiële risico's. Heeft ze ervoor gewaarschuwd dat de uiteindelijke kosten van het project veel hoger zouden kunnen uitvallen door de aard van de werkzaamheden en ervaringen uit het verleden?

Kan men op basis van de bodemproeven die in het Zuidpaleis zijn uitgevoerd, echt stellen dat gipsplatenwanden grondig structureel onderzoek in de weg stonden?

De heer Renaud de Saint-Moulin merkt op dat de taakverdeling tussen Beliris en de MIVB ook bedoeld was om zoveel mogelijk middelen aan het metro 3-project te kunnen toewijzen. Dat is ook de reden waarom een overeenkomst over de financiering van het project werd gesloten tussen de gewestelijke en de federale overheid, zonder medewerking van de MIVB.

Hij verduidelijkt dat het in het Zuidpaleis niet ging om een eenvoudige gipsplaatbekisting, maar om een reeks dragende kolommen waarvan de exacte rol in de stabiliteit van het gebouw moest worden bepaald. Een van de grootste problemen was dat de beschikbare plannen niet up-to-date waren, waardoor niet kon worden onderscheiden welke kolommen dragend waren en welke niet, aangezien sommige kolommen verborgen waren of omhuld waren door decoratieve elementen.

Bij gebrek aan betrouwbare documentatie moest het projectteam gedeeltelijke verwijderingen uitvoeren om de werkelijke structuur te kunnen observeren, de dragende kolommen te identificeren en te begrijpen hoe het gebouw op de grond rustte. Volgens hem was die aanpak onontbeerlijk gezien de onzekerheid over de werkelijke configuratie van de ondergrond.

Vervolgens komt hij terug op de opmerkingen van de MIVB over het verslag van het Rekenhof. Hij geeft aan dat het aan de commissie overhandigde document alleen bedoeld is om de elementen aan te geven die volgens de MIVB ontbreken of onvoldoende in het verslag aan bod

dans le rapport. Pour chaque point, l'équipe a indiqué la référence précise au paragraphe concerné et reproduit l'extrait du rapport pour permettre aux membres de la commission de comprendre la position de la STIB. Il insiste sur le fait que le document n'est pas une contre-expertise exhaustive, mais un outil de lecture permettant de situer, point par point, les éléments que la STIB juge essentiels pour l'appréciation finale.

M. Oliver Rittweger de Moor cite un paragraphe de la page 41 du document transmis par la STIB, selon lequel les décisions concernant relative à la maîtrise d'ouvrage du Métro 3 ont été prises entre l'État fédéral et la Région bruxelloise. On mentionne également un comité d'acquisition récemment créé qui ne disposait pas des ressources juridiques suffisantes. Quelles ont été les conséquences de ce manque de ressources?

M. Renaud de Saint-Moulin précise que le comité d'acquisition chargé des procédures nécessaires à l'obtention de droits de passage pour le métro Nord était une compétence initialement fédérale, avant d'être régionalisée. Or, au moment où ces droits devaient être obtenus, le comité d'acquisition régional n'était pas encore suffisamment doté en personnel pour mener toutes les tâches administratives requises.

Dans ce contexte, il a été fait appel à un support externe. La question de l'entité chargée d'accompagner ce travail — STIB ou Beliris — a été discutée entre les cabinets de tutelle, la STIB et Beliris au sein du comité stratégique. Il ne s'agissait nullement d'un conflit, mais d'un échange destiné à clarifier qui devait assumer l'accompagnement administratif de cette mission.

Cet achoppement a été rapidement résolu, ce qui a été constaté lors de la réunion suivante du comité stratégique. Il insiste sur le caractère très ponctuel et circonscrit de cet épisode, qui n'a donné lieu à aucune divergence majeure mais à une simple concertation pratique entre les acteurs concernés.

Réunion du 20 novembre 2025

1.1.3. Exposé de Cédric Bossut, directeur, Beliris

M. Cédric Bossut, directeur de Beliris, indique que son exposé comprendra quatre parties.

Après avoir rappelé brièvement les modalités de collaboration entre la STIB, Beliris et la Région, et plus particulièrement le mécanisme de la maîtrise d'ouvrages déléguée, il abordera le choix de confier à la société momentanée BMN un marché comprenant une tranche ferme portant sur l'étude d'opportunités et des tranches conditionnelles pour la mise en œuvre éventuelle du projet dans son ensemble. Dans un troisième temps, il expliquera le cadre dans lequel la première estimation de 100 millions

komen. Voor elk punt heeft het team de precieze verwijzing naar de betreffende paragraaf aangegeven en het uittreksel uit het verslag weergegeven, zodat de commissieleden het standpunt van de MIVB kunnen begrijpen. Hij benadrukt dat het document geen uitgebreide tegenexpertise is, maar een hulpmiddel om punt voor punt de elementen onder de aandacht te brengen die de MIVB essentieel acht voor de uiteindelijke beoordeling.

De heer Oliver Rittweger de Moor citeert een paragraaf op pagina 41 van het door de MIVB bezorgde document, waarin staat dat de beslissingen over het bouwheerschap van metrolijn 3 zijn genomen door de federale staat en het Brussels Gewest. Er wordt ook melding gemaakt van een recent opgericht aankoopcomité dat niet over voldoende juridische middelen beschikte. Wat waren de gevolgen van dat gebrek aan middelen?

De heer Renaud de Saint-Moulin verduidelijkt dat het aankoopcomité dat belast was met de procedures voor het verkrijgen van doorgangsrechten voor metro Noord aanvankelijk onder de federale bevoegdheid viel, maar nadien werd geregionaliseerd. Op het moment dat de rechten moesten worden verkregen, beschikte het gewestelijke aankoopcomité nog niet over voldoende personeel om alle vereiste administratieve taken uit te voeren.

Daarom werd een beroep gedaan op externe ondersteuning. De vraag welke entiteit die werkzaamheden moest begeleiden — de MIVB of Beliris — werd besproken door de toezichthoudende kabinetten, de MIVB en Beliris in het strategisch comité. Het ging geenszins om een conflict, maar om een uitwisseling om te verduidelijken wie de administratieve begeleiding van de opdracht op zich moest nemen.

Dat punt werd snel opgelost, zoals werd vastgesteld tijdens de volgende vergadering van het strategisch comité. Hij benadrukt dat het om zeer beperkte, tijdelijke episode ging, die geen aanleiding gaf tot grote meningsverschillen, maar slechts tot eenvoudig praktisch overleg tussen de betrokken partijen.

Vergadering van 20 november 2025

1.1.3. Uiteenzetting van Cédric Bossut, directeur van Beliris

De heer Cédric Bossut, directeur van Beliris, geeft aan dat zijn uiteenzetting zal bestaan uit vier delen.

Om te beginnen zal hij het kort hebben over de manier waarop de samenwerking tussen de MIVB, Beliris en het gewest en meer bepaald het gedelegeerd bouwheerschap geregeld waren. Vervolgens zal hij dieper ingaan op de beslissing om de tijdelijke vennootschap BMN een opdracht toe te kennen die bestond uit een vaste schijf voor de opportuniteitsstudie en voorwaardelijke schijven voor de eventuele uitvoering van het hele project. Ten derde zal hij toelichten hoe de eerste raming van 100 miljoen

d'euros au kilomètre a été retenue. Et finalement, il conclura par le choix de maintenir une station intermodale à Verboekhoven.

Beliris est le maître d'ouvrage délégué de la STIB pour l'extension de la ligne de métro 3 entre la gare du Nord et le futur dépôt à Haren. Cette délégation découle d'une décision du comité de coopération de Beliris et a été mise en œuvre dans différents protocoles signés par la STIB, la Région et l'État fédéral. Dans le cadre de cette maîtrise d'ouvrage déléguée, Beliris a soumis à la STIB toutes les décisions essentielles relatives à la préparation, à l'attribution ou à la mise en œuvre des marchés conclus dans le cadre du projet d'extension de métro entre Bordet et la gare du Nord. Ainsi, dès la genèse du projet, le cahier de charge d'études ayant abouti à la désignation de la société momentanée BMN en tant qu'auteur de projet a été soumis à deux reprises à la validation de Bruxelles Mobilité et de la STIB.

Après l'approbation en date du 15 décembre 2010 par le Conseil des ministres fédéral de la proposition de décision d'attribution de marché, cette proposition a été soumise au conseil d'administration de la STIB, qui l'approuve en tant que maître d'ouvrage le 23 décembre de la même année. La délégation de maîtrise d'ouvrage induit donc bien l'établissement par Beliris d'une proposition, soumise à la validation ultérieure de la STIB, qui a la possibilité de la refuser ou de demander de l'amender.

Cette délégation de maîtrise d'ouvrage se justifie d'un point de vue historique. En effet, les derniers travaux de métro réalisés par la Région, à savoir la prolongation vers Erasme, ont été inaugurés en 2003. De son côté, en 2008, Beliris a assumé la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de génie civil du tunnel Schuman-Josaphat ainsi que ceux de transformation du pôle multimodal Schuman. La délégation de maîtrise d'ouvrage a donc été mise en place pour tirer au maximum profit de l'expertise respective des équipes de Bruxelles Mobilité, de Beliris et de la STIB.

Elle n'est cependant pas totale. Premièrement, parce que la STIB conserve le pouvoir ultime de décision sur les propositions établies par Beliris et deuxièmement parce que les protocoles d'accord de délégation de maîtrise d'ouvrage définissent une répartition des responsabilités selon un système de lotissements. Il résulte de cette répartition que certains lots de la section Bordet-Nord restent sous la maîtrise d'ouvrage de la STIB et n'ont pas été délégués.

De manière générale, les études et travaux délégués par la STIB à Beliris sont principalement ceux de génie civil ou de parachèvement des stations. Au-delà des propositions administratives relatives au marché dont la maîtrise d'ouvrage a été déléguée à Beliris, Beliris a également soumis à l'approbation de la STIB et du Gouvernement régional les demandes de permis d'urbanisme et d'environnement qui ont été déposées.

euro per kilometer tot stand is gekomen. Tot slot zal hij dieper ingaan op de keuze om vast te houden aan een intermodaal station ter hoogte van Verboekhoven.

Beliris trad op als gedelegeerd bouwheer van de MIVB voor de uitbreiding van metrolijn 3 tussen het Noordstation en de toekomstige stelplaats in Haren. Die delegatie vloeide voort uit een beslissing van het samenwerkingscomité van Beliris. De MIVB, het gewest en de federale overheid hebben daarover verschillende uitvoeringsprotocollen ondertekend. Als gedelegeerd bouwheer legde Beliris alle essentiële beslissingen over de voorbereiding, de gunning en de uitvoering van de opdrachten voor de uitbreiding van het metronet tussen Bordet en het Noordstation voor aan de MIVB. Zo werd reeds bij het prille begin van het project het studiebestek op basis waarvan de tijdelijke vennootschap BMN uiteindelijk zou worden aangesteld als projectontwerper, tweemaal ter goedkeuring voorgelegd aan Brussel Mobiliteit en de MIVB.

Nadat de federale ministerraad het voorstel van beslissing tot gunning van de opdracht op 15 december 2010 had goedgekeurd, werd het voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB, die het als bouwheer op 23 december van datzelfde jaar goedkeurde. Als gedelegeerd bouwheer werkte Beliris dus voorstellen uit om ze dan vervolgens ter goedkeuring voor te leggen aan de MIVB, die ze naast zich neer kon leggen of kon vragen om ze aan te passen.

Gezien de voorgeschiedenis was het gerechtvaardigd om het bouwheerschap te delegeren. De laatste metrowerken die het gewest had uitgevoerd, kaderden in de uitbreiding van het net richting Erasmus. Die lijn werd in 2003 ingehuldigd. Beliris van zijn kant had in 2008 opgetreden als gedelegeerd bouwheer voor de civieltechnische werken aan de tunnel tussen Schuman en Josaphat en voor de verbouwing van het multimodale knooppunt Schuman. Het bouwheerschap werd dus gedelegeerd om de respectieve expertise van Brussel Mobiliteit, Beliris en de MIVB maximaal te benutten.

Niet alles werd echter gedelegeerd. Ten eerste omdat de MIVB de eindbevoegdheid behield om te beslissen over de voorstellen van Beliris en ten tweede omdat de verantwoordelijkheden in de protocolakkoorden over de delegatie van het bouwheerschap verdeeld waren op basis van een systeem van percelen. Voor bepaalde percelen van het traject tussen Bordet en het Noordstation bleef de MIVB fungeren als bouwheer. Die werden dus niet gedelegeerd.

De studies en werken die de MIVB aan Beliris delegerde, hielden voornamelijk verband met de civieltechnische werken en de afwerking van de stations. Naast de administratieve voorstellen met betrekking tot de opdracht waarvoor Beliris was aangewezen als gedelegeerd bouwheer, legde Beliris ook de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen ter goedkeuring voor aan de MIVB en de Brusselse Regering.

En tant que maître d'ouvrage délégué, Beliris a organisé depuis l'origine du projet des réunions de suivi de projets qui, au sein d'un comité stratégique, ont rassemblé:

- au niveau fédéral, Beliris et les représentants du ministre en charge de Beliris,
- au niveau des administrations régionales, la STIB, Bruxelles Mobilité, tant au niveau de la direction stratégique qu'au niveau de la DITP (direction de l'Infrastructure et des Transports publics),
- au niveau des cabinets régionaux, les représentants du Ministre-Président, du ministre de la mobilité, du ministre du budget, du ministre de l'environnement, des secrétaires d'État à l'urbanisme et du secrétaire d'État compétent pour le SIAMU.

La participation de ces représentants a évolué. Avant 2015, les représentants du ministre-président, du ministre des travaux publics et du secrétaire d'État à la mobilité étaient présents. Après 2015, les représentants du ministre du budget, de la ministre de l'environnement, de la secrétaire d'État compétente pour le SIAMU et du secrétaire d'État à l'urbanisme s'y sont adjoints.

M. Bossut en arrive à la réalisation par BMN de l'étude d'opportunité. La Cour des comptes estime que le marché tel qu'il a été organisé a placé BMN en situation de conflit d'intérêts pour l'exécution de la tranche ferme.

Premièrement, afin de bien comprendre la décision prise, il convient de revenir aux années 2008 et 2009. En juin 2008, le comité de coopération, composé de quatre ministres fédéraux et de quatre ministres régionaux, a validé l'inscription d'un premier budget de 5 millions d'euros pour la mise en œuvre d'une initiative intitulée «transport en commun de haute performance et études d'extension du métro nord-sud». Cette décision est prise sur la base des conclusions de l'étude Iris 2, validée par le Gouvernement régional en juillet de la même année.

Comme le souligne la Cour des comptes en page 14 de son rapport, la décision politique de lancer les études pour la réalisation d'une ligne de transport en commun de haute performance vers le nord de Bruxelles a été prise sur la base du plan de déplacement Iris 2, qui a été réalisé par un autre bureau d'études que BMN. Ce plan de déplacement identifie en effet la réalisation d'une telle ligne de transport en commun comme une nécessité pour diminuer la pression automobile. Il prévoyait par ailleurs qu'une étude de faisabilité devait préciser les infrastructures adaptées, les infrastructures adaptées, le phasage et les modalités d'exploitation du tronçon vers le nord.

Comme le plan Iris 2 validait l'opportunité de réaliser le transfert du prémétro en métro sur la ligne nord-sud – donc la ligne de métro 3 l'étude d'opportunités incluse dans le marché attribué à BMN n'avait pas pour objet de mener à une décision de principe mais avait uniquement de confirmer ou de renforcer par une seconde analyse les

Als gedelegeerd bouwheer organiseerde Beliris van bij de aanvang van het project opvolgingsvergaderingen in een strategisch comité, waaraan de volgende partijen deelnamen:

- voor de federale overheid: Beliris en de vertegenwoordigers van de minister bevoegd voor Beliris,
- voor de gewestbesturen: de MIVB en Brussel Mobiliteit, zowel de strategische directie als de DIOV (directie Infrastructuur en Openbaar Vervoer),
- voor de gewestelijke kabinetten: vertegenwoordigers van de minister-president, de minister van Mobiliteit, de minister van Begroting, de minister van Leefmilieu, de staatssecretarissen voor Stedenbouw en de staatssecretaris bevoegd voor de DBDMH.

De samenstelling is mettertijd geëvolueerd. Voor 2015 namen de vertegenwoordigers van de minister-president, de minister van Openbare Werken en de staatssecretaris van Mobiliteit deel aan de vergaderingen. Na 2015 kwamen de vertegenwoordigers van de minister van Begroting, de minister van Leefmilieu, de staatssecretaris bevoegd voor de DBDMH en de staatssecretaris van Stedenbouw erbij.

De heer Bossut bespreekt vervolgens de uitvoering van de opportuniteitsstudie door BMN. Het Rekenhof vindt dat de opdracht, zoals die werd georganiseerd, BMN in een toestand van belangenconflict bracht voor de uitvoering van de vaste schijf.

Om de beslissing goed te begrijpen, moeten we teruggaan naar de jaren 2008 en 2009. In juni 2008 keurde het samenwerkingscomité, bestaande uit vier federale ministers en vier gewestministers, een eerste budget van 5 miljoen euro goed voor de uitvoering van een initiatief getiteld "hoogwaardig openbaar vervoer en studies over de uitbreiding van het metronet van noord naar zuid". Die beslissing werd genomen op basis van de conclusies van de Iris 2-studie, die de Brusselse Regering in juli van datzelfde jaar had goedgekeurd.

Zoals het Rekenhof op bladzijde 14 van zijn verslag aanhaalt, werd de politieke beslissing om studies op te starten over de aanleg van een hoogwaardige openbaarvervoerslijn naar het noorden van Brussel genomen op basis van het Iris 2-mobiliteitsplan, dat door een ander studiebureau dan BMN was opgesteld. In dat plan was namelijk bepaald dat de aanleg van een dergelijke openbaarvervoerslijn noodzakelijk was om de verkeersdruk te verminderen. Voorts stond daarin dat een haalbaarheidsstudie moest worden uitgevoerd om de aan te passen infrastructuur, de fasering en de exploitatievoorwaarden van het traject naar het noorden te verduidelijken.

Aangezien de wenselijkheid van de omvorming van de premetrolijn tot een metrolijn op de noord-zuidas (metrolijn 3 dus) in het Iris 2-plan was bevestigd, had de opportuniteitsstudie die deel uitmaakte van de aan BMN gegunde opdracht niet tot doel om het pad te effenen voor een principebeslissing, maar diende zij enkel om

conclusions du bureau ayant établi pour le compte des autorités régionales les études préparatoires du plan de déplacement Iris 2, ainsi que ses tronçons prioritaires et son phasage.

Afin de renforcer les conclusions de l'étude d'Iris 2 sans pour autant augmenter le nombre de procédures de marché public, qui demandent beaucoup de temps et d'énergie, la proposition a été faite de lancer un marché à tranches, avec une tranche relative à l'étude d'opportunités, suivie de tranches conditionnelles pour l'étude de faisabilité et les études de réalisation. Il s'agissait donc d'être plus efficient dans la conclusion des marchés nécessaires à la réalisation d'un projet pour lequel la décision de principe avait déjà été prise.

Le processus décisionnel ayant mené à ce choix est le suivant:

- juin 2008, le comité de coopération valide l'inscription d'un premier budget de 5 millions pour cette initiative.
- fin 2008, le Conseil des ministres fédéral approuve le principe d'un marché public de service, à condition que seule la première tranche (à savoir l'étude socio-économique) soit ferme et que les tranches suivantes soient conditionnelles et soumises à sa validation avant attribution.
- fin 2009, dans le cadre de l'avenant 10 à l'accord de coopération, le comité de coopération donne priorité à l'extension nord, soit une liaison souterraine de 4 km comprenant 7 stations. Cette décision valide également un marché en 8 tranches dont la première est ferme et les autres sont conditionnels.
- en septembre et août 2009 Bruxelles Mobilité et la STIB émettent une première série de remarques sur le cahier de charges. Ces remarques ne remettent pas en cause le principe du marché à tranches.
- en mars et avril 2010, le cahier des charges est validé respectivement par la STIB et Bruxelles Mobilité. Parallèlement, après visa favorable de l'inspection des finances fédérale et de Bruxelles Mobilité, la STIB approuve en date du 27 avril la sélection qualitative des candidats sur proposition de Beliris.
- en octobre 2010, Beliris présente à la STIB et à Bruxelles Mobilité les conclusions de son analyse des offres.

La STIB et Bruxelles Mobilité valident les points attribués à chacun des sous-missionnaires pour la méthodologie et la composition de leur équipe. Elles valident également la formule d'évaluation des honoraires. Décembre 2010 après visa favorable de l'inspection des finances et de

de conclusies van het bureau dat in opdracht van de gewestelijke overheid de voorbereidende studies voor het Iris 2-mobiliteitsplan had opgesteld, alsook de prioritaire delen en de fasering ervan te bevestigen of verder te onderbouwen door middel van een tweede analyse.

Om de conclusies van de Iris 2-studie te consolideren zonder daarvoor extra tijdrovende en arbeidsintensieve aanbestedingsprocedures te moeten doorlopen werd voorgesteld om een opdracht in schijven uit te schrijven. De eerste schijf had betrekking op de opportuïteitsstudie en de volgende, voorwaardelijke schijven op de haalbaarheidsstudie en de uitvoeringsstudies. Het was dus de bedoeling om op een efficiëntere manier de nodige opdrachten te kunnen gunnen voor de uitvoering van een project waarover de principebeslissing al was genomen.

De beslissing daarover is als volgt tot stand gekomen:

- in juni 2008 keurde het samenwerkingscomité de toewijzing van een eerste budget van 5 miljoen euro voor dat initiatief goed;
- eind 2008 stemde de federale ministerraad principieel in met een overheidsopdracht voor aanneming van diensten, maar zij koppelde daar wel een voorwaarde aan vast. Zo mocht alleen de eerste schijf (namelijk de sociaal-economische studie) een vaste schijf zijn. De volgende schijven moesten voorwaardelijk zijn en mochten pas na haar goedkeuring worden toegewezen;
- eind 2009 gaf het samenwerkingscomité in de tiende bijakte bij het samenwerkingsakkoord voorrang aan de uitbreiding van het openbaarvervoersnet naar het noorden in de vorm van een ondergrondse verbinding van vier kilometer met zeven stations. Diezelfde beslissing omvatte ook de goedkeuring van een opdracht in acht schijven, bestaande uit een eerste vaste schijf en vervolgens voorwaardelijke schijven;
- in september en augustus 2009 formuleerden Brussel Mobiliteit en de MIVB een eerste reeks opmerkingen over het bestek. Het principe van de opdracht in schijven werd daarbij echter niet in vraag gesteld;
- in maart en april 2010 werd het bestek respectievelijk door de MIVB en Brussel Mobiliteit goedgekeurd. Daarnaast keurde de MIVB, na een gunstige beoordeling door de federale Inspectie van Financiën en Brussel Mobiliteit, op 27 april op voorstel van Beliris de kwalitatieve selectie van de kandidaten goed;
- in oktober 2010 legde Beliris de conclusies van zijn analyse van de offertes voor aan de MIVB en Brussel Mobiliteit.

De MIVB en Brussel Mobiliteit keurden de punten goed die aan elk van de inschrijvers waren toegekend voor de methodologie en de samenstelling van hun team. Ze keurden ook de formule voor de evaluatie van de erelonen goed. In december 2010 keurde de federale ministerraad,

Bruxelles Mobilité le Conseil des ministres fédérales valide la proposition d'attribution de marché et la transmet à la STIB qui l'approuve le 23 décembre de la même année.

Ce processus illustre la mise en place d'un processus administratif rigoureux ainsi qu'une collaboration étroite avec la STIB et Bruxelles Mobilité tant pour l'établissement du cahier de charge que l'évaluation des offres. Sur le plan légal et réglementaire lors de l'établissement du cahier de charge en 2008-2009 le cadre légal ne prévoit pas formellement la possibilité de conclure des marchés à tranches. Il s'agit cependant d'une pratique administrative admise tant par la doctrine que par la jurisprudence.

Cette pratique permet à un pouvoir adjudicateur de conclure un marché pour l'ensemble d'une mission sans être contractuellement lié à l'égard de l'adjudicateur du marché pour l'ensemble de celui-ci. Dans l'hypothèse où il n'est pas certain que l'ensemble du marché sera exécuté, cela permet donc de mettre fin au contrat sans devoir payer d'indemnité de rupture à l'adjudicateur du marché. Cette pratique a été confirmée ultérieurement par la loi du 17 juin 2016.

Le marché ayant été notifié à BMN en mars 2010, le bureau BMN a réalisé l'étude d'opportunité en faisant appel à des sous-traitants, à savoir la société Transammo et la société suisse Citec, qui a développé, sur la base du modèle Musti de Bruxelles Mobilité, une nouvelle version dudit modèle simulant les déplacements dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce modèle intègre tant la localisation de la demande que les déplacements en transport en commun, les déplacements routiers et les déplacements vélos.

Outre les données récoltées dans le cadre d'IRIS 2 par un autre bureau d'étude, les données qui ont été intégrées dans le modèle par Citec, le sous-traitant de BMN, sont les suivantes:

- l'enquête Mobel de 1998, qui intègre l'intégralité des modes de déplacement,
- l'enquête Cordon de 2008, qui permet de compter le nombre de véhicules qui pénètrent en Région de Bruxelles-Capitale,
- l'enquête Beldam de 2010 qui permet d'identifier les modes de déplacement privilégiés pour les trajets domicile-travail ou domicile-école,
- l'enquête Cordon de 2011 qui comptabilise les usagers des transports en commun à la STIB, De Lijn, TEC et la SNCB,
- et enfin des enquêtes complémentaires réalisées spécialement dans le cadre de cette étude en 2012, à savoir des comptages à la gare du Nord et Rogier ainsi que des comptages dans le tram 55 et des enquêtes origine-destinations parmi les usagers du tram.

na een gunstige beoordeling door de Inspectie van Financiën en Brussel Mobiliteit, het voorstel tot gunning van de opdracht goed, waarna het op 23 december van datzelfde jaar werd doorgestuurd naar de MIVB.

Administratief verliep alles dus volgens een strikt afgelijnd schema en zowel voor het opstellen van het bestek als voor de beoordeling van de offertes werd nauw samengewerkt met de MIVB en Brussel Mobiliteit. Toen het bestek in 2008-2009 werd opgesteld, voorzag de wetgeving nog niet formeel in de mogelijkheid om opdrachten in schijven te gunnen. Die administratieve praktijk werd echter zowel in de rechtsleer als in de rechtspraak aanvaard.

Op basis van een dergelijke opdracht kan een aanbestedende overheid een deelopdracht gunnen zonder contractueel aan de opdrachtnemer gebonden te zijn voor de volledige opdracht. In gevallen waarin het niet zeker is of de volledige opdracht zal worden uitgevoerd, kan de overeenkomst dus worden beëindigd zonder dat een schadevergoeding verschuldigd is aan de opdrachtnemer. Die praktijk werd later bekrachtigd door de wet van 17 juni 2016.

De opdracht werd in maart 2010 ter kennis gebracht aan BMN, dat voor de uitvoering van de opportuniteitsstudie een beroep deed op onderaannemers, namelijk de vennootschap Transammo en het Zwitserse Citec. Laatstgenoemde bedrijf ontwikkelde een nieuwe versie van het Musti-model van Brussel Mobiliteit, waarmee alle verplaatsingen in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest konden worden gesimuleerd. Dat model kon de vraag lokaliseren en omvatte de verplaatsingen met het openbaar vervoer, het wegverkeer en de fietsverplaatsingen.

Naast de gegevens die in het kader van het Iris 2-plan door een ander studiebureau waren verzameld, verwerkte Citec als onderaannemer van BMN ook de volgende gegevens in het model:

- de Mobel-enquête van 1998, die alle vervoerswijzen omvatte,
- de Cordon-enquête van 2008, op basis waarvan kon worden geteld hoeveel voertuigen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenreden,
- de Beldam-enquête van 2010, op basis waarvan kon worden bepaald welke vervoerswijzen de voorkeur genoten voor het woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer,
- de Cordon-enquête van 2011, op basis waarvan het aantal reizigers van de MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS werden geteld,
- en ten slotte enkele aanvullende onderzoeken die in het kader van de studie in 2012 waren uitgevoerd, namelijk reizigerstellingen aan het Noordstation en Rogier, alsook reizigerstellingen op tramlijn 55 en bevestigingen over de op- en afstapplaats van de tramgebruikers.

Ces données ont été complétées par des prévisions de développement, à moyen et long terme (2040), fournies par le Bureau du plan pour l'évolution démographique et par l'IBSA (intégré en 2015 à perspective.brussels) pour les projets structurants en Région de Bruxelles-Capitale. Ce processus de développement du modèle a été réalisé en collaboration étroite avec la STIB et la cellule planification de Bruxelles Mobilité.

Le modèle développé a ensuite été transmis à Bruxelles Mobilité, qui l'utilise encore aujourd'hui. Sur la base de ce modèle multimodal, des scénarios portant sur des trams, trams améliorés, pré-métro, métro, métro automatique, ainsi que des modèles évolutifs, d'abord métro puis métro, ont été développés. Ces différents scénarios, ainsi que des scénarios de variantes itinéraires (dits gare de Schaerbeek, quartiers denses et Louis Bertrand-chaussée de Haecht) et de prolongement vers Schaerbeek Formation ou Haren, ont ensuite été comparés dans une analyse multicritère.

Il ressort de cette analyse que les scénarios métro et métro automatique présentent le plus d'avantages et que le tracé quartiers denses était le plus intéressant. Finalement, des tests de sensibilité ont été réalisés pour évaluer l'impact de la non-réalisation d'une tarification routière ou l'influence d'une augmentation très importante de la part modale du vélo qui représenterait 20 % à la pointe du matin. L'étude conclut qu'en l'absence de tarification routière, l'usage du métro diminuerait de 11 %.

Outre les réunions techniques avec les représentants de la STIB et de Bruxelles Mobilité, cette étude a été suivie d'une part par un comité d'accompagnement, composé des représentants de toutes les administrations bruxelloises compétentes en matière de mobilité, et d'autre part par une task force composée de Beliris, la STIB, Bruxelles Mobilité, et les représentants du ministre en charge de Beliris et des ministres régionaux compétents, à savoir le Ministre-Président, le ministre des Transports et le secrétaire d'État à la Mobilité.

Cette étude a été présentée à la Commission régionale de Mobilité le 22 novembre 2012 puis validée par le Gouvernement régional début 2013. Depuis cette confirmation de l'étude d'IRIS-II par l'étude d'opportunité réalisée par BMN, deux autres bureaux d'études ont étudié l'opportunité d'une nouvelle ligne de métro. Il s'agit du bureau «Aménagements-SC», mandaté par perspective.brussels dans le cadre de la révision du PRAS, et du bureau Ariès, soutenu par Tractebel, dans le cadre de l'étude d'incidences liée aux demandes de permis pour le tronçon Bordet-Nord.

Cette seconde étude a été supervisée par urban.brussels et Bruxelles Environnement dans le cadre de l'instruction des demandes de permis. À la fin de son étude, le bureau Aménagements-SC conclut que le projet doit

Die gegevens werden aangevuld met prognoses over de ontwikkelingen op middellange en lange termijn (2040). Het Planbureau reikte die aan voor de demografische evolutie en het BISA (dat in 2015 werd opgenomen in perspective.brussels) deed dat voor de structurerende projecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het model werd ontwikkeld in nauwe samenwerking met de MIVB en de cel Planning van Brussel Mobiliteit.

Het model werd vervolgens bezorgd aan Brussel Mobiliteit, dat het vandaag nog steeds gebruikt. Op basis van dat multimodale model werden scenario's ontwikkeld voor trams, verbeterde trams, de premetro, de metro en de geautomatiseerde metro en werden evolutieve modellen uitgetekend voor de metro. Al die verschillende scenario's werden vervolgens samen met de varianten van het tracé (die respectievelijk "station van Schaerbeek", "dichtbevolkte wijken" en "Louis Bertrandlaan - Haachtsesteenweg" werden genoemd) en het scenario voor een verlenging naar Schaerbeek-Vorming of Haren met elkaar vergeleken op basis van meerdere criteria.

Uit die analyse bleek dat de scenario's met de metro en geautomatiseerde metro de meeste voordelen boden en dat het tracé door de dichtbevolkte wijken het meest interessant was. Ten slotte werden gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om na te gaan welke impact de niet-invoering van een kilometerheffing zou hebben en welke invloed een zeer sterke stijging van het aandeel van de fiets in de verplaatsingen tijdens de ochtendspits tot 20 % zou hebben. De studie kwam tot de conclusie dat zonder kilometerheffing het metrogebruik 11 % lager zou uitvallen.

Vertegenwoordigers van de MIVB en Brussel Mobiliteit staken daarover de koppen bij elkaar tijdens technische vergaderingen. Daarnaast werd de studie opgevolgd door een begeleidingscomité dat was samengesteld uit vertegenwoordigers van alle Brusselse overheidsdiensten die bevoegd waren voor mobiliteit, maar ook door een taskforce bestaande uit Beliris, de MIVB, Brussel Mobiliteit en vertegenwoordigers van de minister bevoegd voor Beliris en de bevoegde gewestministers, zijnde de minister-president, de minister van Vervoer en de staatssecretaris van Mobiliteit.

De studie werd op 22 november 2012 voorgelegd aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en vervolgens begin 2013 goedgekeurd door de Brusselse Regering. Nadat de bevindingen van de Iris 2-studie waren bevestigd in de opportuniteitsstudie van BMN, hebben nog twee andere studie bureaus de wenselijkheid van een nieuwe metrolijn onderzocht. Die bureaus waren Aménagement SC, dat perspective.brussels onder de arm had genomen met het oog op de aanpassing van het GBP, en Ariès, ondersteund door Tractebel, waarop een beroep werd gedaan voor de effectenstudie over de vergunningsaanvragen voor het traject tussen Bordet en het Noordstation.

Die tweede studie verliep onder toezicht van urban.brussels en Leefmilieu Brussel en kaderde in het onderzoek van de vergunningsaanvragen. Het bureau Aménagement SC concludeerde ter afronding van zijn studie dat het

être compris comme d'importance régionale, car il constituerait l'épine dorsale du réseau ferré bruxellois, et que le métro est globalement plus performant que l'alternative d'un tram avec maintien d'un pré-métro nord-sud. Quant au bureau Tractebel, il conclut que le tram ne répond pas aux objectifs de services élevés d'un transport en commun et que sa marge d'amélioration est limitée. Le métro est donc confirmé par Ariès et Tractebel comme étant le plus adapté pour atteindre les objectifs de report modal.

Le mécanisme de tranche ferme pour l'opportunité et tranches conditionnelles pour la mise en œuvre du projet a donc été politiquement validé, après un contrôle administratif et budgétaire approfondi. En outre, ce mécanisme n'est pas illégal et d'une bonne pratique administrative qui permet, d'une part d'éviter de renoncer à la suite d'un marché en limitant les impacts financiers et, d'autre part, de ne pas démultiplier les procédures de marchés publics. De plus, l'opportunité de réaliser un métro vers le nord de Bruxelles a été confirmée par différents bureaux d'études, commandités par Beliris ou d'autres administrations régionales compétentes. Ces confirmations indépendantes démontrent que la qualité de l'étude réalisée par BMN n'est pas à remettre en cause. Faire réaliser cette étude par un autre bureau n'aurait pas changé les conclusions de l'étude d'opportunité.

Cependant, M. Bossut admet qu'avoir inclus dans un même marché l'étude d'opportunité et de faisabilité et la réalisation des tranches ultérieures, au lieu de renforcer la décision prise dans le cadre d'IRIS II, a eu pour effet de fragiliser le dossier et sa justification. À ce titre, Beliris a, pour les dernières études de faisabilité intégrées dans son programme d'investissement, systématiquement scindé l'étude d'opportunité ou de faisabilité de la mise en œuvre de cette dernière. Cela induit cependant un risque accru, dans la mesure où le bureau réalisant l'étude de faisabilité n'est pas responsable de sa mise en œuvre.

L'intervenant en arrive au troisième point de son exposé. Dans son rapport, la Cour a considéré que l'estimation de 100 millions d'euros au kilomètre retenu par BMN, dans son étude de faisabilité, était optimiste. Cette estimation est basée sur un benchmark international, qui a comparé 13 lignes de métro dans le monde. Pour un tunnel monotube d'un diamètre de 9,5 mètres, qui est celui qui a été finalement retenu, le coût moyen est estimé entre 25 et 35 millions d'euros du kilomètre.

Pour une station complexe à mettre en œuvre, le coût moyen est estimé, dans le cadre de ce comparatif, entre 40 et 50 millions d'euros. Tant pour les tunnels que les stations, les fourchettes hautes ont été retenues.

project van gewestelijk belang was, aangezien het de ruggengraat zou vormen van het Brussels spoornet, en dat een metrolijn algemeen genomen doeltreffender zou zijn dan het alternatief van tram met behoud van de premetrolijn van noord naar zuid. Het bureau Tractebel kwam dan weer tot de conclusie dat de tramlijn niet voldeed aan de eisen van hoogwaardig openbaar vervoer en dat er maar weinig mogelijkheden waren om die te verbeteren. Ariès en Tractebel beschouwden de metro dus als meest geschikte vervoermiddel om de nagestreefde modal shift te bereiken.

Het systeem waarbij het onderzoek van de wenselijkheid werd ondergebracht in een vaste schijf en de uitvoering van het project in voorwaardelijke schijven, was dus politiek goedgekeurd, na het zowel administratief als budgettair grondig tegen het licht te hebben gehouden. Bovendien was die regeling niet onwettig en vormde zij een goede administratieve praktijk. Op grond daarvan kon namelijk worden vermeden dat moest worden afgezien van het vervolg van een opdracht door de financiële impact te beperken. Bovendien diende daardoor geen veelheid aan overheidsopdrachtprocedures te worden doorlopen. De wenselijkheid van de aanleg van een metrolijn naar het noorden van Brussel werd overigens bevestigd door verschillende studiebureaus die Beliris of een andere bevoegde gewestelijke instantie onder de arm had genomen. Gezien die onafhankelijke bevestigingen zou het niet gerechtvaardigd zijn om de kwaliteit van de door BMN uitgevoerde studie in twijfel te trekken. Het laten uitvoeren van de opportuniteitsstudie door een ander bureau zou niet geleid hebben tot andere conclusies.

De heer Bossut geeft echter toe dat de samenvoeging van de opportuniteits- en haalbaarheidsstudie en de uitvoering van de latere schijven in één en dezelfde opdracht de geloofwaardigheid van het dossier heeft geschaad in plaats van de op basis van het Iris 2-plan genomen beslissing kracht bij te zetten. Daarom heeft Beliris voor de recentste haalbaarheidsstudies in zijn investeringsprogramma de opportuniteits- of haalbaarheidsstudie steeds gescheiden gehouden van de uitvoeringsfase. Dat brengt echter een verhoogd risico met zich mee, aangezien het bureau dat de haalbaarheidsstudie opstelt, niet verantwoordelijk is voor de uitvoering ervan.

De spreker komt vervolgens bij het derde punt van zijn uiteenzetting. Het Rekenhof oordeelde in zijn verslag dat de raming van 100 miljoen euro per kilometer die BMN in zijn haalbaarheidsstudie hanteerde, optimistisch was. Die raming was gebaseerd op een internationale benchmark, waarbij dertien metrolijnen van over de hele wereld met elkaar werden vergeleken. Voor een enkele tunnelpijp met een diameter van 9,5 meter, waarvoor uiteindelijk werd gekozen, werd de gemiddelde kostprijs geschat op 25 tot 35 miljoen euro per kilometer.

Voor stations met een complexer ontwerp werd de gemiddelde kostprijs op basis van voormelde vergelijking geraamd op 40 tot 50 miljoen euro. Zowel voor de tunnels als voor de stations werden hoge prijsvorken gehanteerd.

En appliquant ces ratios au nombre de kilomètres et de stations, on obtient une estimation pour les travaux de génie civil de 556 millions d'euros, ou 94 millions d'euros du kilomètre.

Il convient d'y ajouter, comme le relève la Cour des comptes, les coûts du dépôt et du système d'exploitation, mais également les coûts d'acquisition du foncier. Ces postes ont été ajoutés à l'issue de la phase 2 de la tranche 2, à savoir l'établissement du plan directeur. En mars 2015, le Gouvernement régional a approuvé le plan directeur et son estimation à 893 millions d'euros, hors matériel roulant.

Trois facteurs permettent d'expliquer l'écart avec l'estimation actuelle:

- ce coût de 100 millions date de 2015. L'application d'une formule de révision sur les marchés de travaux, formule qui inclut déjà un coefficient modérateur de 20 %, permet d'augmenter, induit l'application d'un coefficient de correction de 40 %, soit on arrive à un total de 140 millions d'euros au kilomètre.
- Pendant ces études, de nombreuses demandes complémentaires ont été formulées par les autorités régionales. On citera à titre d'exemple l'ajout d'une fonction complémentaire au-dessus de la station Verboekhoven à Waelhem (2 millions d'euros), des mesures d'accompagnement et de sauvegarde des arbres remarquables au square Riga (4 millions d'euros), le dédoublement des ascenseurs dans chaque station et pour chaque quai, (12 millions d'euros), l'ajout de réaménagement des surfaces dans des périmètres plus larges que ceux situés immédiatement au droit des stations (6 millions d'euros), ou encore le pilotage d'une zone d'hyper-coordination large et avant-chantier pour l'ensemble du corridor nord-est de la Région de Bruxelles-Capitale (13,7 millions d'euros).

Toutes ces contraintes et demandes complémentaires ont systématiquement été soumises au comité stratégique pour validation et intégrés dans les reportings réguliers établis par Beliris. En octobre 2022, les travaux de génie civil des stations et du tunnelier ont été estimés par le bureau BMN à 817 millions d'euros (valeur mai 22).

Cette estimation a été confirmée par le bureau Arcadis, qui est le bureau de contrôle des dépenses désigné par Beliris. En tenant compte de l'inflation entre 2015 et 2022, évaluée à 40 %, et de toutes les demandes de modifications faites par les autorités régionales, ce coût reste en ligne avec les estimations de travaux de génie civil réalisés à la fin de la tranche 2 du plan directeur.

- l'analyse des offres du lot 3 génie civil a démontré que l'impact financier de la technique de congélation avait été sous-estimé pendant l'étude, tant par BMN que par Arcadis.

Door die verhoudingen toe te passen op het aantal kilometers en stations kwam men voor de civieltechnische werken uit op een raming van 556 miljoen euro, ofwel 94 miljoen euro per kilometer.

Daarbij moeten, zoals het Rekenhof opmerkt, de kosten van de stelplaats en het exploitatiesysteem, alsook de kosten voor de aankoop van de gronden worden opgeteld. Die uitgavenposten werden toegevoegd na afloop van de tweede fase van de tweede schijf, namelijk de opmaak van het richtplan. In maart 2015 keurde de Brusselse Regering het richtplan en de bijhorende raming van 893 miljoen euro, exclusief het rollend materieel, goed.

Drie factoren verklaren het verschil met de huidige raming:

- De kostprijs van 100 miljoen euro dateert van 2015. Wanneer we op de opdrachten voor aanneming van werken een herzieningsformule toepassen die reeds een matigingscoëfficiënt van 20 % bevat, dienen we een correctiecoëfficiënt van 40 % te hanteren, waardoor we uitkomen op een totaal van 140 miljoen euro per kilometer.
- Tijdens de studies heeft de gewestelijke overheid heel wat bijkomende verzoeken geformuleerd, zoals de toevoeging van een extra functie boven het station Verboekhoven aan de Waelhemstraat (2 miljoen euro), begeleidende maatregelen en maatregelen om de opmerkelijke bomen op de Rigasquare te beschermen (4 miljoen euro), de verdubbeling van het aantal liften in elk station en voor elk perron (12 miljoen euro), de herinrichting van de bovengrondse oppervlakte binnen een perimeter die ruimer is dan de onmiddellijke omgeving rond de stations (6 miljoen euro) en de aansturing van een uitgebreide hypercoördinatiezone en een pre-bouwfase voor de volledige noordoostelijke corridor van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (13,7 miljoen euro).

Al die bijkomende vereisten en verzoeken werden stelselmatig ter goedkeuring voorgelegd aan het strategisch comité en opgenomen in de regelmatige rapportages van Beliris. In oktober 2022 werden de civieltechnische werken voor de stations en de tunnelboormachine door het bureau BMN geraamd op 817 miljoen euro (waarde mei 2022).

Die raming werd bevestigd door Arcadis, het bureau dat Beliris had aangesteld om de uitgaven te controleren. Rekening houdend met de inflatie tussen 2015 en 2022, geraamd op 40 %, en met alle door het gewest gevraagde aanpassingen ligt de kostprijs nog steeds in de lijn van de ramingen voor de civieltechnische werken die aan het einde van de tweede schijf van het richtplan werden opgesteld.

- Uit de analyse van de offertes voor het derde perceel (civieltechnische werken) is gebleken dat de financiële gevolgen van de bevrozingstechniek tijdens de studie zowel door BMN als door Arcadis waren onderschat.

De tels volumes de congélation n'ayant jamais été réalisés auparavant, les entrepreneurs ont sans doute intégré des marges de risque importantes dans leurs offres. En outre, lors de l'établissement du cahier de charges, Beliris a, sur la base du retour d'expérience de la STIB pour la station Toots Thielemans, opté pour un marché dans lequel les opérations les plus délicates et complexes seraient forfaitisées, ce qui permettait de faire assumer une grande partie des risques par les entrepreneurs. Ce choix a vraisemblablement également eu un impact non négligeable sur les coûts de la congélation.

Finalement, la Cour constate que l'intérêt de construire une station à Verboekhoven reposait principalement sur l'intermodalité entre le métro, le tramway et le RER, mais que l'éventualité d'une gare RER n'a jamais été intégrée dans les plans Infrabel.

Elle regrette également que le comité de coopération Beliris n'ait pas permis de coordonner les projets des différents acteurs de mobilité. Sur le premier constat, au vu de l'historique des ambitions de la Région de Bruxelles-Capitale et des échanges avec Infrabel, prévoir une station intermodale à Verboekhoven était justifié. En effet, le PRAS approuvé en 2001 prévoit déjà une station RER à Verboekhoven.

Entre 2005 et 2016, période pendant laquelle le tracé du métro et l'implantation précise des stations est décidée, plusieurs études confirment l'intérêt d'une station intermodale à Verboekhoven. On citera à titre d'exemple l'étude potentielle et d'intermodalité des gares RER de 2007, l'étude mobile 2040 réalisée par la région en 2014, l'étude Rail for Brussels réalisée en 2016 ou le scénario de REB. Depuis 2004 par ailleurs, tous les accords de gouvernements régionaux reprennent d'ailleurs la station Verboekhoven dans les ambitions régionales.

Parallèlement, fin 2013, Infrabel étudie sommairement la faisabilité de six nouvelles stations en région Bruxelles-Capitale, dont celle de Verboekhoven pour conclure à la faisabilité de cette station. Dans le cadre de l'établissement du plan directeur de l'extension du métro entre Bordet et la Gare du Nord, les conclusions d'une étude de préfaisabilité réalisée par Bruxelles Mobilité par le bureau Technum en 2013 ont été reprises pour implanter la station Verboekhoven. L'implantation de la station permettait de créer un nœud intermodal important reliant les arrêts de bus de l'avenue Voltaire, la future gare RER Verboekhoven et les arrêts de tram sur le boulevard Lambermont.

Cette solution a été validée par le Gouvernement régional lors de l'approbation du plan directeur en mars 2015. Elle a ensuite fait l'objet de discussions régulières et détaillées avec la SNCB, Infrabel et Bruxelles Mobilité. Il ressort de ces discussions que la solution d'une mise à trois

Aangezien nooit eerder dergelijke grote volumes moesten worden bevroren, hadden de aannemers allicht aanzienlijke risicomarges in hun offertes ingebouwd. Bovendien heeft Beliris bij het opstellen van het bestek op basis van de ervaringen van de MIVB met het station Toots Thielemans gekozen voor een opdracht waarbij de meest delicate en complexe werken tegen een vast bedrag zouden worden uitgevoerd, waardoor een groot deel van de risico's bij de aannemers kwam te liggen. Die keuze heeft waarschijnlijk ook een niet te verwaarlozen impact gehad op de kostprijs van de bevroeringstechniek.

Ten slotte stelt het Rekenhof vast dat het nut van een station in Verboekhoven voornamelijk berustte op het feit dat het metronet, bepaalde tramlijnen en het GEN er op elkaar zouden aansluiten, maar dat de mogelijkheid van een GEN-station nooit in de plannen van Infrabel was opgenomen.

Het hof betreurt eveneens dat het samenwerkingscomité van Beliris er niet in geslaagd is de projecten van de verschillende mobiliteitsinstanties te coördineren. In het licht van de ambities die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het verleden al had uitgesproken, en de eerdere contacten met Infrabel was een intermodaal station in Verboekhoven op het eerste gezicht gerechtvaardigd. Het in 2001 goedgekeurde GBP voorzag namelijk al in een GEN-station in Verboekhoven.

In de periode tussen 2005 en 2016, waarin de beslissingen over het tracé van de metro en de exacte ligging van de stations werden genomen, hebben verschillende studies bevestigd dat het nuttig zou zijn om van Verboekhoven een intermodaal station te maken. Zo kan worden verwezen naar de potentieel- en intermodaliteitsstudie over de GEN-stations uit 2007, de studie Mobil 2040 die het gewest in 2014 uitvoerde, de studie Rail for Brussels uit 2016 en het scenario voor een Brussels Expresnet. Bovendien bevatten alle regeerakkoorden van het Brussels Gewest sinds 2004 beleidsambities voor het station Verboekhoven.

Voorts heeft Infrabel eind 2013 de haalbaarheid van zes nieuwe stations in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waaronder Verboekhoven, in grote lijnen onderzocht en vastgesteld dat laatstgenoemd station een haalbare kaart zou zijn. Bij de opmaak van het richtplan over de uitbreiding van het metronet tussen Bordet en het Noordstation werden de conclusies van een voorafgaande haalbaarheidsstudie gebruikt om het station Verboekhoven in het tracé op te nemen. Die studie had Brussel Mobiliteit in 2013 laten uitvoeren door het studiebureau Technum. De bouw van dat station zou het mogelijk maken om een waardevol intermodaal knooppunt tot stand te brengen met aansluitingen op de bushaltes op de Voltairelaan, het toekomstige GEN-station Verboekhoven en de tramhaltes op de Lambermontlaan.

De Brusselse Regering bekrachtigde die oplossing toen zij het richtplan in maart 2015 goedkeurde. Nadien werd ze regelmatig in detail besproken met de NMBS, Infrabel en Brussel Mobiliteit. Uit die gesprekken bleek dat een uitbreiding van lijn 161 naar drie of vier sporen, in

ou quatre voies de la ligne 161 ne semblait pas envisagée à moyen terme, au vu de la mise en service du solde du programme RER, mais n'était pas exclue.

Dans ce cadre, en 2015 et 2016, des discussions techniques avec Infrabel ont permis de définir l'implantation de la gare et le gabarit ferroviaire à respecter. Par courrier du 20 avril 2017, Beliris a interrogé le ministre fédéral de la Mobilité quant aux intentions d'Infrabel et de la SNCB relative à l'implantation d'une station RER à Verboekhoven. Le 17 mai, le ministre a répondu qu'il a consulté Infrabel et la SNCB, qui estiment que la réalisation d'une station à Verboekhoven ne peut se concevoir que moyennant une mise à quatre voies, pour maintenir une régularité dans l'exploitation des trains IC.

Le ministre a conclu en estimant qu'au vu de l'importance des coûts d'investissement induits, de l'absence de budget dans le PPI de la SNCB et d'Infrabel, la création d'une gare RER à Verboekhoven ne semblait pas justifiée. Beliris a transmis ce courrier ministériel à la Région en date du 8 juin. Le Gouvernement régional a demandé le 19 juillet 2017 à Beliris de maintenir la station Verboekhoven, mais de rechercher des alternatives ne rendant pas impossible la station RER.

Ces alternatives sont présentées au comité stratégique du 28 février 2018. Le comité stratégique confirme le maintien de la station à Verboekhoven en maintenant la connexion avec les bus de l'avenue Voltaire et le tram du boulevard Lambermont et le choix de préserver l'avenir pour le train. Il opte par contre pour la suppression du passage sous voie et des aménagements des quais de la SNCB.

Dans le cadre de la recherche de ces alternatives Beliris a en date du 19 décembre 2017 rencontré la SNCB qui a clarifié sa position en précisant que le courrier envoyé par le ministre Bellot avait pour objectif de préciser qu'à court terme l'ouverture d'une station à Verboekhoven n'était pas envisagée. Ce qui ne signifiait pas que cela ne pourrait pas l'être à plus long terme et qu'elle demanderait de préserver cette possibilité pour l'avenir. La SNCB et Infrabel ont d'ailleurs confirmé cette position dans les avis émis en 2017 et en 2019 dans le cadre de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et d'environnement.

Finalement, dans le cadre de l'étude d'incidence réalisée par Ariès, une version alternative de la station située sous le boulevard Lambermont a été dessinée et analysée par le bureau d'études. Cette station, qui n'offrait plus de correspondance avec les bus de l'avenue Voltaire et plus d'entrée sur la rue Waelhem, a été jugée moins intéressante que celle proposée dans la demande de permis. Cet historique permet de constater que l'intégration d'une station à Verboekhoven s'inscrit dans une logique

het licht van de ingebruikname van de rest van het GEN-programma, op middellange termijn niet op de planning stond. De mogelijkheid werd echter niet uitgesloten.

In 2015 en 2016 werden tijdens technische overlegmomenten met Infrabel de ligging van het station en het te respecteren spoorprofiel bepaald. In een brief van 20 april 2017 peilde Beliris bij de federale minister van Mobiliteit naar de intenties van Infrabel en de NMBS met betrekking tot de bouw van een GEN-station ter hoogte van Verboekhoven. Op 17 mei antwoordde de minister dat hij Infrabel en de NMBS had geraadpleegd. Beide instanties voerden aan dat een station in Verboekhoven alleen haalbaar was als de lijn tot vier sporen zou worden uitgebreid om een vlotte doorstroming van het IC-treinverkeer te garanderen.

Aangezien dat aanzienlijke investeringen zou vergen en er geen budget voor was opgenomen in het meerjarig investeringsplan van de NMBS en Infrabel, besloot de minister dat de bouw van een GEN-station aan Verboekhoven op dat moment niet gerechtvaardigd leek. Beliris bezorgde die brief van de minister op 8 juni aan het gewest. Op 19 juli 2017 vroeg de Brusselse Regering Beliris om het station Verboekhoven te behouden, maar tegelijk alternatieven te onderzoeken die de bouw van het GEN-station niet in het gedrang zouden brengen.

Die alternatieven werden op 28 februari 2018 voorgesteld aan het strategisch comité. Het strategisch comité bevestigde dat er werd vastgehouden aan het station ter hoogte van Verboekhoven met aansluitingen op de buslijnen op de Voltairelaan en de tramlijnen op de Lambermontlaan en dat de mogelijkheid gevrijwaard moest blijven om in de toekomst te voorzien in een aansluiting op het treinvervoer. Het besliste echter om de doorgang onder de sporen en de aanpassingen van de NMBS-perrons te schrappen.

Op 19 december 2017 pleegde Beliris met de NMBS overleg over de zoektocht naar alternatieve oplossingen. Laatstgenoemde verduidelijkte haar standpunt en gaf aan dat de brief van minister Bellot bedoeld was om duidelijk te maken dat de opening van een station aan Verboekhoven op korte termijn niet op de planning stond. Dat betekende echter niet dat op langere termijn uitgesloten was. Integendeel, de NMBS vroeg om die mogelijkheid voor de toekomst open te houden. De NMBS en Infrabel bevestigden dat standpunt overigens in de adviezen die ze in 2017 en 2019 uitbrachten bij het onderzoek van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen.

Ten slotte werd in de door Ariès uitgevoerde effectenstudie een alternatieve versie van het station onder de Lambermontlaan uitgetekend en geanalyseerd. Die variant, die geen aansluiting meer bood op de buslijnen op de Voltairelaan en ook geen ingang via de Waelhemstraat meer omvatte, werd minder interessant bevonden dan de oplossing die in de vergunningsaanvraag was voorgesteld. Uit deze hele voorgeschiedenis blijkt dat er voortdurend naar gestreefd is om een station ter hoogte van

continue et que le choix de préserver l'avenir a été validé politiquement. Il permet également de constater qu'une concertation avec le ministre fédéral de la mobilité a eu lieu, bien que ce dernier ne soit pas membre du comité de coopération Beliris.

1.1.4. Échange de vues

Stijn Bex aimerait tout d'abord recevoir des précisions sur un élément dont M. Bossut n'a pas parlé dans son exposé, à savoir la décision, prise aux alentours de 2006, de scinder la responsabilité du chantier entre la STIB et Beliris. Tant la STIB que Beliris avancent que cette scission serait justifiée par l'expertise dont Beliris disposerait. Cependant, on ignore qui a été à l'initiative de cette décision. Est-ce une demande émanant de Beliris lui-même, de son ministre de tutelle ou était-ce un souhait de la STIB?

Par ailleurs, le député a relevé qu'une étude d'opportunité du projet de métro avait été attribuée à la SM BMN alors même que toutes les parties prenantes semblaient être déjà d'accord sur le principe de la construction de cette ligne. Cette étude d'opportunité n'avait-elle donc pas d'autre finalité que de prouver ce qui devait être établi? On peut, en cette hypothèse, avoir des doutes sur le caractère approfondi de l'analyse, par cette étude d'opportunité, des alternatives au métro. Les gouvernements régionaux et fédéraux ont-ils effectué une pression en faveur du métro auprès des auteurs de l'étude?

Pour revenir sur la question du coût du projet, il faut rappeler que l'État fédéral s'est engagé à en supporter une portion de quelque 500 millions d'euros, le reste des opérations étant à charge de la Région bruxelloise. Partant, vu l'implication limitée à un montant fixe de l'État fédéral, l'accord de coopération a-t-il prévu des mécanismes incitant Beliris à se montrer économe dans l'usage des moyens publics? Il faut veiller à ce que la Région ne doive pas supporter tous les dépassements de budget et que Beliris se préoccupe également de contenir le niveau de dépenses.

Enfin, l'orateur salue les compléments d'information apportés au sujet de la station Verboekhoven, qui viennent nuancer le rapport de la Cour des comptes. Il y a bien eu une concertation entre la SNCB, la Région et Beliris. M. Bossut a-t-il eu le sentiment d'avoir pu transmettre toutes les informations voulues à ce propos à la Cour des comptes, ou pense-t-il n'avoir pas été suffisamment entendu par la Cour, comme la STIB s'en est plaint? Le rapport de la Cour a-t-il bien pris en compte toutes les informations apportées par Beliris?

Cédric Bossut répond tout d'abord qu'il dispose de peu d'informations sur les motifs de la scission du projet en deux tronçons, durant la période 2006-2008, car il n'était pas encore directeur de Beliris et n'était pas encore impliqué dans ces discussions à cette époque. Il n'a en tout

Verboekhoven op te nemen in het tracé en dat de beleidsmakers de keuze om die mogelijkheid open te houden voor de toekomst hebben bekrachtigd. Daarnaast is ook duidelijk gebleken dat er overleg heeft plaatsgevonden met de federale minister van Mobiliteit, hoewel die geen lid was van het samenwerkingscomité van Beliris.

1.1.4. Gedachtewisseling

De heer Stijn Bex vraagt de heer Bossut vooreerst om een punt te verduidelijken waar hij het in zijn uiteenzetting niet over heeft gehad, namelijk de rond 2006 genomen beslissing om de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de werken op te splitsen tussen de MIVB en Beliris. Zowel de MIVB als Beliris stellen dat die opsplitsing te rechtvaardigen viel door de expertise waarover Beliris beschikte. Het blijft echter onduidelijk wie het initiatief voor die beslissing heeft genomen. Ging het om een verzoek van Beliris zelf, van de bevoegde minister, of kwam de vraag van de MIVB?

Daarnaast merkt het parlementslid op dat een opportuïteitsstudie over het metroproject werd gegund aan de tijdelijke vennootschap BMN, hoewel alle betrokken partijen het er principieel al over eens bleken te zijn dat die metrolijn er moest komen. Had die studie dan niet vooral tot doel om te bewijzen wat er bewezen moest worden? In dat geval kan men zich vragen stellen bij de mate waarin de alternatieven voor de metro in die opportuïteitsstudie grondig onderzocht zijn. Hebben de Brusselse en de federale regering druk uitgeoefend op de opstellers van de studie om de metrolijn te bepleiten?

Wat de kostprijs van het project betreft, had de federale overheid er zich toe verbonden ongeveer 500 miljoen euro voor haar rekening te nemen, terwijl het Brussels Gewest de overige kosten ten laste zou nemen. De inbreng van de federale overheid was dus beperkt tot een vast bedrag. Dat roept de vraag op of er in het samenwerkingsakkoord een regeling was afgesproken die Beliris ertoe moest aanzetten zuinig om te springen met de overheidsmiddelen. Dat om te vermijden dat het gewest zou moeten opdraaien voor alle budgetoverschrijdingen en dat ook Beliris de nodige moeite zou doen om de uitgaven onder controle te houden.

Tot slot waardeert de spreker de bijkomende toelichting over het station Verboekhoven, die genuanceerder is dan de opmerkingen in het verslag van het Rekenhof. Er heeft wel degelijk overleg plaatsgevonden tussen de NMBS, het gewest en Beliris. Had de heer Bossut het gevoel dat hij alle relevante informatie daarover heeft kunnen bezorgen aan het Rekenhof, of meent hij, zoals de MIVB heeft aangeklaagd, dat er onvoldoende naar hem werd geluisterd? Houdt het verslag van het Rekenhof voldoende rekening met alle informatie die Beliris heeft aangeleverd?

Cédric Bossut antwoordt om te beginnen dat hij weinig informatie heeft over de redenen die in de periode 2006-2008 ten grondslag lagen aan de opsplitsing van het project in twee delen, aangezien hij toen nog niet aan het hoofd van Beliris stond en hij destijds dus niet bij

cas retrouvé aucun document administratif contenant une demande de la STIB de confier à Beliris une partie de la maîtrise d'ouvrage. La pièce la plus probante est la décision du comité de coopération de Beliris de juin 2008, évoquée dans l'exposé, qui affecte un premier budget de 5 millions d'euros à la mise en œuvre d'une liaison de transport en commun de haute performance dans l'axe nord-sud de Bruxelles. M. Bossut ne saurait en dire davantage à ce sujet.

La décision de principe a donc été prise dans le cadre du plan Iris 2. M. Bex demande dans quelle mesure l'étude de BMN n'était donc pas orientée et n'aurait pas eu pour unique but de confirmer une décision déjà prise. M. Bossut estime que non. Cette étude a été faite de manière scientifique par deux bureaux sous-traitants, et donc pas par BMN directement. Les différents scénarios évoqués, qu'ils soient de tram, de tram amélioré ou de pré-métro, ont été évalués de la même manière, avec les mêmes bases et avec le même modèle. Donc les bases qui permettent d'étudier les différents modèles sont identiques pour les différents scénarios.

Les critères qui ont été utilisés pour évaluer les différents scénarios étaient également identiques: la capacité d'un transport en commun ne peut pas être supérieure à 80 % de sa capacité totale, la contribution au report modal doit être significative et la vitesse commerciale ne peut pas être inférieure à 20 km/h. Or on sait que les trams, que ce soit la version existante ou la version améliorée, ne permettent jamais d'atteindre cette vitesse commerciale de 20 km/h, au vu du tracé au sein de Schaerbeek et d'Evere.

Au sujet de l'estimation du coût d'exécution du chantier et des modalités de financement, qui sont d'ailleurs l'objet d'un autre chapitre du rapport de la Cour des comptes, M. Bossut précise que les estimations de coût effectuées par BMN ont été contrôlées systématiquement à partir de 2015 par le bureau de contrôle Arcadis, qui est un bureau renommé. Par ailleurs, le protocole de financement signé en 2016 ne contient aucun mécanisme permettant une augmentation de la contribution de Beliris. Dans ce dossier comme dans tous les autres, Beliris est au service de la Région et se borne à mettre en œuvre les décisions du Comité de coopération et du comité stratégique. Il ne lui incombe donc pas de déterminer si une demande complémentaire de la Région est justifiée ou pas.

L'orateur avait ensuite évoqué les critiques de la Cour des comptes sur le chantier au niveau de la place Verboekhoven. Même s'il est délicat d'émettre des réserves sur le rapport de la Cour, M. Bossut affirme que, de manière globale, ce rapport est peu objectif et qu'il ne prend pas en considération l'ensemble des éléments présentés par Beliris.

de les gesprekken daarover betrokken was. Hij heeft in elk geval geen enkel administratief document teruggevonden waaruit blijkt dat de MIVB zou hebben gevraagd om een deel van het bouwheerschap toe te vertrouwen aan Beliris. Het meest relevante stuk is de beslissing van het samenwerkingscomité van Beliris uit juni 2008, waarover hij het in zijn uiteenzetting reeds had, om een eerste budget van 5 miljoen euro toe te kennen voor de totstandbrenging van een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding op de noord-zuidas in Brussel. Meer kan de heer Bossut daarover niet zeggen.

De principebeslissing was dus genomen op basis van het Iris 2-plan. De heer Bex vroeg in hoeverre de studie van BMN in een bepaalde richting werd gestuurd en of zij misschien enkel bedoeld was om een beslissing te bevestigen die eigenlijk al genomen was. De heer Bossut vindt van niet. De studie werd op wetenschappelijke wijze uitgevoerd door twee studiebureaus in onderaanneming, en dus niet rechtstreeks door BMN zelf. De verschillende scenario's (tram, verbeterde tram of premetro) werden op dezelfde manier beoordeeld, op basis van dezelfde uitgangspunten en aan de hand van hetzelfde model. De basis waarop de verschillende modellen werden onderzocht, was dus identiek voor alle scenario's.

Ook de criteria om de verschillende scenario's te beoordelen waren dezelfde: het mogelijke aantal te vervoeren reizigers mocht niet meer bedragen dan 80 % van de totale capaciteit van het vervoermiddel, de modal shift moest er in aanzienlijke mate door worden bevorderd en de reissnelheid mocht niet minder dan 20 kilometer per uur bedragen. Het is echter bekend dat trams, zowel in hun huidige als in een verbeterde vorm, op het tracé door Schaerbeek en Evere nooit een reissnelheid van 20 kilometer per uur kunnen halen.

Met betrekking tot de raming van de kosten voor de uitvoering van de werken en de financieringswijze, die overigens in een ander hoofdstuk van het verslag van het Rekenhof aan bod komen, zegt de heer Bossut dat de kostenramingen van BMN vanaf 2015 stelselmatig werden gecontroleerd door het gerenommeerde controlebureau Arcadis. Voorts was in het financieringsprotocol dat in 2016 werd ondertekend, geen regeling opgenomen om de bijdrage van Beliris eventueel te verhogen. Beliris stond in dit dossier, net als in alle andere, ten dienste van het gewest en beperkte zich tot het uitvoeren van de beslissingen van het samenwerkingscomité en het strategisch comité. Het was dus niet aan Beliris om te bepalen of een vraag van het gewest om meer middelen al dan niet gerechtvaardigd was.

De spreker gaat vervolgens in op de kritiek van het Rekenhof op de werken aan het Verboekhovenplein. De heer Bossut vindt het delicaat om kanttekeningen te plaatsen bij het verslag van het Rekenhof, maar meent dat het verslag algemeen genomen weinig objectief is en geen rekening houdt met alle gegevens die door Beliris zijn bezorgd.

M. Jamal Ikazban remercie M. Bossut pour sa franchise. Il relève avant tout de ses explications que, contrairement à ce qui avait été souvent affirmé, le plan Iris 2 prévoyait bien la construction de la ligne de métro 3. Par ailleurs, il ressort de l'exposé de M. Bossut que le comité stratégique rassemblait dès 2015 des représentants de presque tous les membres du gouvernement.

D'autre part, le maître d'ouvrage du chantier reste bien la STIB, tandis que Beliris jouit seulement d'une délégation momentanée, sur des portions bien précises du chantier. Eu égard aux nombreux bureaux d'études qui sont intervenus dans le dossier, dont certains ont agi en sous-traitance d'autres bureaux d'études, M. Ikazban demande à en recevoir la liste, en précisant la mission qui a été attribuée à chacun.

Comment en est-on arrivé à l'option d'une congélation du sol, qui s'est avéré un facteur déterminant de l'envolée des dépenses?

Ensuite, le député demande à recevoir également la liste des demandes complémentaires de la Région dans l'exécution du chantier, afin d'avoir un aperçu plus précis des hausses de dépenses engendrées.

M. Ibrahim Dönmez note pour sa part que M. Bossut a bien démontré l'absolue nécessité de réaliser la ligne de métro 3, en raison de la densité des quartiers desservis. Par conséquent, il y a de quoi avoir du mal à comprendre la renonciation à la construction d'une station sous la place Verboekhoven, qui est particulièrement densément peuplée et qui est un nœud de correspondance avec la ligne de chemin de fer et des lignes de tram. Pourquoi avoir placé la station ailleurs, contrairement à ce qui était prévu dans le premier lot de marché public?

Enfin, le député souhaite que M. Bossut explique plus avant pourquoi il estime que le rapport de la Cour des comptes manquerait d'objectivité.

M. Cédric Bossut confirme ce qui figure également en page 14 du rapport de la Cour des comptes: la décision de principe de réaliser une «liaison de transports en commun de haute performance» vers le nord de Bruxelles a été prise et recommandée dans le cadre de l'étude découlant du plan Iris 2. En approuvant ce plan, le gouvernement bruxellois a adopté le plan de déplacement qui en découle. Par la suite, de nombreuses mesures d'exécution du plan Iris 2 ont été mises en œuvre par Beliris, la STIB et Bruxelles Mobilité.

L'orateur confirme ensuite que le comité stratégique compte en son sein des représentants de l'ensemble des ministres du gouvernement, à l'exception du ministre de l'Economie, et que Beliris a une délégation de maîtrise d'ouvrage de la STIB pour le projet. Par ailleurs, la liste des bureaux d'études impliqués dans le projet, ainsi que leurs missions, sera transmise à la commission.

De heer Jamal Ikazban bedankt de heer Bossut voor zijn openheid. Uit zijn toelichting leidt hij in de eerste plaats af dat het Iris 2-plan, in tegenstelling tot wat vaak is beweerd, wel degelijk voorzag in de aanleg van metrolijn 3. Voorts blijkt uit de uiteenzetting van de heer Bossut dat het strategisch comité al in 2015 vertegenwoordigers van bijna alle regeringsleden samenbracht aan tafel.

Voor het overige trad de MIVB dus wel degelijk op als bouwheer van de werken, terwijl Beliris tijdelijk en alleen voor enkele duidelijk bepaalde delen van de werken fungeerde als gedelegeerd bouwheer. Bij dit dossier werden heel wat studiebureaus betrokken. Sommige werkten zelfs in onderaanneming voor andere bureaus. De heer Ikazban vraagt om een lijst van die bureaus te bezorgen, met vermelding van de opdrachten die elk daarvan heeft uitgevoerd.

Ook wil hij weten hoe men tot de keuze voor grond-bevriezing is gekomen, aangezien die techniek een doorslaggevende rol heeft gespeeld in de sterke stijging van de uitgaven.

Vervolgens vraagt het parlementslid om ook een lijst van de bijkomende verzoeken van het gewest tijdens de uitvoering van de werken te bezorgen, zodat hij een duidelijker beeld kan krijgen van de extra uitgaven die daaruit zijn voortgevloeid.

De heer Ibrahim Dönmez merkt op zijn beurt op dat de heer Bossut duidelijk heeft aangetoond dat het absoluut nodig was om metrolijn 3 aan te leggen om de dichtbevolkte wijken te kunnen bedienen. Hij kan dan ook maar moeilijk begrijpen waarom is afgezien van de bouw van een station onder het Verboekhovenplein, dat zich bevindt in een bijzonder dichtbevolkt gebied en bovendien een belangrijk knooppunt is met aansluitingen op het spoor en tramlijnen. Waarom werd het station uiteindelijk elders ingepland, in afwijking van wat in het eerste perceel van de overheidsopdracht was bepaald?

Tot slot vraagt het parlementslid de heer Bossut om nader toe te lichten waarom hij vindt dat het verslag van het Rekenhof weinig objectief is.

De heer Cédric Bossut bevestigt wat ook op bladzijde 14 van het verslag van het Rekenhof staat: de principiële beslissing om een "hoogwaardige openbaarvervoersverbinding" naar het noorden van Brussel tot stand te brengen werd genomen en aanbevolen op basis van de studie over het Iris 2-plan. Door dat plan goed te keuren gaf de regering groen licht voor het daaruit voortvloeiende mobiliteitsplan. Nadien werden tal van maatregelen uit het Iris 2-plan uitgevoerd door Beliris, de MIVB en Brussel Mobiliteit.

De spreker bevestigt voorts dat in het strategisch comité alle ministers van de regering, behalve de minister van Economie, vertegenwoordigd waren en dat de MIVB voor dit project een deel van het bouwheerschap had gedelegeerd aan Beliris. De lijst van de bij het project betrokken studiebureaus en hun opdrachten zal aan de commissie worden bezorgd.

M. Bossut explique que la technique de la congélation du sol a été retenue en raison du fait que la technique dite «cut and cover», autrement dit le creusement à ciel ouvert, a été écartée au profit d'un creusement souterrain, en-dessous de bâtiments existants. Eu égard à la présence d'eau souterraine, il a fallu user de la congélation pour pouvoir réaliser les parois en béton. Une fois ces parois réalisées, la décongélation requiert ensuite des mesures de compensation, pour éviter que les immeubles en surface ne se tassent de manière différentielle.

L'orateur fournira la liste demandée des suppléments sollicités à partir de 2015. Ceux-ci ont été mentionnés dans les rapports au comité stratégique, en vue d'une validation.

Une alternative à une station sous la place Verboekhoven a été donc étudiée, pour placer cette station sous le boulevard Lambermont, à l'instigation d'urban.brussels, dans le cadre d'une étude d'incidence. Puisqu'une connexion avec le réseau RER avait perdu de sa pertinence, il a été envisagé de déplacer la future station sous ce boulevard, en vue de réduire les dépenses. Cependant, cette étude a démontré que ce scénario n'était pas plus intéressant que le plan figurant dans la demande de permis d'urbanisme, entre autres à cause de la circulation sur le boulevard, qui aurait été entravée durant plusieurs années.

Enfin, même si M. Bossut mesure que son appréciation des conclusions du rapport de la Cour des comptes peut sembler audacieuse, il regrette que ce rapport cite de manière exhaustive toutes les remarques qu'un entrepreneur avait adressées à Beliris pour le chantier sous la Gare du Nord, sans prendre ensuite en considération les réponses fournies par l'administration.

M. Ilyas El Omari demande si le renforcement de la ligne de train S, qui relie rapidement Bordet à Schuman, peut pallier le retard annoncé de la mise en service du futur métro 3 entre la Gare du Nord et Bordet. De même, une navette pourrait être instaurée entre Delta, Evere et Haren. La STIB doit davantage collaborer avec la SNCB.

M. Cédric Bossut rappelle que le projet de métro 3 a pour objet de relier les quartiers du Nord de Bruxelles avec le centre de la ville, et pas avec Schuman. Il ne s'agit donc pas d'une liaison de rocade. Par ailleurs, une exploitation conjointe, par la STIB et la SNCB, des rails de chemin de fer semble illusoire. Ces voies sont déjà à saturation. C'est la raison pour laquelle la SNCB s'est opposée à l'idée de constituer une gare sous la place Verboekhoven sans un dédoublement des voies pour le trafic des trains IC.

De heer Bossut legt uit dat voor de grondbevriezingstechniek werd gekozen, omdat was afgestapt van de cut-and-covertechniek, waarbij in open lucht wordt gegraven. In plaats daarvan gaf men er de voorkeur aan om de graafwerken ondergronds uit te voeren onder bestaande gebouwen. Door de aanwezigheid van grondwater was het nodig de bodem te bevriezen om de betonnen wanden te kunnen bouwen. Zodra die wanden voltooid waren, moest de grond weer worden ontdooid. Daarbij moesten compenserende maatregelen worden genomen om te vermijden dat de gebouwen aan de oppervlakte ongelijkmatig zouden verzakken.

De spreker zal ook de gevraagde lijst met de bijkomende verzoeken vanaf 2015 bezorgen. Die werden telkens opgenomen in de verslagen aan het strategisch comité om vervolgens te worden goedgekeurd.

In het kader van een effectenstudie werd op aansturen van urban.brussels een alternatief onderzocht waarbij het station niet onder het Verboekhovenplein, maar onder de Lambermontlaan zou worden gebouwd. Aangezien een aansluiting op het GEN-net toch niet meer aan de orde was, werd overwogen om de locatie van het toekomstige station te wijzigen en het onder die laan te bouwen om de uitgaven te drukken. Uit de studie bleek echter dat dat scenario geen betere oplossing bood dan de plannen die bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag waren gevoegd, onder meer omdat het verkeer op de Lambermontlaan daar gedurende meerdere jaren ernstige hinder van zou ondervinden.

Tot slot geeft de heer Bossut toe dat zijn beoordeling van de conclusies van het verslag van het Rekenhof misschien scherp overkomt. Hij betreurt echter dat alle opmerkingen over de werken onder het Noordstation die een aannemer aan Beliris had gericht, in het verslag volledig zijn belicht, maar dat er geen aandacht besteed is aan de antwoorden die de administratie daarop heeft geformuleerd.

De heer Ilyas El Omari vraagt of een versterking van de snelle S-treinverbinding tussen Bordet en Schuman de vertraging die is opgelopen met de ingebruikname van de toekomstige metrolijn 3 tussen het Noordstation en Bordet, kan opvangen. Daarnaast zou ook een pendeldienst kunnen worden ingelegd tussen Delta, Evere en Haren. De MIVB zou nauwer moeten samenwerken met de NMBS.

De heer Cédric Bossut benadrukt dat metrolijn 3 bedoeld is om de wijken in het noorden van Brussel te verbinden met het stadscentrum, en niet met Schuman. Het gaat dus niet om een ringlijn. Bovendien lijkt een gezamenlijke exploitatie van de spoorinfrastructuur door de MIVB en de NMBS weinig realistisch. De sporen zijn nu al verzadigd. Dat is ook de reden waarom de NMBS zich heeft verzet tegen het idee om een station onder het Verboekhovenplein te bouwen zonder eerst het aantal sporen voor het IC-treinverkeer te verdubbelen.

Mme Françoise De Smedt relève que Beliris et la STIB semblent se renvoyer mutuellement la responsabilité des erreurs commises.

Tout d'abord, une question cruciale reste sans réponse: pourquoi avoir scindé la maîtrise d'ouvrage sur le projet de métro 3, alors que la STIB avait assuré seule par le passé les extensions du métro, notamment vers Erasme? On a démultiplié les intervenants, ce qui a induit une dilution des responsabilités. Beliris jouirait-il d'une expertise particulière qui aurait justifié de lui confier la maîtrise d'ouvrage du tronçon entre Nord et Bordet?

D'autre part, la Cour des comptes a évoqué un conflit d'intérêt dans la réalisation de l'étude d'opportunité. Les représentants de la STIB ont affirmé à cet égard, lors de la réunion précédente, qu'il n'y avait eu aucune illégalité commise dans la réalisation de cette étude et ont contesté la qualification de conflit d'intérêts. De son côté, M. Bossut vient d'ajouter que cette étude avait été menée conformément aux pratiques de l'époque, dans un marché public à tranches. Qui a opté pour ce type de marché?

La Cour des comptes a affirmé en outre que ce marché attribué à la société momentanée Bureau Métro Nord (BMN) aurait été contraire au principe de proportionnalité. Que répond M. Bossut à cette critique? Le marché passé avec BMN aurait ensuite été étendu par 22 avenants, ce qui aurait contribué à alourdir les dépenses. La mise à disposition d'un agent du bureau d'études BMN auprès de Beliris, rémunéré en outre par celui-ci, constituerait aussi un conflit d'intérêt, selon la Cour des comptes.

Les données de fréquentation du tram 55 ont été régularisées seulement 2 ans après. Pour quelle raison?

La cour a critiqué également des manques d'études de sol et des manques de consultations des archives. M. Bossut concède-t-il une erreur à ce propos?

D'autre part, au croisement des deux tronçons du chantier, à la Gare du Nord, il y aurait eu des problèmes de communication entre Beliris et la STIB. M. Bossut reconnaît-il de telles erreurs? Estime-t-il au contraire qu'aucune faute n'a été commise, à l'instar de la STIB?

Enfin, dans l'hypothèse d'un arrêt des travaux entre la Gare du Nord et Bordet, la STIB devrait-elle rembourser à Beliris les 500 millions d'euros engagés par l'État fédéral?

M. Cédric Bossut explique tout d'abord qu'il ignore pourquoi la maîtrise d'ouvrage a été scindée en deux tronçons, comme il l'a dit en réponse à M. Bex. Cette décision a été prise quand il n'était pas encore directeur de Beliris. Peut-être a-t-elle reposé sur la différence d'expertise requise pour ces deux tronçons.

Mevrouw Françoise De Smedt merkt op dat Beliris en de MIVB de verantwoordelijkheid voor de gemaakte fouten lijken door te schuiven naar elkaar.

Eerst en vooral blijft een cruciale vraag onbeantwoord: waarom werd het bouwheerschap van het Metro 3-project opgesplitst, terwijl de MIVB in het verleden alleen instond voor de werken om het metronet uit te breiden, onder meer richting Erasmus? Door het aantal betrokken partijen te vergroten is de verantwoordelijkheid versnipperd geraakt. Werd het bouwheerschap voor het traject tussen het Noordstation en Bordet aan Beliris toevertrouwd, omdat het over bijzonder expertise beschikte?

Voorts heeft het Rekenhof gewezen op mogelijke belangenvermenging bij de uitvoering van de opportuniteitsstudie. Tijdens de vorige vergadering hebben de vertegenwoordigers van de MIVB in dat verband verklaard dat er niet onwettig is gehandeld bij de uitvoering van die studie. Zij betwistten dat er sprake was van een belangenconflict. De heer Bossut heeft zonet op zijn beurt verklaard dat die studie werd uitgevoerd via een overheidsopdracht in schijven, wat toen gangbaar was. Wie heeft voor die formule gekozen?

Het Rekenhof stelde bovendien dat de opdracht die aan de tijdelijke vennootschap Bureau Métro Nord (BMN) werd gegund, niet in overeenstemming zou zijn met het proportionaliteitsbeginsel. Wat is het antwoord van de heer Bossut op die kritiek? De aan BMN gegunde opdracht zou nadien op basis van 22 bijakten zijn uitgebreid, wat de uitgaven verder de hoogte heeft ingejaagd. Ook het feit dat een medewerker van het studiebureau BMN ter beschikking werd gesteld van Beliris en bovendien door Beliris werd betaald, zou volgens het Rekenhof een belangenconflict vormen.

De gegevens over de reizigersaantallen van tramlijn 55 werden pas twee jaar later geregulariseerd. Hoe komt dat?

Het Rekenhof heeft ook kritiek geuit op het feit dat er te weinig bodemonderzoeken zijn uitgevoerd en de archieven niet werden geraadpleegd. Erkent de heer Bossut dat er fouten zijn gemaakt?

Voorts zouden Beliris en de MIVB bij de werken ter hoogte van het Noordstation, waar beide trajecten samenkomen, niet goed met elkaar hebben gecommuniceerd. Erkent de heer Bossut dat het daar mank liep of vindt hij, net als de MIVB, dat er geen fouten zijn gemaakt?

Indien de werken tussen het Noordstation en Bordet zouden worden stopgezet, moet de MIVB de 500 miljoen euro die de federale overheid via Beliris heeft geïnvesteerd, dan terugbetalen?

De heer Cédric Bossut verklaart om te beginnen dat hij, zoals hij al aangaf in zijn antwoord aan de heer Bex, niet weet waarom het bouwheerschap in twee delen werd opgesplitst. Die beslissing werd genomen toen hij nog niet aan het hoofd van Beliris stond. Mogelijk speelde het feit dat voor beide trajecten verschillende expertise nodig was, daarbij een rol.

Il faut rappeler que le chantier du tronçon central, géré uniquement par la STIB, consiste à vrai dire à transformer le réseau de pré-métro en réseau de métro, hormis des travaux de génie civil à Constitution et à Albert. Il fait donc appel à des techniques bien maîtrisées par la STIB, mais pas par Beliris.

Au contraire, pour l'extension vers Bordet, les parties du projet déléguées à Beliris portent sur le génie civil et le parachèvement des stations, tandis que la STIB a conservé la maîtrise d'ouvrage pour le surplus qui relève de sa spécialisation, tels que les rails, la signalisation, les ascenseurs ou encore les escalators. On se souviendra qu'en 2008 et en 2009, Beliris réalisait plusieurs grands projets, à savoir d'une part la liaison ferroviaire Schuman-Josaphat exécuté pour le compte d'Infrabel, avant qu'Infrabel ne pose les voies et la signalisation, à l'instar de ce que ce qui est prévu pour le métro 3, et d'autre part la rénovation du pôle multimodal Schuman et de la station Arts-Loi, c'est-à-dire des stations étudiées et exécutées par Beliris, en coordination avec la DITP et la STIB. Ces deux chantiers de grande envergure ont permis à Beliris de développer une expertise reconnue en matière de parachèvement de stations et d'ouvrages de génie civil souterrains. On peut en outre citer un troisième grand projet, réalisé entre 2008 et 2012: le tunnel sous le boulevard Léopold III.

Une scission de la maîtrise d'ouvrage dans un chantier aussi vaste et aussi complexe que le métro 3 n'a donc rien d'inhabituel. Elle s'observe aussi dans de nombreux autres projets, quand il s'agit de mettre en œuvre la spécialisation de différents intervenants.

Pour en venir aux allégations de conflit d'intérêts, M. Bossut rappelle que Beliris a rédigé une proposition de cahier de charges en concertation avec la STIB et avec Bruxelles Mobilité. L'approbation de ces deux organes a été recueillie par deux fois de manière formelle.

Comme Mme De Smedt l'a dit, la Cour des comptes a en effet critiqué la formule utilisée par Beliris pour l'évaluation des honoraires, en affirmant qu'elle contrevenait au principe de proportionnalité. Cependant, la formule d'évaluation en question, utilisée par Beliris entre 2001 et 2015, a été validée par l'inspection des finances avant d'être utilisée pour des dizaines de marchés d'études, sans que jamais un recours n'ait été introduit pour ce motif, ni qu'aucun avocat consulté par Beliris n'y ait trouvé à redire. Par ailleurs, l'offre de BMN était d'ailleurs la moins chère et a donc reçu le plus de points en application de la formule, mais elle était aussi de la meilleure qualité. Le bureau d'étude BMN se serait donc vu attribuer le marché, quelle que soit la formule appliquée.

La conclusion des 22 avenants aux marchés a systématiquement été justifiée par Beliris dans ses rapports.

Op het centrale traject, dat volledig door de MIVB werd beheerd, moest eigenlijk gewoon de bestaande premetrolijn worden omgevormd tot een volwaardige metrolijn. Alleen ter hoogte van Grondwet en Albert dienden enkele civieltechnische werken te worden uitgevoerd. Op dat traject moesten dus technieken worden toegepast waar de MIVB goed in thuis was, maar Beliris niet.

Voor de uitbreiding van het net richting Bordet daarentegen werden de civieltechnische werken en de afwerking van de stations gedelegeerd aan Beliris, maar bleef de MIVB fungeren als bouwheer voor de overige delen van het project die tot haar kernexpertise behoorden, zoals de sporen, de signalisatie, de liften en de roltrappen. Beliris had in 2008 en 2009 bovendien al verschillende grote projecten uitgevoerd. Zo hield het zich in opdracht van Infrabel bezig met de spoorverbinding tussen Schuman en Josaphat, waarna Infrabel zelf de sporen en de signalisatie plaatste, wat ook het plan was voor metrolijn 3. Daarnaast stond het in voor de renovatie van het multimodale knooppunt Schuman en van het station Kunst-Wet. Beliris ontfermde zich over de studies voor die stations en zorgde voor de uitvoering van de werken, onder coördinatie van de DIOV en de MIVB. Dankzij die twee grootschalige projecten kon Beliris erkende expertise opbouwen in de afwerking van stations en ondergrondse civieltechnische bouwwerken. Een derde grootschalig project waaraan Beliris tussen 2008 en 2012 zijn naam verbond, was de tunnel onder de Leopold III-laan.

Er was dus niets vreemds aan om het bouwheerschap van een omvangrijk en complex project als Metro 3 op te splitsen. Dat wordt ook gedaan voor tal van andere projecten om gebruik te kunnen maken van de specifieke expertise van verschillende betrokken partijen.

Wat de vermeende belangenvermenging betreft, benadrukt de heer Bossut dat Beliris in overleg met de MIVB en Brussel Mobiliteit een voorstel voor een bestek had opgesteld. Beide instanties hebben dat tweemaal formeel goedgekeurd.

Zoals mevrouw De Smedt aangaf, heeft het Rekenhof inderdaad kritiek geuit op de formule die Beliris gebruikte om de erelonen te beoordelen, omdat die in strijd geweest zou zijn met het proportionaliteitsbeginsel. Die beoordelingsmethode, die Beliris tussen 2001 en 2015 hanteerde, was echter vooraf goedgekeurd door de Inspectie van Financiën en werd nadien nog gebruikt voor tientallen studieopdrachten, zonder dat daar ooit een beroep tegen werd ingesteld en zonder dat de door Beliris geraadpleegde advocaten daar bezwaar tegen hadden. Bovendien was de offerte van BMN niet alleen de goedkoopste en kreeg zij daardoor in toepassing van de formule de meeste punten, maar scoorde zij ook het best op kwaliteit. Het studiebureau BMN zou de opdracht hoe dan ook hebben gekregen, welke formule er ook zou zijn toegepast.

Beliris heeft in zijn verslagen de 22 bijakten die aan de opdrachten werden gehecht, stelselmatig gerechtvaardigd.

Beliris a en effet procédé à des comptages de fréquentation du tram 55, ce qui n'était pas prévu dans le cahier de charge, étant donné que les comptages fournis par Bruxelles Mobilité d'après le modèle Musti ne correspondaient pas aux observations empiriques, à savoir la saturation de cette ligne. Par ailleurs, Bruxelles Mobilité et la STIB n'étaient pas en capacité de fournir le nombre de montées et descentes du tram. Le bureau BMN a donc été chargé par Beliris d'un comptage de fréquentation de ce tram. Cette opération, réalisée fin mars 2012, a coûté 9000 euros. Ses résultats ont été intégrés dans la modélisation encore en vigueur.

La position de la Cour des comptes au sujet de la somme engagée de 500 millions d'euros est encore en cours d'examen par Beliris.

Contrairement à ce qu'a conclu la Cour des comptes, il n'y a pas eu de problèmes de coordination entre la STIB et Beliris. Il ressortait des procès-verbaux du comité stratégique que Beliris a demandé à la STIB un planning plus précis du chantier entre la Gare du Nord et Albert, en vue de planifier les travaux à exécuter à la gare du Nord. Néanmoins, la STIB n'a pu fournir cette information, puisqu'elle était en pleine discussion avec les entrepreneurs, les bureaux d'études et le Gouvernement régional au sujet du chantier sous la place de la Constitution.

M. Gilles Verstraeten constate, dès cette deuxième réunion d'auditions, que l'on assiste à un spectacle typiquement bruxellois, où tout le monde est un peu compétent mais où personne n'est finalement responsable. Peut-être était-ce au fond la raison pour laquelle la maîtrise d'ouvrage de ce chantier a été scindée.

Il est d'ailleurs étonnant que M. Bossut déclare qu'il ignore les motifs de cette scission. Au-delà du cas personnel de M. Bossut et du début de son activité de directeur, Beliris ne dispose-t-il pas en son sein d'une pareille information fondatrice? N'existe-il vraiment aucun document exposant les motivations de cette décision ainsi que les avantages escomptés?

M. Bossut a tenté d'expliquer *a posteriori* que cette décision était sans doute voulue pour tirer profit des expertises différentes de la STIB et de Beliris. N'aurait-il pas néanmoins été en tout cas judicieux de veiller à ce qu'une autorité unique conserve la maîtrise et la direction du chantier? La STIB a bien laissé entendre qu'elle aurait préféré garder la maîtrise de la totalité de l'ouvrage, mais que les responsables politiques en avaient décidé autrement. Qu'en pense M. Bossut? Pourquoi avoir procédé différemment que par le passé, lors des chantiers antérieurs du métro?

D'autre part, M. Bossut a concédé que Beliris ne lance plus de marchés publics par tranches, pour éviter toute ambigüité liée à des conflits d'intérêts. La STIB, par contre,

Hoewel dit niet in het bestek was opgenomen, heeft Beliris inderdaad reizigerstellingen laten uitvoeren op tramlijn 55, aangezien de tellingen die Brussel Mobiliteit op basis van het Musti-model had bezorgd, niet overeenstemden met de empirische vaststelling dat die lijn verzadigd was. Brussel Mobiliteit en de MIVB waren overigens niet in staat om gegevens te bezorgen over het aantal op- en afstappende reizigers. Daarom kreeg het bureau BMN van Beliris de opdracht om de reizigers aantallen op die tramlijn te tellen. Die telling werd eind maart 2012 uitgevoerd en kostte 9.000 euro. De resultaten daarvan werden verwerkt in de modellering die vandaag nog steeds van kracht is.

Beliris neemt het standpunt van het Rekenhof over het vastgelegde bedrag van 500 miljoen euro momenteel nog onder de loep.

In tegenstelling tot wat het Rekenhof beweert, heeft de coördinatie tussen de MIVB en Beliris nooit problemen opgeleverd. Uit de verslagen van het strategisch comité is gebleken dat Beliris aan de MIVB gevraagd heeft om een nauwkeuriger tijdschema van de werken tussen het Noordstation en Albert te bezorgen, zodat de nodige werken in het Noordstation konden worden ingepland. De MIVB bleek echter niet in staat om die informatie te leveren, aangezien ze met de aannemers, de studiebureaus en de Brusselse Regering volop besprekingen aan het voeren was over de werken onder het Grondwetplein.

De heer Gilles Verstraeten merkt op dat zich ook tijdens deze tweede reeks hoorzittingen voordoet wat we in Brussel zo vaak zien: iedereen is een beetje bevoegd, maar uiteindelijk is niemand verantwoordelijk. Misschien was dat ook de eigenlijke reden waarom het bouwheerschap voor de werken werd opgesplitst.

Het wekt overigens verbazing dat de heer Bossut aangeeft niet te weten waarom die opsplitsing dan wel werd doorgevoerd. Is er, los van de persoonlijke inzichten van de heer Bossut en zijn aantreden als directeur, bij Beliris niemand op de hoogte van de hele voorgeschiedenis die daartoe heeft geleid? Is er echt geen enkel document voorhanden waarin de achterliggende redenen van die beslissing en de verwachte voordelen ervan worden toegelicht?

De heer Bossut heeft proberen uitleggen dat die beslissing, achteraf beschouwd, allicht was genomen om ten volle gebruik te kunnen maken van de respectieve vakkennis van de MIVB en Beliris. Ware het echter niet verstandiger geweest om één enkele instantie de controle en de leiding over de werken te laten behouden? De MIVB heeft duidelijk laten verstaan dat zij liever de controle over de volledige werken had gehad, maar dat de beleidsverantwoordelijken daar anders over hebben beslist. Wat denkt de heer Bossut daarover? Waarom werd op een andere manier te werk gegaan dan bij eerdere metrowerken?

Voorts heeft de heer Bossut toegegeven dat Beliris geen overheidsopdrachten in schijven meer uitschrijft om elk vermoeden van belangenvermenging in de kiem

a fermement défendu ce mécanisme. Que pense M. Bossut des arguments de la STIB?

Est-il commun, pour des marchés publics d'une telle envergure, d'avoir recours à des sous-traitants? Et surtout, est-il normal qu'une entreprise adjudicataire fasse appel à un sous-traitant sans en avertir le pouvoir adjudicateur, puisque M. Bossut a fait comprendre qu'il ne connaissait pas l'ensemble des sous-traitants? L'orateur demande en tout cas à recevoir la liste la plus détaillée possible des adjudicataires et de leurs sous-traitants.

M. Cédric Bossut souligne tout d'abord que le maître d'ouvrage du chantier reste bien la STIB. Cette dernière a seulement délégué à Beliris la responsabilité des travaux de génie civil et de parachèvement des stations pour le tronçon Nord-Bordet. On ne peut donc proprement parler de scission de maîtrise d'ouvrage.

Par ailleurs, Beliris procède encore actuellement à des marchés publics à tranches, mais plus quand il s'agit de réaliser une étude de faisabilité puis sa mise en œuvre subséquente éventuelle. Il peut arriver que Beliris scinde dans des tranches distinctes, d'une part, les études jusqu'à la demande de permis d'urbanisme et, d'autre part, la mise en exécution du projet. Les marchés publics à tranches sont conformes à la loi, mais Beliris n'y recourt plus lorsqu'il s'agit d'évaluer l'opportunité ou la faisabilité d'un projet qui pourrait, le cas échéant, être mis en œuvre.

Enfin, les entrepreneurs adjudicataires ont l'obligation légale de communiquer au pouvoir adjudicateur les coordonnées de l'ensemble de leurs sous-traitants, afin de lutter contre le travail au noir. Toutefois, cette obligation ne s'étend pas aux bureaux d'étude. C'est pourquoi M. Bossut, même s'il a connaissance des sous-traitants principaux des bureaux d'études adjudicataires, ne peut en dresser une liste exhaustive.

Mme Sofia Bennani estime que le mécanisme du marché public à tranches portant d'abord sur une étude de faisabilité n'était vraisemblablement pas une méthode appropriée puisque Beliris ne l'utilise plus.

Quelles étaient les entreprises ayant remis une offre pour le marché qui a finalement été confié à BMN? Quels étaient les critères définis dans le cahier de charges pour analyser ces offres avant attribution?

La Cour des comptes a relevé également que le marché initial attribué à BMN ne prévoyait pas la collecte de données sur la fréquentation de la ligne de tram 55, ce qui est surprenant. Pourquoi un tel comptage n'avait-il pas été prévu, dès lors que la ligne du futur métro devait être calquée sur celle de cette ligne de tram?

Selon la Cour, l'étude d'opportunité socio-économique se serait limité à reprendre une estimation de prix établie

te smoren. De MIVB toont zich daarentegen een fervente pleitbezorger van een dergelijk systeem. Wat denkt de heer Bossut over de argumenten van de MIVB?

Is het gebruikelijk om voor dergelijke grootschalige overheidsopdrachten een beroep te doen op onderaannemers? Is het daarenboven normaal dat een opdrachtnemer zaken uitbesteedt zonder de aanbestedende overheid daarvan vooraf op de hoogte te brengen, want de heer Bossut heeft laten verstaan dat hij niet alle onderaannemers kende? De spreker vraagt om hoe dan ook een zo gedetailleerd mogelijk overzicht te bezorgen van de opdrachtnemers en hun onderaannemers.

De heer Cédric Bossut benadrukt om te beginnen dat de MIVB altijd de bouwheer van de werken is geweest. Zij heeft alleen de verantwoordelijkheid voor de civieltechnische werken en de afwerking van de stations op het gedeelte tussen het Noordstation en Bordet overgedragen aan Beliris. We kunnen hier dus eigenlijk niet spreken van een opsplitsing van het bouwheerschap.

Beliris schrijft overigens nog steeds overheidsopdrachten in schijven uit, maar niet meer voor haalbaarheidsstudies en de daaropvolgende eventuele uitvoeringsfase. Wel kan het gebeuren dat Beliris de studies tot aan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de tenuitvoerbrenging van het project opsplijt in aparte schijven. Overheidsopdrachten in schijven zijn conform de wet, maar Beliris maakt er geen gebruik meer van, wanneer moet worden beoordeeld of het wenselijk of haalbaar zou zijn om een project in voorkomend geval uit te voeren.

Ten slotte zijn opdrachtnemers wettelijk verplicht om de aanbestedende overheid alle gegevens van hun onderaannemers te bezorgen. Die verplichting is bedoeld om zwartwerk tegen te gaan. Zij geldt echter niet voor de studiebureaus. Daarom kan de heer Bossut, ook al weet hij welke de belangrijkste onderaannemers zijn die de aangestelde studiebureaus onder de arm hebben genomen, daar geen volledig overzicht van opmaken.

Mevrouw Sofia Bennani meent dat het uitschrijven van een overheidsopdracht in schijven om in eerste instantie een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren waarschijnlijk niet aangewezen was, omdat Beliris er vandaag niet langer gebruik van maakt.

Welke bedrijven hebben een offerte ingediend voor de opdracht die uiteindelijk werd toegewezen aan BMN? Op basis van welke criteria moesten die offertes volgens het bestek worden beoordeeld alvorens over te gaan tot de gunning van de opdracht?

Het Rekenhof heeft tevens opgemerkt dat in de oorspronkelijke aan BMN gegunde opdracht niet was gevraagd om gegevens te verzamelen over de reizigers aantallen op tramlijn 55. Dat is toch wel verbazend. Waarom werd die telling niet gevraagd, wetende dat de toekomstige metrolijn moest worden geënt op de tramlijn?

Volgens het Rekenhof werd in de sociaal-economische opportuniteitsstudie enkel uitgegaan van het door de

par la direction de l'infrastructure et des transports publics (DITP), soit 100 millions d'euros par kilomètre de tunnel, sans retenir la valeur plus élevée de cette estimation, fixée à 110 millions d'euros par kilomètre, qui reste largement inférieure aux coûts observés dans d'autres villes. La Cour a qualifié cette estimation d'optimiste. Comment cette estimation a-t-elle été établie? Quels postes de dépense ont été pris en compte pour ce faire? Par ailleurs, la comparaison avec d'autres villes européennes était-elle adéquate? M. Bossut partage-t-il l'appréciation de la Cour des comptes quant au caractère optimiste de l'estimation?

Le rapport de la Cour des comptes fait également état d'une révision significative du coût estimé du chantier dans le tronçon Bordet-Nord, qui est passé de 880 millions d'euros en 2015 à 953 millions en 2016, soit une augmentation de 72 millions d'euros en un an et demi. Comment expliquer une telle hausse de cette estimation?

Enfin, Mme Bennani salue la franchise dont M. Bossut a fait preuve en affirmant que la Cour des comptes avait été peu objective en écartant certaines informations que Beliris lui avait transmises. De quels éléments s'agit-il?

M. Cédric Bossut confirme le point de vue de Mme Bennani: joindre dans le même marché et attribuer au même adjudicataire l'étude d'opportunité, l'étude de faisabilité et puis la mise en œuvre du projet aura eu pour effet de fragiliser la justification du projet. C'est pourquoi Beliris n'opère dorénavant plus de la sorte.

La décision d'attribuer le marché à BMN reposait sur une formule de calcul incluant plusieurs critères. Cette formule est la suivante: $Y = (3-2 X/P)$. Dans celle-ci, Y représente le nombre de points attribué au soumissionnaire (en l'occurrence, la qualité valant 55 points sur 100 et les honoraires 45 points sur 100); X, l'offre du soumissionnaire et P, l'offre du soumissionnaire ayant introduit l'offre la plus basse.

Deux critères principaux portant sur la qualité d'une offre fondent la décision d'attribution. Le premier critère, valant 45 points, est relatif à la compréhension du problème, la pertinence et l'efficacité de la méthode, en ce compris la nature et le degré de précision des documents repris. À cette fin, les soumissionnaires devaient remettre une note décrivant la méthode proposée pour chacune des tranches du marché. Le deuxième critère d'appréciation, valant 10 points, porte sur l'équipe mise à disposition, à partir d'un organigramme et des CV des membres de l'équipe. Ces éléments sont repris dans le cahier de charge, qui sera transmis à la commission.

Mme Bennani avait évoqué ensuite les comptages de fréquentation du tram 55, qui n'avaient pas été intégrés

directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) geraamde bedrag van 100 miljoen euro per kilometer tunnel, zonder rekening te houden met de hogere raming van 110 miljoen euro per kilometer, die nog altijd een stuk lager is dan wat andere steden hebben neergeteld. Het hof vond dat een optimistische raming. Hoe werd die raming opgesteld? Welke uitgavenposten werden daarbij in aanmerking genomen? Wordt een juiste vergelijking gemaakt met andere Europese steden? Is de heer Bossut het eens met de bevinding van het Rekenhof dat de raming optimistisch was?

Het Rekenhof wijst er in zijn verslag voorts op dat de geraamde kostprijs van de werken op het gedeelte tussen Bordet en het Noordstation ingrijpend werd bijgesteld van 880 miljoen euro in 2015 naar 953 miljoen euro in 2016. Dat is een toename met maar liefst 72 miljoen euro in anderhalf jaar tijd. Hoe valt die sterke toename van de raming te verklaren?

Mevrouw Bennani stelt het ten slotte op prijs dat de heer Bossut in alle openheid heeft verklaard dat het Rekenhof blijk heeft gegeven van een gebrek aan objectiviteit door bepaalde informatie die Beliris had bezorgd, niet in ogenschouw te nemen. Over welke elementen gaat het?

De heer Cédric Bossut treedt het standpunt van mevrouw Bennani bij: door de opportuniteitsstudie, de haalbaarheidsstudie en de daaropvolgende uitvoering van het project te bundelen in één opdracht en die vervolgens te gunnen aan een en dezelfde opdrachtnemer, ondermijnt men de gerechtvaardigheid van het project. Daarom doet Beliris dat niet meer.

De beslissing om de opdracht te gunnen aan BMN werd genomen op basis van een berekeningsformule die meerdere criteria omvatte. Die formule luidde als volgt: $Y = (3-2 X/P)$. Daarin stond Y voor het aantal punten dat de inschrijver kreeg (waarbij de kwaliteit meetelde voor 55 punten op 100 en de erelonen voor 45 punten op 100). X stond voor de offerte van de inschrijver en P voor de offerte van de inschrijver die de goedkoopste offerte had ingediend.

De gunningsbeslissing berustte op twee hoofdcriteria die betrekking hadden op de kwaliteit van de offerte. Het eerste criterium, dat 45 punten waard was, hield verband met het inzicht in het probleem en de relevantie en doeltreffendheid van de werkwijze, waarbij ook de aard en nauwkeurigheid van de bijgevoegde documenten werden beoordeeld. Daarom was aan de inschrijvers gevraagd om een nota te bezorgen met een omschrijving van de manier waarop ze voor elke schijf van de opdracht te werk zouden gaan. Het tweede beoordelingscriterium was 10 punten waard en had betrekking op het personeel dat zou worden ingezet. Daarvoor werden een organisatieschema en de cv's van de teamleden onder de loep genomen. Die elementen waren opgenomen in het bestek, dat aan de commissie zal worden bezorgd.

Mevrouw Bennani had het vervolgens ook over het feit dat de telling van de reizigers aantallen op tramlijn 55

dans le cahier de charge. Cela s'explique par la constatation que les données générées par le modèle Musti de la STIB et de Bruxelles Mobilité ne correspondaient pas aux observations empiriques dans le tram.

D'autre part, l'estimation d'un coût de 100 millions d'euros au kilomètre pour la construction d'un tunnel de métro, que la Cour a qualifié d'optimiste, a été faite sur la base d'un benchmark international de 13 réseaux de métro à l'étranger, en partant du principe qu'un grand nombre des stations seraient réalisées en cut-and-cover. Or, cette hypothèse a été démentie puisque cinq de ces stations devraient être réalisées en partie ou totalement en congélation. Cette estimation de coût ne comprenait pas la construction du dépôt, ni le système d'exploitation, ni les acquisitions de foncier.

M. Bossut transmettra par ailleurs le texte de la réponse apportée par Beliris à la Cour des comptes.

M. Hicham Talhi considère que M. Bossut n'a pas hésité à mettre les pieds dans le plat et il l'apprécie, tant les représentants de la STIB, entendus la semaine passée, s'étaient montrés prudents et sur la défensive. Il relève en tout cas que l'ensemble des décisions prises par Beliris ont été approuvées par la STIB.

L'orateur souhaite avoir plus de précisions sur le marché public à tranches passé avec BMN. Beliris a donc renoncé à partir de 2016 à recourir à un tel mécanisme, pour éviter toute allégation de conflit d'intérêt. Certes, l'étude de faisabilité réalisée par BMN a confirmé les conclusions du plan Iris 2, mais cette confirmation apparaît fragile. Ce plan n'avait aucune force obligatoire et s'apparentait à une déclaration d'intentions du gouvernement. De plus, à ce moment-là, ce plan n'avait encore été approuvé qu'en première lecture par le gouvernement. On peut donc dire que BMN aurait dû chercher d'autres justifications à ses conclusions que la conformité au plan Iris 2.

Le député reste également sur sa faim à propos des motifs de la scission de la maîtrise d'ouvrage en deux tronçons. Il doit probablement y avoir une justification technique, au-delà des termes d'un accord de coopération.

L'intervenant demande aussi si l'étude comparative qui a servi à l'estimation du coût du chantier, portant sur des cas étrangers, a bien été réalisée par rapport à des réseaux existants, et non par rapport à des projets. Il est en effet bien plus pertinent de se référer à des chantiers achevés qu'à des projets, dont les dépenses peuvent encore augmenter considérablement. M. Talhi demande à recevoir copie de cette étude comparative.

Enfin, l'orateur a relevé le regret personnel exprimé par M. Bossut quant au risque d'apparence de conflit d'intérêt dans le cas d'un marché public à tranches. Au-delà de ce simple regret, aurait-il identifié une faute commise par Beliris?

niet opgenomen was in het bestek. Dat komt doordat was vastgesteld dat de door het Musti-model van de MIVB en Brussel Mobiliteit voortgebrachte gegevens niet overeenstemden met de empirische bevindingen over de tramlijn.

De door het Rekenhof als optimistisch bestempelde raming van 100 miljoen euro per kilometer voor de bouw van een metrotunnel werd verkregen op basis van een internationale vergelijking met dertien metrolijnen in het buitenland. Daarbij werd ervan uitgegaan dat een groot aantal stations zou worden gebouwd met behulp van de cut-and-covertechniek. Dat bleek dan achteraf toch niet het geval te zijn, aangezien voor de bouw van vijf stations deels of volledig moest worden overgeschakeld op de bevrozingstechniek. De bouw van de stelplaats, het exploitatiesysteem en de aankoop van gronden waren niet verrekend in die raming.

De heer Bossut zal de tekst van het antwoord van Beliris aan het Rekenhof bezorgen.

De heer Hicham Talhi vindt dat de heer Bossut recht voor de raap is en dat weet hij te waarderen. De vertegenwoordigers van de MIVB, die vorige week aan het woord zijn gekomen, stelden zich daarentegen nogal behoedzaam en defensief op. Hij merkt in elk geval op dat alle beslissingen van Beliris werden goedgekeurd door de MIVB.

De spreker zou graag meer willen weten over de overheidsopdracht in schijven die gegund werd aan BMN. Beliris maakt dus sinds 2016 geen gebruik meer van die formule om aantijgingen over belangenvermenging uit de weg te gaan. De haalbaarheidsstudie van BMN bevestigde weliswaar de conclusies van het Iris 2-plan, maar die bevestiging leek op drijfzand te steunen. Dat plan had geen enkele bindende kracht en leek meer op een intentieverklaring van de regering. Bovendien was dat plan op dat moment enkel nog maar in eerste lezing goedgekeurd door de regering. BMN had zijn conclusies dus eigenlijk moeten staven aan de hand van andere rechtvaardigingsgronden dan de overeenstemming met het Iris 2-plan.

Het parlementslid heeft ook nog steeds het raden naar de redenen achter de opsplitsing van het bouwheerschap in twee delen. Er moet waarschijnlijk een technische verantwoording voor zijn, die losstaat van het samenwerkingsakkoord.

De spreker vraagt ook of de vergelijkende studie op basis waarvan de kostprijs van de werken aan de hand van buitenlandse voorbeelden werd geraamd, steunde op bestaande metronetten of op projecten. Het is namelijk zinnvoller om zich te baseren op werken die al voltooid zijn dan op projecten, aangezien het kostenplaatje daarvan nog fors kan oplopen. De heer Talhi vraagt om een exemplaar van die vergelijkende studie te bezorgen.

Afrondend merkt de spreker op dat de heer Bossut heeft aangegeven spijt te hebben van de overheidsopdracht in schijven, aangezien die een schijn van belangenvermenging kon opwekken. Kan hij, afgezien van die spijtbetuiging, gewagen van fouten die zouden zijn begaan door Beliris?

M. Cédric Bossut répète que Beliris continue de lancer des marchés publics à tranches, mais plus cependant en liant dans un même marché la faisabilité et l'opportunité d'un projet et sa mise en œuvre subséquente. Les marchés à tranches ont été intégrés dans la loi du 17 juin 2016 mais correspondaient depuis de nombreuses années à une pratique administrative admise par la doctrine et la jurisprudence. Il faut ajouter que le marché attribué à BMN a suivi un long processus, émaillé de nombreux contrôles de l'inspection des finances.

L'avantage d'un marché public à tranches, pour le pouvoir adjudicateur, est de se préserver la faculté de ne pas commander les tranches postérieures à la tranche ferme, sans devoir payer d'indemnité de rupture, tandis que l'adjudicataire s'est quant à lui engagé pour l'intégralité du marché. Cela peut s'avérer avantageux pour le pouvoir public, par exemple s'il n'obtenait pas un permis d'urbanisme. Dans un marché classique, qui porte sur une prestation d'ensemble, une résiliation en cours d'exécution du marché par l'adjudicateur pourrait impliquer le paiement d'une indemnité de rupture.

M. Talhi avait ensuite évoqué le plan Iris 2, qui n'avait en effet été approuvé qu'en première lecture par le Gouvernement régional quand l'étude de faisabilité du projet de métro vers Bordet a été réalisée. Il ne faut cependant pas perdre de vue que Beliris a bien eu l'instruction politique, de la part du comité de coopération, composé de 4 ministres fédéraux et de 4 ministres régionaux, de mettre en œuvre ce projet de plan, nonobstant le fait qu'il n'avait pas encore été définitivement approuvé.

Pour en revenir à la question de la scission en deux tronçons de la maîtrise d'ouvrage, M. Bossut répète qu'il n'y a pas de scission stricte mais bien une délégation de maîtrise d'ouvrage pour l'un des tronçons. La STIB a toujours conservé le contrôle sur les décisions substantielles, qui lui ont été soumises par Beliris.

L'orateur confirme que l'étude comparative, le benchmark, s'est bien appuyé sur des réseaux de métro construits et non pas sur des projets. Il transmettra ce document.

Enfin, M. Bossut concède que des erreurs ont vraisemblablement été commises, comme dans tout dossier de cette ampleur, mais Beliris s'est en tout cas attelé à travailler au mieux de ses capacités, tout en étant conscient qu'on peut toujours s'améliorer.

M. Olivier Willocx déclare, puisque la commission analyse à présent la genèse du projet, qu'on peut dire qu'au commencement, il y avait donc le plan Iris 2. On ne trouve d'ailleurs pas ce plan sur les sites web de la Région, sauf en néerlandais.

L'orateur est frappé par le grand nombre d'intervenants dans le projet, mais peu assument aujourd'hui des erreurs.

De heer Cédric Bossut herhaalt dat Beliris nog steeds overheidsopdrachten in schijven uitschrijft, maar niet langer het onderzoek naar de haalbaarheid en wenselijkheid van een project samen met de latere uitvoeringsfase onderbrengt in een en dezelfde opdracht. Opdrachten in schijven werden opgenomen in de wet van 17 juni 2016, maar waren al sinds vele jaren een gangbare praktijk die krachtens de rechtsleer en de rechtspraak was toegestaan. Daarenboven werd een lange procedure doorlopen alvorens de opdracht toe te wijzen aan BMN, waarbij de Inspectie van Financiën talrijke controles uitvoerde.

Een overheidsopdracht in schijven houdt voor de aanbestedende overheid het voordeel in dat die zich de mogelijkheid voorbehoudt om de schijven volgend op de vaste schijf niet te bestellen, zonder dat ze daarvoor een verbrekingsvergoeding verschuldigd is. De opdrachtnemer daarentegen verbindt zich voor de volledige opdracht. Voor de overheid kan een dergelijke formule bijvoorbeeld voordelig zijn, wanneer zij geen stedenbouwkundige vergunning krijgt. Bij een klassieke opdracht, die betrekking heeft op een volledige prestatie, moet de aanbestedende overheid mogelijk een verbrekingsvergoeding betalen wanneer zij de opdracht tijdens de uitvoering ervan beëindigt.

De heer Talhi had het ook over het Iris 2-plan, dat de gewestregering inderdaad enkel nog maar in eerste lezing had goedgekeurd toen de studie over de haalbaarheid van de metrolijn naar Bordet werd uitgevoerd. We mogen echter niet vergeten dat Beliris van het samenwerkingscomité, bestaande uit vier federale en vier gewestelijke ministers, de politieke opdracht heeft gekregen om dat ontwerpplan uit te voeren, ook al was het nog niet definitief goedgekeurd.

Op de vraag waarom het bouwheerschap in twee werd opgedeeld antwoordt de heer Bossut andermaal dat er geen sprake was van een strikte opdeling, maar dat het bouwheerschap voor een van de delen van het traject werd gedelegeerd. De MIVB heeft steeds controle gehad op de wezenlijke beslissingen die Beliris voorlegde.

De spreker bevestigt vervolgens dat de vergelijkende studie (de benchmark) wel degelijk steunde op reeds aangelegde metronetten en niet op projecten. Hij zal dat document bezorgen.

Ten slotte geeft de heer Bossut toe dat er waarschijnlijk fouten zijn begaan, zoals dat steeds gebeurt in dergelijke grootschalige dossiers, maar Beliris heeft in elk geval het beste van zichzelf gegeven, goed beseffende dat er steeds ruimte is voor verbetering.

De heer Olivier Willocx zegt dat we in het licht van de bespreking van het ontstaan van het project dus kunnen stellen dat er in den beginne het Iris 2-plan was. Dat plan is overigens enkel in het Nederlands terug te vinden op de websites van het gewest.

Het valt de spreker op dat van de vele betrokken partijen bij het project er vandaag maar weinig erkennen

M. Bossut affirme que la communication a été très bonne avec la STIB, mais on peut en douter.

La question principale, aux yeux de M. Willocx, est de savoir pourquoi la STIB a délégué la maîtrise d'ouvrage d'une partie du projet? Est-ce par manque de compétence en son sein, et notamment au sein du service spécial d'études?

Compte tenu des erreurs mises en lumière à l'heure qu'il est, quels sont les enseignements que M. Bossut en tire, outre la renonciation aux marchés publics à tranches dans certains cas? La Cour des comptes a évoqué à plusieurs reprises dans son rapport de la précipitation; qu'en pense M. Bossut?

On est frappé également, à l'analyse des débats ailleurs en Europe relatifs à l'envolée des dépenses publiques pour la construction d'un réseau de métro en Europe, qu'une telle situation se produit fréquemment. Est-ce à dire qu'il y aurait comme une fatalité à l'excès d'optimisme et à la flambée des dépenses? On a évoqué une hausse de 40 % de l'estimation des dépenses et il ne faut pas perdre de vue qu'on est encore loin de la fin du chantier. Cette estimation risque donc d'enfler encore, entre autres à cause du projet de station sous la maison communale de Schaerbeek, au vu des difficultés rencontrées actuellement sous le Palais du Midi. On aurait sans doute pu concevoir ce projet de station de manière à la rendre moins chère, en la construisant moins profondément sous terre par exemple. A-t-on manqué de fermeté dans la maîtrise des coûts?

M. Cédric Bossut indique pour commencer qu'il s'est appuyé sur les passages du plan Iris 2 cités dans le rapport de la Cour des comptes. Par ailleurs, la version néerlandaise du plan est disponible en ligne. Par ailleurs, l'orateur répète que la communication entre Beliris et la STIB est de bonne qualité, même au prix de discussions parfois houleuses.

M. Bossut réitère ensuite qu'il ne connaît pas l'auteur de la décision d'instaurer une maîtrise d'ouvrage déléguée pour le tronçon Nord-Bordet, qui s'opère donc sous la coordination de la STIB. Quant à savoir si cette décision a été prise en raison d'un manque d'expertise au sein de la STIB, il faudrait poser cette question à la STIB. N'oublions cependant pas que celle-ci a réalisé seule le prolongement du réseau jusqu'à la station Érasme, inaugurée en 2003.

L'orateur n'a pas relevé que la Cour des comptes aurait évoqué de la précipitation dans le chef de Beliris. Il n'a d'ailleurs pas souvent entendu pareil reproche ans ce projet; les critiques entendues portent plutôt au contraire sur la lenteur d'exécution.

dat er fouten zijn gemaakt. De heer Bossut stelt dat de communicatie met de MIVB zeer goed was, maar dat valt te betwijfelen.

De hamvraag is volgens de heer Willocx waarom de MIVB het bouwheerschap voor een deel van het project heeft gedelegeerd. Kwam dat doordat zij, en dan in het bijzonder de speciale studiedienst, niet voldoende knowhow in huis had?

Welke lessen trekt de heer Bossut uit de fouten die vandaag aan het licht komen, behalve dan dat er in sommige gevallen niet langer gebruikgemaakt wordt van overheidsopdrachten in schijven? Het Rekenhof heeft in zijn verslag meermaals aangehaald dat er overhaast te werk is gegaan. Wat denkt de heer Bossut daarover?

Voorts is het opvallend dat uit debatten elders in Europa blijkt dat de overheidsuitgaven voor de aanleg van een metronet vaak de pan uitswingen. Was het met andere woorden een onvermijdelijke speling van het lot dat een te groot optimisme aan de dag werd gelegd en de uitgaven explosief toenamen? Er is gezegd dat de uitgavenraming met 40 % is gestegen, maar we mogen niet vergeten dat de werken nog lang niet zijn afgerond. Het geraamde kostenplaatje dreigt bijgevolg nog verder op te lopen, onder meer omdat er plannen zijn om een station te bouwen onder het gemeentehuis van Schaerbeek, terwijl we weten op welke problemen men momenteel stuit onder het Zuidpaleis. Het ontwerp voor dat geplande station had wellicht op een andere manier kunnen worden uitgetekend om het goedkoper te maken, bijvoorbeeld door het minder diep onder de grond te bouwen. Was er onvoldoende vastberadenheid om de kosten onder controle te houden?

De heer Cédric Bossut merkt vooreerst op dat hij zich heeft gebaseerd op de passages uit het Iris 2-plan waarnaar het Rekenhof in zijn verslag heeft verwezen. De Nederlandse versie van het plan is overigens online beschikbaar. Voorts benadrukt de spreker andermaal dat de communicatie tussen Beliris en de MIVB zeer degelijk was, ook al verliepen de gesprekken soms in een woelige sfeer.

De heer Bossut herhaalt vervolgens dat hij niet weet wie de beslissing heeft genomen om het bouwheerschap voor het gedeelte tussen het Noordstation en Bordet te delegeren, waarbij de MIVB dus de coördinatie in handen hield. De vraag of die beslissing genomen werd omdat de MIVB onvoldoende expertise in huis had, moet aan de MIVB zelf worden gesteld. We mogen echter niet vergeten dat de openbaarvervoersmaatschappij op eigen kracht het metronet heeft doorgetrokken tot aan het station Erasmus, dat in 2003 werd ingehuldigd.

De spreker heeft in het verslag van het Rekenhof nergens gelezen dat Beliris overhaast te werk zou zijn gegaan. Dat verwijt heeft hij met betrekking tot dit project trouwens niet vaak opgevangen. De kritiek die hij te horen kreeg, was veeleer dat de uitvoering te traag vorderde.

La ligne de métro vers Érasme a permis un tracé plus facile à mettre en œuvre, notamment sous la chaussée de Mons, que le tracé du projet de métro 3 à Schaerbeek. On a ainsi examiné la possibilité de réaliser un tunnel à ciel ouvert sous la chaussée de Haecht, avant de renoncer à cette hypothèse, vu les lourdes nuisances que cela aurait engendrées pour les riverains pendant un grand nombre d'années, à cause de l'étroitesse de cette chaussée. Force a donc été d'opter pour un tunnelier. M. Bossut souligne d'ailleurs que l'estimation de prix relative à ce tunnelier est restée stable depuis le début du projet, au contraire du coût des stations et de la technique de la congélation. Le coût de cette dernière a vraisemblablement été sous-estimé par les bureaux d'études BMN et Arcadis.

La localisation des futures stations, quant à elles, a fait l'objet de trois tracés étudiés jusqu'à la station Bordet: un premier par la gare de Schaerbeek; un second appelé «quartiers denses», qui a finalement été retenu; et un troisième, passant plus au nord, sous l'avenue Louis Bertrand et la chaussée de Haecht. Le choix du tracé a obéi à une analyse multicritère, durant la tranche 1 du marché, avant le choix de la localisation des stations, dans le cadre de la tranche 2 et l'établissement du plan directeur. Pour parler plus précisément de la station prévue sous la maison communale de Schaerbeek, le choix de cette localisation a répondu notamment à une motion adoptée par le conseil communal, qui demandait une station à cet endroit.

M. Bossut confirme enfin que, depuis le début du projet, Beliris a effectivement eu affaire à de très nombreuses demandes de pouvoirs publics, qui ont inévitablement induit des coûts non négligeables.

Mme Joëlle Maison partage l'analyse de la Cour des comptes sur le système de marché public à tranches. Si ce mécanisme n'est pas critiquable en soi, il ne convient pas de confier pas la première tranche, c'est-à-dire l'étude d'opportunité, au même opérateur que les tranches suivantes c'est-à-dire la mise en œuvre. Il y a en effet un risque avéré de conflit d'intérêt dans ce contexte et Beliris a eu raison de ne plus procéder de la sorte.

La Cour des comptes a indiqué que l'estimation du coût par kilomètre de tunnel, établi par le bureau d'études BMN à 100 millions d'euros, avait été reprise d'une estimation de Bruxelles Mobilité, qui fixait d'ailleurs l'estimation pessimiste à 110 millions d'euros par kilomètre. Or, la Cour a noté que même cette estimation qualifiée de pessimiste était inférieure au coût constaté dans d'autres villes, telles que Barcelone (136 millions d'euros par kilomètre), Amsterdam (320 millions d'euros) ou encore Cologne (238 millions d'euros).

Enfin, l'étude d'opportunité du projet de métro 3 s'est fondée sur trois critères, à l'horizon 2040: ne pas dépasser 80 % de la capacité du mode de transport envisagé, contribuer de manière significative au report modal et

Het tracé van de metrolijn naar Erasmus onder de Bergensesteenweg was makkelijker aan te leggen dan dat van de geplande metrolijn 3 naar Schaerbeek. Zo werd de mogelijkheid onderzocht om een tunnel in open lucht te bouwen onder de Haachtsesteenweg, maar die optie werd van tafel geveegd, omdat ze door de beperkte breedte van die steenweg gedurende vele jaren heel wat overlast zou meebrengen voor de omwonenden. Bijgevolg viel de keuze noodzakelijkerwijs op de tunnelboormachine. De heer Bossut wijst erop dat de geraamde kostprijs van de tunnelboormachine, in tegenstelling tot die van de stations en de bevriezingstechniek, sinds de aanvang van het project stabiel is gebleven. De kostprijs van laatstgenoemde techniek werd door de studiebureaus BMN en Arcadis waarschijnlijk te laag ingeschat.

Om de ligging van de toekomstige stations te bepalen werden drie tracés tot aan het station Bordet onderzocht: een eerste tracé via het treinstation van Schaerbeek, een tweede tracé dat de naam "dichtbevolkte wijken" kreeg en waarop de uiteindelijke keuze viel en een derde noordelijker gelegen tracé onder de Louis Bertrandlaan en de Haachtsesteenweg. Bij de keuze van het tracé werden op basis van de eerste schijf van de opdracht meerdere criteria in aanmerking genomen, waarna op basis van de tweede schijf van de opdracht de locatie van de stations werd bepaald en het richtplan werd opgesteld. De keuze voor een station onder het gemeentehuis van Schaerbeek volgde op een motie van de gemeenteraad, die vroeg om op die locatie een station te bouwen.

De heer Bossut bevestigt ten slotte dat Beliris sinds de aanvang van het project inderdaad heel wat vragen heeft gekregen van besturen, die de kosten onvermijdelijk en behoorlijk hebben doen oplopen.

Mevrouw Joëlle Maison is het eens met de bevindingen van het Rekenhof over het systeem van overheidsopdrachten in schijven. Op die formule valt op zich niets aan te merken, maar het is niet aangewezen om de eerste schijf, meer bepaald de opportuniteitsstudie, en de volgende uitvoeringsgerelateerde schijven toe te wijzen aan dezelfde operator. Het is inderdaad aangetoond dat in dergelijke gevallen sprake is van een risico op belangenvermenging en Beliris heeft terecht beslist om niet langer op die manier te werk te gaan.

Het Rekenhof heeft aangegeven dat het studiebureau BMN voor de raming van de kostprijs per kilometer tunnel van 100 miljoen euro was uitgegaan van een raming van Brussel Mobiliteit, dat daarnaast ook een pessimistische raming van 110 miljoen euro per kilometer had vastgesteld. Het hof merkte echter op dat zelfs die zogeheten pessimistische raming lager uitviel dan de vastgestelde kostprijs in andere steden, zoals Barcelona (136 miljoen euro per kilometer), Amsterdam (320 miljoen euro) en Keulen (238 miljoen euro).

In de opportuniteitsstudie over het Metro 3-project, waarin vooruitgeblikt werd tot 2040, werden de volgende drie criteria vooropgesteld: het mogelijke aantal te vervoeren reizigers mocht niet meer bedragen dan 80 %

avoir une vitesse commerciale au moins égale à 20 km/h. Or, la renonciation au projet de péage urbain aurait pour effet de faire baisser la fréquentation attendue du projet de métro 3 de 11 %. Par conséquent, un des critères de l'étude d'opportunité, celui du report modal, ne serait pas rencontré. Pourquoi cet élément n'a-t-il pas conduit à privilégier la piste du tram, qui est bien moins onéreuse? Il semble en tout cas que l'abandon du projet de péage urbain n'a pas été suffisamment pris en compte.

M. Cédric Bossut répond que le péage urbain reste inscrit dans les plans stratégiques de la Région à l'heure qu'il est. Il eût été illogique de modéliser un scénario qui ne tienne pas compte de ce projet de péage. Par contre, l'hypothèse d'une absence de péage a bien été calculée, à l'occasion de ce qu'on appelle un test de sensibilité.

Il s'avère que le péage n'est qu'un facteur parmi d'autres pour inciter à emprunter davantage les transports en commun. On peut identifier d'autres leviers, comme la politique de stationnement, la taxation ou encore la zone de basses émissions. Comme Mme Maison l'a dit, en l'absence de péage urbain, la fréquentation estimée du métro serait en baisse de 11 %, mais les autres objectifs du plan IRIS 2, en revanche, resteraient bien atteints.

L'option d'une ligne de tram, au lieu d'une ligne de métro, a bien été analysée, à deux reprises: une première fois dans le cadre de la révision du PRAS et une deuxième fois dans le cadre de l'étude d'incidence des demandes de permis. Cette analyse a confirmé à chaque fois que le tram, même s'il est qualifié d'amélioré, c'est-à-dire en site propre continu, même aux carrefours (ce qui est contraignant pour les riverains), ne tiendrait pas les objectifs visés par le plan Iris 2, à savoir une capacité maximale de 80 % et une vitesse commerciale de 20 km/h.

Deux villes, Amsterdam et Cologne, ont été retirées de l'étude comparative de coût, sur les treize projets analysés à l'étranger, au motif qu'elles avaient subi des effondrements dans les stations, ce qui a particulièrement alourdi les coûts de ces réseaux.

M. Benjamin Dalle demande si M. Bossut peut admettre que la structure d'un marché public à tranches a engendré des biais dans la réalisation de l'étude d'opportunité, indépendamment de la qualité du travail fourni. M. Bossut semble moins défendre cette pratique administrative que ne l'a fait la STIB. Cela a-t-il pénalisé l'étude d'opportunité du projet de métro?

Le député en vient ensuite au projet de station sous la place Verboekhoven. Alors que l'emplacement

van de totale capaciteit van het vervoermiddel, de modal shift moest er in aanzienlijke mate door worden bevorderd en de reissnelheid mocht niet minder dan 20 kilometer per uur bedragen. Door het opgeven van de stadstol zou het verwachte reizigersaantal op de geplande metrolijn echter met 11 % afnemen. Bijgevolg zou niet worden voldaan aan het criterium van de modal shift dat in de opportuniteitsstudie naar voren was geschoven. Waarom werd om die reden dan niet de voorkeur gegeven aan een tramlijn, die veel minder duur zou uitvallen? Het blijkt in elk geval dat er onvoldoende rekening is gehouden met het wegvallen van de plannen voor een stadstol.

De heer Cédric Bossut antwoordt dat de stadstol nog steeds deel uitmaakt van de strategische plannen van het gewest. Het zou niet logisch geweest zijn om een scenario uit te tekenen waarin geen rekening werd gehouden met de geplande stadstol. Aan de hand van een zogenaamde gevoeligheidsanalyse werden echter wel berekeningen gemaakt waarbij ervan uitgegaan werd dat er geen stadstol zou komen.

Het is aangetoond dat de stadstol slechts een van de factoren is die mensen ertoe zou kunnen aanzetten meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Om dat doel te bereiken, zouden ook nog andere hefbomen kunnen worden ingezet, zoals het parkeerbeleid, een heffing en de lage-emissiezone. Zoals mevrouw Maison heeft opgemerkt, zou het geschatte aantal reizigers zonder stadstol 11 % lager uitvallen, maar de overige doelstellingen die in het Iris 2-plan waren vastgelegd, zouden wel nog steeds gehaald worden.

De optie van een tramlijn in plaats van een metrolijn werd wel degelijk onderzocht, tot tweemaal toe zelfs: een eerste keer bij de aanpassing van het GBP en een tweede keer in de effectenstudie van de vergunningsaanvragen. Daaruit is telkens gebleken dat zelfs met een verbeterde tramlijn die voortdurend in een eigen bedding kan rijden, dus ook op de kruispunten (wat beperkingen meebrengt voor de buurtbewoners), de doelstellingen van het Iris 2-plan, namelijk een maximale capaciteit van 80 % en een reissnelheid van 20 kilometer per uur, niet gehaald zouden worden.

De steden Amsterdam en Keulen werden uit de vergelijkende kostenstudie van dertien buitenlandse projecten gehaald, omdat zich daar grondverzakkingen in de stations hadden voorgedaan, waardoor de kosten aanzienlijk waren opgelopen.

De heer Benjamin Dalle vraagt of de heer Bossut bereid is te erkennen dat de structuur van een overheidsopdracht in schijven, los van de kwaliteit van het geleverde werk, heeft geleid tot denkfouten bij de uitvoering van de haalbaarheidsstudie. De heer Bossut lijkt die administratieve praktijk minder sterk te verdedigen dan de MIVB deed. Heeft dat de haalbaarheidsstudie over het metroproject negatief beïnvloed?

Vervolgens heeft de volksvertegenwoordiger het over de plannen voor een station onder het Verboekhovenplein.

dit «Waelhem II» a toujours semblé le plus approprié, comment expliquer que le bureau BMN a étudié en juillet 2013 pas moins de quinze tracés possibles, sans jamais envisager une station à Verboekhoven? Trois mois plus tard, le gouvernement a retenu trois tracés potentiels et a ajouté un projet de station à Verboekhoven.

D'autre part, quand les analyses coûts-bénéfices ont-elles été réalisées? Il est surprenant que la Cour des comptes préconise une nouvelle, en raison de la survenance d'éléments nouveaux. Qu'en pense M. Bossut? Quel est également son point de vue par rapport au gain très limité, de 0,6 %, pour le transfert modal en cas d'abandon du projet d'une taxe de circulation au kilomètre?

La hausse des dépenses estimées s'expliquerait entre autres par la décision de réaliser cinq stations sur sept au moyen d'une congélation des sols, au lieu d'une technique «cut-and-cover». Cela signifie-t-il que l'estimation antérieure, de l'ordre de 100 millions d'euros, impliquait que l'ensemble des sept stations serait exécuté par le biais d'un «cut-and-cover»? La Cour reproche aussi à Beliris de n'avoir pas sérieusement étudié la voie d'une réalisation au moyen d'un partenariat public-privé, au lieu du mécanisme habituel d'un marché public.

M. Bossut pourrait-il par ailleurs étayer ses critiques à l'encontre de la Cour des comptes, qui se serait montrée peu objective? A-t-il synthétisé par écrit ses arguments à ce sujet?

Enfin, que répond M. Bossut à la critique de la Cour des comptes quant à un manque de contrôle transversal à cause de la subdivision du projet en deux tronçons? A-t-il émis des réserves, à un moment donné, vis-à-vis de cette structure divisée?

M. Cédric Bossut confirme que quinze tracés de ligne ont été étudiés, sans qu'une station ait été envisagée à cette époque sous la place Verboekhoven. Ceci étant dit, ces scénarios prévoyaient bien d'autres stations intermodales, contigües à la ligne de chemin de fer et qui remplissaient donc le même office. La demande d'une station intermodale à Verboekhoven n'avait donc rien de farfelu.

Beliris n'a jamais reçu la demande d'analyser en profondeur la possibilité d'un recours à un partenariat public-privé. Ce mécanisme n'a été examiné que sporadiquement par l'administration régionale bruxelloise.

Le bureau Aménagement a réalisé une étude d'opportunité en 2017 et le bureau Ariès en a effectué une autre en 2019-2021. M. Bossut doute que des éléments nouveaux, tels que l'essor du télétravail ou l'augmentation de la part modale du vélo, puissent justifier une nouvelle étude d'opportunité. Cela ne remettrait probablement pas en cause le choix du métro vers Bordet. Un test de sensibilité, fondé sur une part modale de 20 %, a abouti aux mêmes conclusions en faveur du métro.

De locatie die bekendstaat als «Waelhem II» leek altijd de meest aangewezen plaats. Hoe valt het dan te verklaren dat het bureau BMN in juli 2013 niet minder dan vijftien mogelijke trajecten onderzocht zonder ooit een station bij Verboekhoven te overwegen? Drie maanden later koos de regering drie mogelijke trajecten en voegde ze er een project voor een station bij Verboekhoven aan toe.

Wanneer werden overigens de kosten-batenanalyses uitgevoerd? Het is verrassend dat het Rekenhof aanbeveelt om een nieuwe analyse uit te voeren omdat er nieuwe elementen zijn. Wat denkt de heer Bossut daarover? Wat is zijn standpunt over de erg beperkte winst van 0,6 % voor de modal shift als het project van een kilometerheffing wordt opgegeven?

De stijging van de geraamde uitgaven zou onder andere worden verklaard door de beslissing om vijf van de zeven stations te realiseren met behulp van grondbevriezing in plaats van de openbouwputmethode («cut-and-cover»). Betekent dit dat de eerdere raming van ongeveer 100 miljoen euro inhield dat alle zeven stations zouden worden gebouwd met behulp van cut-and-cover? Het Rekenhof verwijt Beliris ook dat het een realisatie via een publiek-privaat partnerschap in plaats van via de gebruikelijke overheidsopdracht niet ernstig heeft onderzocht.

Kan de heer Bossut overigens ondersteunende argumenten geven voor zijn kritiek aan het adres van het Rekenhof, dat zich weinig objectief zou hebben opgesteld? Heeft hij zijn argumenten daarvoor schriftelijk samengevat?

Hoe reageert de heer Bossut ten slotte op de kritiek van het Rekenhof over een gebrek aan controle door de opsplitsing van het project in twee delen? Heeft hij op een gegeven moment bedenkingen geuit over die opsplitsing?

De heer Cédric Bossut bevestigt dat er vijftien trajecten zijn onderzocht, terwijl er destijds niet werd gedacht aan een station onder het Verboekhovenplein. Er waren in de scenario's wel heel wat andere intermodale stations opgenomen die naast de spoorweg lagen en dus dezelfde functie vervulden. De vraag om een intermodaal station bij Verboekhoven was dus helemaal niet vreemd.

Beliris kreeg nooit de vraag om de mogelijkheid van een publiek-privaat partnerschap grondig te onderzoeken. De Brusselse gewestdiensten hebben dat mechanisme slechts sporadisch onderzocht.

Het bureau Aménagement voerde in 2017 een haalbaarheidsstudie uit en het bureau Ariès voerde in 2019-2021 een andere uit. De heer Bossut betwijfelt of nieuwe elementen, zoals de opkomst van telewerk of de toename van het aandeel van de fiets in de verplaatsingen, volstaan om een nieuwe haalbaarheidsstudie te rechtvaardigen. De keuze voor de metro richting Bordet zou daardoor wellicht niet in twijfel worden getrokken. Een gevoeligheidsanalyse gebaseerd op een verplaatsingsaandeel van 20 % leidde tot dezelfde conclusies in het voordeel van de metro.

À supposer qu'une nouvelle étude d'opportunité soit réalisée, il s'agirait alors de ne pas se limiter à évaluer l'opportunité d'une ligne de métro, mais aussi les contraintes à prendre en compte, notamment budgétaires, et les objectifs en termes de planification, afin de déterminer les paramètres de réalisation. Il serait judicieux que la Région précise ses objectifs.

M. Bossut transmettra également la réponse écrite que Beliris a formulé à l'égard du rapport de la Cour des comptes, entre autres pour souligner les éléments qui n'ont pas été repris dans ce rapport.

Mme Imane Belguenani n'est pas convaincue par la réponse fournie par M. Bossut à la question du motif de la scission en deux tronçons de la maîtrise d'ouvrage. Dire qu'il n'était pas encore directeur de Beliris au moment où cette décision a été prise n'est pas satisfaisant. Indépendamment de son cas personnel, il devrait avoir connaissance du passé de son administration.

Combien de fois Beliris a-t-il eu des échanges directs avec le ministre bruxellois de la Mobilité depuis le début du projet? Le ministre fédéral en charge de Beliris a-t-il eu également des contacts réguliers avec son homologue bruxellois compétent pour la Mobilité, au-delà des réunions du comité stratégique?

L'oratrice cite ensuite un passage de l'étude effectuée par BMN: «Les aléas techniques et la matrice des risques n'ont pas été partagés avec les soumissionnaires. Ceux-ci ont donc dû assumer ce calcul de risque à l'aveugle et ont inclus d'importantes conséquences financières dans leur prix. Les responsabilités, risques, exigences et mises à la charge des soumissionnaires sont considérables.» Pour quelle raison ces informations n'ont-elles pas été communiquées aux soumissionnaires? Jusqu'à quel point pouvaient-ils avoir connaissance des risques encourus?

L'analyse de BMN contient un autre passage intéressant: «Les emprises de chantier ont été jugées trop restreintes par des entreprises, réduisant d'autant les rendements habituels et les empêchant à certains endroits d'installer des ateliers complémentaires, entraînant une hausse importante des coûts. La faiblesse des espaces de stockage occasionne une augmentation des besoins de transport ou de stockage intermédiaire.» Ce passage semble trahir un manque de coordination entre Beliris et les exécutants. Aurait-on pu éviter une inflation des coûts en améliorant les emprises?

M. Cédric Bossut répond que Beliris a rencontré le ministre régional de la Mobilité à plusieurs reprises, à l'occasion des réunions du comité stratégique. Par contre, M. Bossut n'a pas été invité en personne par le ministre de la Mobilité à donner des explications sur l'un ou l'autre élément. De même, il n'a pas eu vent d'une concertation directe entre ce dernier et le ministre fédéral en charge de Beliris.

Pour en venir ensuite à la gestion des risques pendant la demande d'offres du lot 3, qui correspond à la réalisation

Als er een nieuwe haalbaarheidsstudie zou worden uitgevoerd, mag die niet beperkt blijven tot de evaluatie van de haalbaarheid van een metrolijn. Er moet ook rekening worden gehouden met de beperkingen, in het bijzonder de budgettaire, en de doelstellingen en planningsdoelen om de parameters voor de uitvoering te bepalen. Het is aangewezen dat het gewest zijn doelstellingen verduidelijkt.

De heer Bossut zal het schriftelijke antwoord bezorgen dat Beliris formuleerde in reactie op het rapport van het Rekenhof, onder andere om te wijzen op de elementen die niet in dat rapport zijn opgenomen.

Mevrouw Imane Belguenani is niet overtuigd door het antwoord van de heer Bossut op de vraag naar de reden om de supervisie in twee delen te splitsen. Het volstaat niet dat hij zegt dat hij nog geen directeur van Beliris was op het moment waarop die beslissing werd genomen. Los van zijn persoonlijke situatie zou hij op de hoogte moeten zijn van wat er in het verleden bij zijn dienst is gebeurd.

Hoe vaak overlegde Beliris sinds de start van het project rechtstreeks met de Brusselse minister van Mobiliteit? Had de federale minister die bevoegd is voor Beliris buiten de vergaderingen van het strategisch comité eveneens regelmatig contact met de Brusselse minister van Mobiliteit?

De spreekster citeert vervolgens een passage uit de door BMN uitgevoerde studie: "De technische onzekerheden en de risicomatrix zijn niet met de inschrijvers gedeeld. Zij moesten dus zonder die informatie het risico inschatten en namen grote financiële gevolgen in hun prijs op. De verantwoordelijkheden, risico's, eisen en verplichtingen voor de inschrijvers zijn aanzienlijk." Waarom is die informatie niet aan de inschrijvers meegedeeld? In hoeverre konden ze op de hoogte zijn van de risico's die ze liepen?

Het onderzoek van BMN bevat nog een andere interessante passage: "De terreinen werden door aannemers als te klein beschouwd, waardoor de gebruikelijke rendabiliteit daalde en zij op sommige plaatsen geen extra werkplaatsen konden inrichten, wat tot een aanzienlijke stijging van de kosten leidde. Door het gebrek aan opslagruimte neemt de behoefte aan transport of tussentijdse opslag toe." Die passage lijkt te wijzen op een gebrek aan coördinatie tussen Beliris en de uitvoerders. Kon een sterke stijging van de kosten worden vermeden door voor betere terreinen te kiezen?

De heer Cédric Bossut antwoordt dat Beliris de gewest-minister van Mobiliteit meermaals heeft ontmoet tijdens vergaderingen van het strategisch comité. De heer Bossut zelf werd echter niet door de minister van Mobiliteit uitgenodigd om bepaalde elementen toe te lichten. Hij is evenmin op de hoogte van rechtstreeks overleg tussen die laatste en de federale minister die bevoegd is voor Beliris.

Voor het risicobeheer tijdens de oproep tot offertes voor het derde perceel, dat overeenstemt met de

du génie civil des tunnels et des stations, l'analyse des risques que nous avons réalisée n'a effectivement pas été transmise au moment de la demande d'offres, parce qu'il revenait aux entreprises et à leurs bureaux d'études de faire eux-mêmes une semblable analyse. Ils auraient pu nous reprocher de l'avoir fait à leur place et de ne pas avoir identifié l'intégralité des risques.

L'intention de Beliris était en outre de comparer, pendant la négociation des offres, son analyse des risques avec celles des soumissionnaires, afin de pouvoir négocier une juste répartition des risques et même de faire porter aux entreprises une grande partie des risques pour les parties les plus complexes, par exemple, celles de génie civil et de congélation.

Enfin, la question des emprises très restreintes pour le chantier n'est pas du tout le signe d'un problème de coordination, que du contraire, elle résulte d'une contrainte imposée par les autorités locales et régionales. L'exigüité des emprises a probablement eu un effet sur la hausse des offres des entreprises.

M. Fabian Maingain revient sur la question de la subdivision de la maîtrise d'ouvrage. Si M. Bossut ne peut l'expliquer personnellement, son prédécesseur pourrait-il en dire plus? Il pourrait être intéressant également de consulter les procès-verbaux des réunions du comité de coopération durant lesquelles cette décision, qui relève sans doute d'un choix purement politique, a été prise.

Peut-être la délégation partielle de la maîtrise d'ouvrage à Beliris a-t-elle obéi à un vieux principe politique, celui du «qui paye, décide». C'est peut-être pour cette raison que Beliris aurait réclamé d'avoir en gestion une partie à tout le moins du chantier, outre bien entendu son expertise technique. Même si la communication avec la STIB fut de bonne qualité, n'aurait-il pas été plus simple d'avoir un seul maître d'ouvrage pour l'ensemble du projet?

Pour en revenir sur le mécanisme du marché public à tranches, M. Maingain admet qu'il est conforme à la législation et qu'il s'agit d'une pratique courante. Cependant, en vertu du principe de bonne gouvernance, il est d'usage de ne pas attribuer à l'adjudicataire du marché d'études le marché d'exécution qui suit. Certes, on peut considérer un marché public à tranches comme un ensemble.

Par ailleurs, il est vrai que la question de l'opportunité d'une ligne de métro vers le nord de Bruxelles a été tranchée dans le plan Iris 2, mais il ne s'agissait alors que d'une décision de principe. L'administration aurait pu néanmoins attirer l'attention du gouvernement sur les difficultés techniques inhérentes à cette décision. Il semblerait qu'elle soit restée hésitante à exercer une telle mise en garde.

Beliris fournissait des propositions au Gouvernement régional et à la STIB. On peut supposer que M. Bossut défend encore aujourd'hui la teneur de ces propositions.

uitvoering van de civieltechnische werken in de tunnels en stations, werd de uitgevoerde risicoanalyse inderdaad niet bezorgd op het moment van de vraag om offertes aangezien de ondernemingen en hun studiebureaus zelf een vergelijkbare analyse moesten uitvoeren. Anders hadden ze Beliris kunnen verwijten dat het dat in hun plaats had gedaan en niet alle risico's had geïdentificeerd.

Bovendien wilde Beliris zijn risicoanalyse tijdens de onderhandelingen over de offertes vergelijken met die van de inschrijvers, om te kunnen onderhandelen over een rechtvaardige spreiding van de risico's en zelfs om de ondernemingen een groot deel van de risico's te laten dragen voor de meest complexe delen, zoals bijvoorbeeld de civieltechnische werken en de grondbevriezing.

Ten slotte wijzen de erg kleine terreinen voor de werf helemaal niet op een coördinatieprobleem, integendeel, ze zijn het gevolg van een door de gemeenten en het gewest opgelegde beperking. De beperkte beschikbare ruimte speelde wellicht een rol in de hogere offertes van de ondernemingen.

De heer Fabian Maingain komt terug op de opdeling van het project. Als de heer Bossut dat niet zelf kan toelichten, zou zijn voorganger er dan meer over kunnen zeggen? Het zou ook interessant kunnen zijn om de verslagen te raadplegen van de vergaderingen van het samenwerkingscomité waar deze beslissing werd genomen, die wellicht uit een louter politieke keuze voortvloeit.

Misschien beantwoordde de gedeeltelijke overdracht van het project aan Beliris aan een oud beleidsprincipe, namelijk dat wie betaalt, beslist. Misschien vroeg Beliris om die reden om minstens een deel van de werken in beheer te krijgen, uiteraard los van zijn technische expertise. Was het niet eenvoudiger geweest om één bouwheer voor het volledige project te hebben, ook al verliep de communicatie met de MIVB goed?

De heer Maingain komt terug op het mechanisme van de overheidsopdracht in schijven en geeft toe dat het om een wettelijke en vaak voorkomende praktijk gaat. Krachtens het beginsel van goed bestuur is het echter gebruikelijk om de uitvoeringsopdracht niet toe te kennen aan de opdrachtnemer van de studie. Het klopt dat een overheidsopdracht in schijven als een geheel kan worden beschouwd.

Het klopt overigens ook dat de beslissing over de wenselijkheid van een metrolijn naar het noorden van Brussel in het Iris 2-plan is genomen, maar dat was niet meer dan een principiële beslissing. De administratie had de regering echter kunnen wijzen op de technische problemen die met die beslissing samenhangen. Het lijkt erop dat ze aarzelde om een dergelijke waarschuwing te geven.

Beliris bezorgde de gewestregering en de MIVB voorstellen. We kunnen veronderstellen dat de heer Bossut de inhoud daarvan ook vandaag nog verdedigt.

M. Maingain demande à recevoir copie du cahier de charges du marché d'étude attribué à BMN ainsi que la décision d'attribution.

M. Cédric Bossut précise d'abord que son prédécesseur ne pourra plus être entendu par la commission, dans la mesure où il est décédé. Il n'a pu apporter davantage d'explications sur la motivation de la décision d'une délégation de maîtrise d'ouvrage qu'à partir des documents qu'il a pu rassembler à présent. Il peut plus aisément expliquer les modalités de mise en œuvre de cette décision, qui sont détaillées dans trois protocoles d'accord: un premier, signé en 2009, relatif aux études, un second, relatif aux travaux de la gare du Nord et un troisième, relatif aux travaux du tunnel, du dépôt et des stations.

M. Bossut rappelle ensuite qu'il y a bien un seul maître d'ouvrage, la STIB, qui conserve le contrôle global sur l'ensemble du projet.

Ensuite, il est vrai qu'il existe un principe d'attribution de marché public qui consiste à ne pas accorder à celui qui étudie l'opportunité d'un projet l'exécution ultérieure de celui-ci. Le cas de figure discuté ici n'est pas tout à fait identique, comme l'orateur l'a déjà expliqué.

M. Bossut estime que l'administration a scrupuleusement informé les mandataires publics, par le biais de ses rapports réguliers, notamment sur l'état d'avancement du chantier et sur les incidences financières des demandes complémentaires d'exécution, avant à chaque comité stratégique, chargé de valider ces rapports.

L'intervenant fournira l'ensemble du dossier administratif relatif à la désignation de BMN.

M. Jamal Ikazban n'est pas surpris par la structure qui fut décidée pour la maîtrise d'ouvrage du projet. Comme M. Bossut l'a souligné, il y a bien un seul maître d'ouvrage, à savoir la STIB. Peut-on citer un cas dans lequel un pouvoir subsidiant, qui consent des dépenses importantes, ne veut pas être partie prenante à la réalisation du projet?

M. Cédric Bossut abonde dans le même sens. Le projet de bouclage du ring d'Anvers, dit «Oosterweel», est un exemple de chantier dans lequel de nombreux organismes publics interviennent concomitamment. La société publique Lantis, constituée par la Région flamande, en est le maître d'ouvrage principal mais a délégué certaines parties du chantier à la province ou à la ville d'Anvers. D'autre part, Beliris a également reçu la maîtrise d'ouvrage pour les études et les travaux d'un autre dossier, celui de la rénovation du Conservatoire de musique, de la part de la SA Conservatoire. Dans ce cas également, Beliris ne paye pas l'intégralité des études et des travaux du projet.

M. Fouad Ahidar s'étonne que Beliris ne puisse retrouver de documents justifiant la scission du projet en

De heer Maingain vraagt of hij een kopie kan krijgen van het bestek voor de studieopdracht die aan BMN werd toegekend en van de toewijzingsbeslissing.

De heer Cédric Bossut wijst er om te beginnen op dat zijn voorganger niet meer door de commissie kan worden gehoord, aangezien hij overleden is. Hij kon uitsluitend op basis van de documenten die hij tot nu toe verzamelde meer uitleg geven over de redenen achter het besluit van een overdracht van het project. Hij kan gemakkelijk de uitvoeringsvoorwaarden toelichten voor die beslissing, die in detail beschreven staan in drie protocolakkoorden: een eerste, dat in 2019 is ondertekend, betreffende de studies, een tweede met betrekking tot de werken aan het Noordstation en een derde over de werken aan de tunnel, de stelplaats en de stations.

De heer Bossut wijst er vervolgens op dat er wel degelijk maar één bouwheer is, namelijk de MIVB, die de algemene controle over het volledige project behoudt.

Daarnaast klopt het dat er een beginsel van toekenning van een overheidsopdracht bestaat dat inhoudt dat de haalbaarheidsstudie en de latere uitvoering van een project niet aan dezelfde inschrijver worden toegekend. Het hier besproken geval is niet helemaal hetzelfde, zoals de spreker al uitlegde.

De heer Bossut is van mening dat de administratie de openbare mandatarissen nauwgezet informeerde via regelmatige rapporten, in het bijzonder over de vorderingen van de werken en over de financiële gevolgen van de bijkomende uitvoeringsverzoeken, en dat telkens voorafgaand aan de vergaderingen van het strategisch comité dat die rapporten moest goedkeuren.

De spreker zal het volledige administratieve dossier met betrekking tot de aanstelling van BMN bezorgen.

De heer Jamal Ikazban is niet verrast over de beslissing in verband met de structuur voor de uitvoering van het project. Zoals de heer Bossut al zei, is er slechts één bouwheer, namelijk de MIVB. Is er een voorbeeld van een subsidiërende overheid die aanzienlijke uitgaven doet, maar geen betrokken partij wil zijn bij de uitvoering van het project?

De heer Cédric Bossut is het daar roerend mee eens. Het zogenaamde Oosterweelproject, waarbij de Antwerpse ring wordt gesloten, is een voorbeeld van werken waarbij verscheidene overheidsinstellingen gelijktijdig betrokken zijn. Het door het Vlaams Gewest gevormde overheidsbedrijf Lantis is de hoofdbouwheer, maar dat droeg bepaalde delen van de werken over aan de provincie of de stad Antwerpen. Anderzijds kreeg Beliris van de nv Conservatorium ook de leiding over de studies en de werken in een ander dossier, namelijk dat van de renovatie van het conservatorium. Ook in dat geval betaalt Beliris niet alle studies en werken voor het project.

De heer Fouad Ahidar verbaast zich erover dat Beliris de documenten niet kan vinden waarin de splitsing van het

deux tronçons. M. Bossut semble n'accepter de questions que si elles portent sur la période durant laquelle il était directeur de Beliris.

M. Cédric Bossut s'est cependant référé à des protocoles d'accord, dont certains ont été signés avant qu'il ne prenne ses fonctions de directeur. Ces protocoles ayant été signés par Beliris, par le Gouvernement fédéral, mais aussi par la STIB et par le Gouvernement régional, il se pourrait que ces derniers disposent de documents expliquant la scission du projet.

Mme Françoise De Smedt retient que l'estimation du coût du chantier a augmenté partiellement à cause du choix de recourir à une technique de congélation du sol pour la construction des stations. Pour quelle raison ce choix est-il intervenu si tard dans l'étude du projet? Aurait-on manqué jusque-là d'analyses du sous-sol schaarbeekois? Ne risque-t-on pas de connaître des difficultés similaires en cas de congélation du sol sous le Palais du Midi?

La députée a entendu les réserves de M. Bossut à propos des marchés publics mêlant une étude d'opportunité puis l'exécution du projet. Il ressort du rapport de la Cour des comptes que ce marché à tranches avait été approuvé par le Gouvernement fédéral avant d'être soumis au conseil d'administration de la STIB. Est-ce ce gouvernement qui aurait donc endossé cette décision?

Enfin, quelles sont plus précisément les erreurs que Beliris aurait commises dans la gestion du projet?

M. Cédric Bossut répond que Beliris disposait, au moment de la genèse du projet, d'une étude de sol documentaire, qui compilait l'ensemble des examens connus. Cette étude, qui a permis d'identifier les différentes catégories de sol mais aussi le niveau moyen de la nappe phréatique, a été analysée par des géologues du bureau BMN et reprise dans une carte globale des sols de la Région.

La technique de la congélation a été retenue à partir du moment où l'on a décidé de réaliser les stations en sous-œuvre. Selon M. Bossut, la technique de la congélation n'est pas critiquable en elle-même, mais son impact sur le coût total des travaux de génie civil pour le tunnel et les stations (lot 3) a été mal évalué. Ce coût fut estimé en 2022 par les bureaux d'études BMN et Arcadis à un montant de l'ordre de 822 millions d'euros, correspondant aux estimations précédentes. Cette estimation, validée par Beliris et par la STIB à l'appui du contrôle du bureau Arcadis, justifia une autorisation de lancer le marché. Cependant, les offres des soumissionnaires portaient sur des prix bien plus élevés. Jusqu'à ce moment-là, l'évolution de l'estimation de coût correspondait aux attentes de Beliris, en tenant compte notamment sur la base des demandes complémentaires de la Région. Les offres remises s'élevaient à quelque 2 milliards d'euros.

project in twee delen verantwoord wordt. De heer Bossut lijkt alleen vragen te aanvaarden die gaan over de periode waarin hij directeur van Beliris was.

De heer Cédric Bossut zegt dat hij nochtans verwezen heeft naar protocolakkoorden, waarvan sommige ondertekend werden voordat hij directeur werd. Aangezien die protocollen werden ondertekend door Beliris en de federale regering, maar ook door de MIVB en de gewestregering, bestaat de kans dat die laatste beschikken over documenten waarin een verklaring voor de splitsing van het project is opgenomen.

Mevrouw Françoise De Smedt onthoudt dat de geraamde kosten voor de werken deels zijn gestegen door de keuze voor de techniek van grondbevriezing voor de bouw van de stations. Waarom is die keuze zo laat in de projectfase gemaakt? Ontbraken tot dat moment de onderzoeken van de Schaarbeekse ondergrond? Bestaat er geen risico op dezelfde problemen bij bevriezing van de grond onder het Zuidpaleis?

Het parlementslid hoorde dat de heer Bossut terughoudend was over overheidsopdrachten waarbij na de haalbaarheidsstudie de uitvoering aan dezelfde inschrijver wordt toegekend. Uit het rapport van het Rekenhof blijkt dat de opdracht in schijven werd goedgekeurd door de federale regering voor hij aan de raad van bestuur van de MIVB werd voorgelegd. Nam die regering dan de verantwoordelijkheid voor die beslissing?

Welke zijn ten slotte de fouten die Beliris precies zou hebben begaan bij het beheer van het project?

De heer Cédric Bossut antwoordt dat Beliris, toen het project tot stand kwam, beschikte over een bodemonderzoek dat gebaseerd was op alle bekende onderzoeken. Die studie maakte het mogelijk om de verschillende grondtypes te bepalen, naast het gemiddelde niveau van de grondwaterlaag. Ze werd onderzocht door de geologen van het bureau BMN en opgenomen in een overzichtskaart van de bodemtypes in het gewest.

Er is voor de bevriezingstechniek gekozen op het moment dat werd beslist om de stations met ondergrondse funderingen te bouwen. Volgens de heer Bossut is de bevriezingstechniek op zich niet discutabel, maar is de impact ervan op de totale kostprijs van de civieltechnische werken voor de tunnel en de stations (derde perceel) verkeerd ingeschat. Die werd in 2022 door de studiebureaus BMN en Arcadis geraamd op ongeveer 822 miljoen euro, wat overeenkwam met eerdere ramingen. Die raming, die Beliris en de MIVB goedkeurden ter ondersteuning van de controle door het bureau Arcadis, rechtvaardigde een toelating om de opdracht te starten. De inschrijvers hadden in hun offertes echter aanzienlijk hogere prijzen opgenomen. Tot op dat ogenblik stemde de evolutie van de kostenraming overeen met de verwachtingen van Beliris, rekening houdend met de bijkomende verzoeken van het gewest. In de ingediende offertes waren prijzen van ongeveer 2 miljard

Beliris les a analysées à la demande du Gouvernement régional et a constaté que la majeure partie des surcoûts provenait de la congélation des sols.

M. Bossut explique ensuite que le Conseil des ministres fédéral a approuvé une proposition d'attribution de marché, laquelle a ensuite été transmise au conseil d'administration de la STIB. La proposition du Conseil des ministres ne s'imposait donc pas à la STIB, qui est bien le maître d'ouvrage. Cette proposition fédérale a été exprimée en vertu du protocole d'accord de 2009 sur les modalités de la maîtrise d'ouvrage déléguée, qui dispose notamment que les systèmes de contrôle administratif et budgétaire de l'État fédéral restent applicables à ce projet, pour qu'on ne puisse pas considérer que ce mécanisme de délégation de maîtrise d'ouvrage avait pour objectif d'obvier au contrôle administratif et budgétaire fédéral.

M. Gilles Verstraeten persiste à dire sa stupéfaction face à la constatation que Beliris ignore pourquoi il a reçu la délégation de la maîtrise d'ouvrage d'une partie du projet de métro. Comment se fait-il qu'il n'existe aucun document qui expose les raisons de cette décision, qui a apparemment été prise sans motivation formelle?

D'autre part, les adjudicataires sont soumis à l'obligation légale de communiquer au pouvoir adjudicateur le nom de ses sous-traitants, afin de lutter contre le travail au noir. Cette obligation ne s'étend cependant pas aux marchés sur des prestations intellectuelles, telles que les marchés d'étude, ce qui s'avère étonnant, aux yeux de M. Verstraeten.

La critique de la Cour des comptes sur un conflit d'intérêts dans le chef de l'entreprise ayant effectué l'étude d'opportunité avant d'obtenir l'exécution du marché est cependant celle qui retient le plus l'attention. Partant, il serait bon que le pouvoir adjudicateur ayant attribué un marché pour la réalisation d'une étude sache aussi quels sont les éventuels sous-traitants auxquels l'adjudicataire a fait appel.

M. Cédric Bossut ne peut que répéter qu'il n'a pu trouver de documents exposant les motifs de la scission de la maîtrise d'ouvrage en deux tronçons.

Il ajoute qu'à partir du moment où il y a une coordination globale du projet par la STIB, cette scission en deux parties apparaît intéressante, pour la simple raison que les ressources humaines de la STIB et de Beliris restent limitées pour un projet de cette envergure. On a donc tenté de maximiser l'expertise des équipes disponibles.

Par ailleurs, la suggestion de M. Verstraeten sur l'identité des sous-traitants des bureaux d'étude mériterait en effet d'être examinée.

euro opgenomen. Beliris onderzocht ze op vraag van de gewestregering en stelde vast dat het merendeel van de extra kosten voor de grondbevriezing was.

De heer Bossut legt vervolgens uit dat de federale ministerraad een voorstel tot gunning van de opdracht goedkeurde, dat daarna werd doorgestuurd naar de raad van bestuur van de MIVB. Het voorstel van de ministerraad werd dus niet opgelegd aan de MIVB, die wel degelijk de bouwheer is. Het federale voorstel werd gedaan op basis van het protocolakkoord van 2009 over de nadere regels met betrekking tot het gedelegeerd bouwheerschap, waarin met name was bepaald dat de administratieve en budgettaire controlesystemen van de federale overheid voor dit project van toepassing bleven, opdat men er niet van zou kunnen uitgaan dat de delegatie van het bouwheerschap bedoeld was om te ontkomen aan de federale administratieve en budgettaire controle.

De heer Gilles Verstraeten blijft zijn verbazing uitspreken over de vaststelling dat Beliris niet weet waarom het een deel van het beheer van het metroproject heeft gekregen. Hoe kan het dat er geen enkel document bestaat waarin de redenen zijn opgenomen voor die beslissing, die blijkbaar zonder formele motivatie is genomen?

Ten slotte zijn opdrachtnemers wettelijk verplicht om de aanbestedende overheid de naam van hun onderaannemers te bezorgen om zwartwerk tegen te gaan. Die verplichting geldt evenwel niet voor de opdrachten met betrekking tot intellectuele prestaties, zoals studieopdrachten. Dat vindt de heer Verstraeten verbazingwekkend.

De kritiek van het Rekenhof over een belangenconflict bij het bedrijf dat de haalbaarheidsstudie uitvoerde voordat het de opdracht kreeg, trekt echter de meeste aandacht. Het zou dan ook wenselijk zijn dat de aanbestedende overheid die de opdracht voor het uitvoeren van een studie gunde, ook weet wie de eventuele onderaannemers zijn waarop de opdrachtnemer een beroep deed.

De heer Cédric Bossut kan alleen herhalen dat hij geen documenten heeft kunnen vinden waarin de motivatie voor de splitsing van het projectbeheer in twee delen is toegelicht.

Hij voegt eraan toe dat die splitsing in twee delen vanaf het moment dat er een algemene coördinatie van het project door de MIVB is, interessant lijkt omdat zowel de MIVB als Beliris over een beperkt aantal mensen beschikt voor een project van dergelijke omvang. Er is dan ook getracht om de expertise van de beschikbare teams zo goed mogelijk te benutten.

Voorts zou de suggestie van de heer Verstraeten over de identiteit van de onderaannemers van de studiebureaus nader onderzocht moeten worden.

Sofia Bennani apprécie la clarté et la franchise avec laquelle M. Bossut s'est exprimé, sans chercher à se défaire en invoquant les actes de ses prédécesseurs.

M. Hicham Talhi relève que M. Bossut a concédé, non pas des fautes, mais du moins des erreurs dans le chef de Beliris. Pourrait-il en établir une liste? D'autre part, vu le coût projeté du projet, M. Bossut estime-t-il qu'il est encore viable et qu'il mérite d'être poursuivi?

M. Cédric Bossut n'envisage pas d'établir une liste des erreurs commises par Beliris, parce qu'on pourrait lui reprocher son manque d'exhaustivité. De plus, au terme d'erreur, il préfère parler de choses qui auraient pu être mieux réalisées; même dans les projets qui se passent bien, on peut toujours faire quelque chose mieux ou en tirer une expérience. Enfin, il ne s'étendra pas sur l'opportunité de poursuivre le projet, car cela relève d'une décision politique.

M. Olivier Willocx avance que Beliris, en refusant de transmettre aux soumissionnaires les analyses de risques relatifs à la nature du sous-sol, et M. Bossut en a expliqué les raisons à Mme Belguenani, a peut-être poussé les entrepreneurs à augmenter leurs offres, pour obvier à la méconnaissance des risques.

D'autre part, la révision du volume des stations a-t-elle eu une incidence sur les coûts de congélation?

Enfin, la STIB a-t-elle toujours entretenu une communication sans faille vis-à-vis de Beliris et tous les courriers qui lui ont été adressés par Beliris ont-ils tous reçu une réponse?

Mme Clémentine Barzin a entendu M. Bossut critiquer la sous-estimation du coût de la congélation par le bureau BMN. À partir de quand s'est-il forgé cette conviction? En 2011, le DITP avait en effet décidé de lancer un marché de gros œuvre sur la base d'une autre étude de BMN. Aurait-on pu avoir conscience, dès cette époque, des faiblesses des estimations de BMN?

M. Cédric Bossut répond que Beliris ne s'en est aperçu qu'à la réception des offres du lot 3, en 2023, vu l'écart important entre les estimations de BMN et les offres des soumissionnaires.

Il ajoute ensuite à l'intention de M. Willocx, sur l'absence de transmission des analyses de risques, que Beliris a voulu que les entreprises fassent leur propre analyse, en vue d'éviter des discussions en cas de survenance, lors de l'exécution du marché, d'un risque nouveau, c'est-à-dire n'ayant pas été identifié par le donneur d'ordre. Toutefois, l'intention était de confronter ces différentes analyses de risques durant la phase de négociation – laquelle n'est

Mevrouw Sofia Bennani stelt het op prijs dat de heer Bossut zich duidelijk en openhartig uitspreekt, zonder de schuld op een ander te willen schuiven door te verwijzen naar de beslissingen van zijn voorgangers.

De heer Hicham Talhi merkt op dat de heer Bossut toegaf dat Beliris misschien geen fouten, maar dan toch op zijn minst vergissingen heeft begaan. Zou hij daar een overzicht van kunnen opstellen? Is de heer Bossut anderzijds van mening dat het project gezien zijn kostprijs nog haalbaar is en dat het de moeite waard is om het voort te zetten?

De heer Cédric Bossut overweegt niet om een lijst op te stellen van door Beliris begane fouten, aangezien hem een gebrek aan volledigheid zou worden verweten. Bovendien spreekt hij liever niet over fouten, maar over zaken die beter hadden gekund. Zelfs bij projecten die goed verlopen, zijn er altijd dingen die beter konden of waaruit lessen te trekken vallen. Ten slotte wil hij niet ingaan op de vraag of het zinvol is om het project voort te zetten, aangezien dat een politieke beslissing is.

De heer Olivier Willocx stelt dat Beliris door zijn weigering om de inschrijvers de risicoanalyses in verband met de aard van de ondergrond te bezorgen en waarvoor de heer Bossut aan mevrouw Belguenani de redenen uitlegde, de aannemers er misschien wel toe aangezet hebben om hun offertes te verhogen om hun gebrek aan kennis van de risico's te compenseren.

Had de herziening van de omvang van de stations overigens invloed op de kosten voor de bevvriezeng?

Heeft de MIVB ten slotte altijd vlekkeloos gecommuniceerd met Beliris en heeft ze op alle door Beliris verzonden briefwisseling gereageerd?

Mevrouw Clémentine Barzin hoorde de kritiek van de heer Bossut op de onderschatting van de kosten voor de bevvriezeng door het bureau BMN. Sinds wanneer is hij daarvan overtuigd? In 2011 besliste de DIOV immers op basis van een andere studie van BMN om een opdracht voor de ruwbouw uit te schrijven. Had het toen al duidelijk kunnen zijn dat de ramingen van BMN tekortkomingen vertoonden?

De heer Cédric Bossut antwoordt dat Beliris dat maar opmerkte bij ontvangst van de offertes voor het derde perceel in 2023, toen bleek dat er een aanzienlijk verschil was tussen de ramingen van BMN en de offertes van de inschrijvers.

In verband met de opmerking van de heer Willocx over het feit dat de risicoanalyses niet werden gedeeld, voegt hij daaraan toe dat Beliris wenste dat de ondernemingen hun eigen analyse uitvoerden om discussie te voorkomen wanneer er zich bij de uitvoering van de opdracht een nieuw risico zou voordoen dat de opdrachtgever niet had geïdentificeerd. Het was evenwel de bedoeling om de verschillende risicoanalyses tijdens de onderhandelingsfase

donc toujours pas intervenue – pour pouvoir identifier un maximum de risques et fixer le prix en conséquence.

Il confirme ensuite la corrélation entre la taille d'une station et le volume du sol à congeler.

Enfin, au sujet de la communication avec la STIB, Beliris a bien reçu une approbation de la STIB à la plupart de ses propositions, dans des délais raisonnables, mais un certain nombre de propositions de décision restent sans réponse.

Mme Joëlle Maison s'interroge sur l'ordre dans lequel les travaux du métro ont été entamés. Puisque M. Bossut a dit à M. Dalle qu'une étude d'opportunité plus récente aboutirait au même constat, concluant à l'intérêt de construire une ligne de métro vers Bordet, pourquoi ne pas avoir commencé par là? Débuter le chantier par le tronçon Albert-Nord, qui peut donc apparaître comme moins urgent, pourrait mettre en péril l'exécution de la partie la plus essentielle, de la gare du Nord jusqu'à Evere.

M. Cédric Bossut admet qu'il n'a pas de réponse à cette question. Peut-être les études consacrées à la section Albert-Nord étaient-elles plus avancées que celles de l'autre section.

M. Benjamin Dalle rejoint l'avis de M. Maingain sur les explications de la scission du projet en deux sections. Il doit probablement y avoir d'anciens mandataires publics qui doivent pouvoir apporter des éclaircissements sur cette question. M. Bossut a en tout cas défendu cette décision *a posteriori*, à cause de l'ampleur du projet et la différence d'expertise entre la STIB et Beliris, à condition qu'il existe une entité qui détienne la coordination globale. Or, la Cour des comptes a affirmé qu'une telle coordination fait défaut. La STIB, qui est censée assurer cette coordination, a-t-elle les moyens de l'exercer, eu égard aux très nombreux intervenants?

D'autre part, dans le cas d'un chantier aussi vaste, on observe souvent la constitution d'un SPV (Special Purpose Vehicle). Ce mécanisme a-t-il été envisagé par Beliris?

M. Cédric Bossut répond qu'il pourrait difficilement se renseigner auprès de collègues plus anciens sur l'histoire du dossier, car il est lui-même l'un des plus anciens de l'administration de Beliris.

Pour permettre à la STIB d'avoir une vision globale du projet, Beliris a tout mis en œuvre pour fournir à celle-ci l'ensemble des informations nécessaires relatives au tronçon Nord-Bordet. En outre, les comités stratégiques et les comités de pilotage se réunissaient régulièrement, pour informer la STIB sur l'avancement du projet.

D'autre part, la question d'un SPV n'a pas été envisagée, pas plus que celle d'un partenariat public-privé.

– die nog steeds niet is gestart – naast elkaar te leggen om zoveel mogelijk risico's te kunnen identificeren en op basis daarvan de prijs te bepalen.

Vervolgens bevestigt hij het verband tussen de grootte van een station en het volume aan te bevrozen grond.

Over de communicatie met de MIVB ten slotte stelt hij dat Beliris wel degelijk een goedkeuring van de MIVB kreeg voor het merendeel van zijn voorstellen en wel binnen een redelijke termijn, al heeft het voor een aantal voorstellen nog geen reactie ontvangen.

Mevrouw Joëlle Maison stelt zich vragen over de volgorde waarin de werken voor de metro zijn gestart. De heer Bossut zei aan de heer Dalle dat een recentere haalbaarheidsstudie hetzelfde resultaat zou opleveren, namelijk dat de aanleg van een metrolijn naar Bordet zinvol is. Waarom is dan daarmee niet begonnen? Starten met het deel tussen Albert en het Noordstation, dat minder dringend lijkt, zou de uitvoering het belangrijkste deel, namelijk tussen het Noordstation en Evere, in gevaar kunnen brengen.

De heer Cédric Bossut geeft toe dat hij op die vraag geen antwoord heeft. Misschien stonden de studies over het deel tussen Albert en het Noordstation verder dan die over het andere deel.

De heer Benjamin Dalle is het eens met de visie van de heer Maingain op de verklaringen voor de splitsing van het project in twee delen. Er zijn waarschijnlijk wel voormalige ambtenaren die opheldering kunnen brengen over die kwestie. De heer Bossut heeft in elk geval de beslissing achteraf verdedigd op basis van de omvang van het project en de uiteenlopende expertise bij de MIVB en Beliris, met als voorwaarde dat de algemene coördinatie bij één speler berust. Het Rekenhof wees er echter op dat er van een dergelijke coördinatie geen sprake is. Beschikt de MIVB, die geacht wordt voor de coördinatie in te staan, over voldoende middelen daarvoor, gezien het grote aantal betrokken partijen?

Bij dergelijke omvangrijke werken wordt vaak een SPV (Special Purpose Vehicle) opgericht. Heeft Beliris dat overwogen?

De heer Cédric Bossut antwoordt dat hij moeilijk inlichtingen over de historiek van het dossier kan vragen aan collega's die langer in dienst zijn, aangezien hij zelf een van de medewerkers met de hoogste anciënniteit is bij Beliris.

Beliris heeft er alles aan gedaan om de MIVB alle noodzakelijke informatie over het deel tussen het Noordstation en Bordet te bezorgen en de maatschappij zo een algemeen overzicht van het project te bieden. Bovendien vergaderden de strategische comités en de stuurcomités regelmatig om de MIVB van de vooruitgang van het project op de hoogte te houden.

De oprichting van een SPV is niet overwogen, net zomin als die van een publiek-privaat partnerschap.

M. Fabian Maingain indique que les experts avaient estimé à au moins 800 millions d'euros le coût des travaux de génie civil pour les stations et le tunnel. Or, les offres reçues portaient sur des montants bien supérieurs, de l'ordre de 2 milliards d'euros. Ces montants, que l'on pourrait qualifier d'anormaux, ont-ils été justifiés, comme le prévoit la réglementation sur les marchés publics?

De même, les marchés passés avec BMN et Arcadis contenaient-ils des clauses permettant de se retourner contre eux, au regard du décalage de leurs estimations avec les prix des offres?

Enfin, l'absence de réponse de la STIB aux demandes d'information de Beliris a-t-elle entraîné une suspension de l'exécution du projet?

M. Cédric Bossut explique que lorsque Beliris a reçu, en avril 2023, les offres des entreprises, avec des montants anormalement élevés, il a adressé au Gouvernement régional une note demandant de faire un choix entre différentes options, car il estimait ne plus avoir de mandat de négociation avec les entreprises dans ces conditions. Le gouvernement a alors demandé, avant de se prononcer, plus d'explications sur l'écart entre les offres commerciales et les estimations dont disposait Beliris. M. Bossut a fourni cette explication à la STIB en juillet 2024 et n'a plus reçu de nouvelles depuis lors. Partant, les négociations avec les entreprises n'ont pas démarré, pas plus que l'examen du caractère anormal des prix. Beliris a cependant analysé les offres des entreprises mais n'a entamé aucune démarche administrative de négociation des offres.

Par ailleurs, Beliris a dressé un procès-verbal de constat à BMN, sans toutefois que ce document ne fasse l'objet, à ce stade, d'un traitement plus développé, puisque cela requerrait de préciser au préalable la suite à donner au projet. À cette fin, Beliris a formulé des propositions à la STIB, mais ces courriers sont restés sans réponse. Le projet est donc suspendu.

1.1.5. Exposé de Kristof De Mesmaeker, directeur du service Planification, et de Christophe Vanoerbeek, directeur général, Bruxelles Mobilité

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/sv2025111909384625-11-20_bxl_mobilite_presentation_f.pdf

M. Kristof De Mesmaeker, directeur du service Planification, ouvre l'exposé par une synthèse de l'histoire du projet de métro 3 et rappelle d'emblée que l'idée d'une ligne de métro sur l'axe nord-sud est loin d'être neuve, comme la STIB l'a déjà expliqué lors de la réunion précédente. Il était déjà question d'une ligne n° 3 dès 1965, mais cette ligne est restée un «pré-métro». Le premier

De heer Fabian Maingain wijst erop dat deskundigen de kosten van de civieltechnische werken voor de stations en de tunnel op minstens 800 miljoen euro raamden. In de ontvangen offertes was er echter sprake van veel hogere bedragen, namelijk rond 2 miljard euro. Zijn die als abnormaal te omschrijven bedragen gemotiveerd, zoals in het reglement betreffende overheidsopdrachten is opgenomen?

Waren er in de aan BMN en Arcadis gegunde opdrachten bepalingen opgenomen die het mogelijk maken tegen hen op te treden, gezien het verschil tussen hun ramingen en de prijzen in de offertes?

Heeft ten slotte het uitblijven van een antwoord van de MIVB op de vragen om informatie van Beliris geleid tot uitstel van het project?

De heer Cédric Bossut verklaart dat Beliris, toen het in april 2023 de offertes van de ondernemingen ontving waarin abnormaal hoge bedragen stonden, een nota bezorgde aan de gewestregering met de vraag om een keuze te maken tussen uiteenlopende mogelijkheden, aangezien het van mening was dat het in die omstandigheden niet langer over een mandaat beschikte om met de ondernemingen te onderhandelen. Alvorens zich uit te spreken heeft de regering toen meer uitleg gevraagd over het verschil tussen de commerciële offertes en de ramingen waarover Beliris beschikte. De heer Bossut heeft die toelichting in juli 2024 aan de MIVB bezorgd. Hij heeft er daarna niets meer over vernomen. Bijgevolg zijn de onderhandelingen met de ondernemingen niet gestart, net zomin als het onderzoek naar de abnormaal hoge prijzen. Beliris heeft de offertes van de ondernemingen echter wel onderzocht, maar heeft geen administratieve stappen gezet om te onderhandelen over de offertes.

Beliris stelde overigens ook een proces-verbaal ten aanzien van BMN op. Dat document is tot nu toe echter niet verder behandeld, aangezien daarvoor eerst duidelijkheid nodig is over de verdere uitvoering van het project. Daartoe bezorgde Beliris voorstellen aan de MIVB. Die bleven echter onbeantwoord. Het project is dan ook opgeschort.

1.1.5. Uiteenzetting van Kristof De Mesmaeker, directeur van de dienst Planning, en van Christophe Vanoerbeek, algemeen directeur, Brussel Mobiliteit

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/sv2025111909384625-11-20_bxl_mobilite_presentation_f.pdf

De heer Kristof De Mesmaeker, directeur van de dienst Planning, opent de uiteenzetting met een overzicht van de historiek van het Metro 3-project en wijst er meteen ook op dat het idee van een metrolijn op de noord-zuidas zeker niet nieuw is, zoals de MIVB tijdens de vorige vergadering al stelde. Er was in 1965 al sprake van een derde metrolijn. Het is echter bij een premetro gebleven. In het eerste

plan régional de mobilité, appelé Iris 1 et remontant à 1998, prévoyait l'étude d'une ligne de tram souterraine vers le nord de la Région.

Par la suite, dans le contrat de gestion passé en 2007 entre la Région et la STIB, une étude prospective était prévue au sujet d'un prolongement de l'axe nord-sud, sans qu'une ligne de métro ne soit encore explicitement mentionnée à cette époque.

Un jalon important a été posé le 6 mai 2008, lors de la conclusion du 10^e avenant à l'accord de coopération relatif à Beliris, comme cela a déjà été souligné. Les quatre ministres fédéraux compétents étaient alors les ministres Onkelinx, Reynders, Vandeurzen et Dewael, tandis que les ministres Piqué, Smet, Huytebroeck et Vanhangel représentaient le Gouvernement régional bruxellois. Cet avenant consacre pour la première fois un financement fédéral du métro bruxellois. Il y était question d'étudier l'opportunité d'une ligne de haute intensité sur l'axe nord-sud.

Deux mois plus tard, le 17 juillet 2008, le Gouvernement régional approuvait en première lecture le plan de mobilité Iris 2, qui envisageait notamment le prolongement de l'axe souterrain nord-sud, d'un côté vers Schaerbeek Formation et de l'autre vers Uccle-Calevoet.

L'accord du gouvernement du 16 juillet 2009 a confirmé l'extension du réseau de métro, sous certaines conditions. Le 9 septembre 2010, le gouvernement a adopté le plan Iris 2, qui veut tendre vers un report modal en faveur des transports en commun. Il s'agissait de développer en priorité le réseau souterrain, en particulier vers le nord.

Une étude d'opportunité relative à une ligne de transport public de haute performance vers le nord a ensuite été lancée en 2011 et confiée à la SM BMN par Beliris. Bruxelles Mobilité faisait partie du comité d'accompagnement. Comme M. Bossut l'a expliqué, le marché public relatif à cette étude a certes été critiqué par la Cour des comptes, qui y a vu un potentiel conflit d'intérêts, mais il avait été validée par différents instances, dont l'inspecteur fédéral des finances. Ceci étant dit, à l'instar de Beliris, Bruxelles Mobilité ne procède à présent plus de la même manière.

Le Gouvernement régional a pris acte des conclusions de l'étude d'opportunité le 28 février 2013. Ces conclusions allaient dans le même sens que le plan Iris 2 et plaidaient pour la construction d'une ligne de métro. Les simulations réalisées ensuite ont confirmé l'avantage en termes de capacité du métro par rapport au tram, en particulier sur l'axe Nord-Albert, qui est déjà saturé.

Les différentes alternatives (tram, pré-métro et métro) ont été comparées. Après avoir examiné trois puis deux variantes, le gouvernement a opté le 8 mai 2014 pour le tracé B, passant par Liedts, Collignon, Waelhem 2, Verboekhoven, Riga, Tilleul, Paix et Bordet, c'est-à-dire

gewestelijk mobiliteitsplan, dat Iris 1 heette en dat van 1998 dateerde, was een studie naar een ondergrondse tramlijn richting het noorden van het gewest opgenomen.

Vervolgens was er in de beheersovereenkomst tussen het gewest en de MIVB van 2007 een verkennende studie gepland naar de verlenging van de noord-zuidas, zonder dat er in die periode al expliciet sprake was van een metrolijn.

Op 6 mei 2008 volgde een belangrijke mijlpaal bij de ondertekening van de tiende bijakte bij het samenwerkingsakkoord met betrekking tot Beliris, zoals al eerder vermeld. De vier bevoegde federale ministers waren destijds ministers Onkelinx, Reynders, Vandeurzen en Dewael, terwijl de ministers Piqué, Smet, Huytebroeck en Vanhangel de Brusselse gewestregering vertegenwoordigden. In die bijakte is er voor het eerst sprake van federale financiering voor de Brusselse metro. Er wordt in gesteld dat de haalbaarheid van een lijn met een hoge capaciteit op de noord-zuidas zou kunnen worden onderzocht.

Twee maanden later, op 17 juli 2008, keurde de gewestregering in eerste lezing het mobiliteitsplan Iris 2 goed. Daarin was in het bijzonder sprake van de verlenging van de ondergrondse noord-zuidas, enerzijds richting Schaarbeek-Vorming en anderzijds richting Ukkel Kalevoet.

In het regeerakkoord van 16 juli 2009 werd de uitbreiding van het metronet onder bepaalde voorwaarden bevestigd. Op 9 september 2010 keurde de regering het Iris 2-plan goed, dat een modal shift ten gunste van het openbaar vervoer tot doel had. De prioriteit lag bij de ontwikkeling van het ondergrondse netwerk, meer bepaald richting het noorden.

Vervolgens werd in 2011 een haalbaarheidsstudie over een openbaarvervoerslijn met een hoge capaciteit naar het noorden gestart en door Beliris aan SM BMN gegund. Brussel Mobiliteit maakte deel uit van het begeleidingscomité. Zoals de heer Bossut verklaarde, kwam er weliswaar kritiek van het Rekenhof op de overheidsopdracht met betrekking tot die studie, waar het hof een mogelijk belangenconflict in zag. De studie was echter goedgekeurd door uiteenlopende instanties, waaronder de federale inspecteur van Financiën. Overigens werkt Brussel Mobiliteit momenteel, net als Beliris, niet langer op die manier.

De gewestregering nam op 28 februari 2013 akte van de conclusies van de haalbaarheidsstudie. Die gingen in dezelfde richting als het Iris 2-plan en waren gunstig wat betreft de bouw van een metrolijn. De vervolgens uitgevoerde simulaties bevestigden het voordeel qua capaciteit dat de metro biedt ten opzichte van de tram, in het bijzonder op de al verzadigde as tussen het Noordstation en Albert.

De verschillende alternatieven (tram, premetro en metro) zijn met elkaar vergeleken. Nadat ze eerst drie en vervolgens twee varianten onderzocht, koos de regering op 8 mei 2014 voor traject B via Liedts, Collignon, Waelhem 2, Verboekhoven, Riga, Linde, Vrede en Bordet.

le trajet passant par les quartiers les plus denses de Schaerbeek et considéré comme présentant le plus grand potentiel de voyageurs et de report modal vers les transports publics. En outre, l'autre tracé, via la chaussée de Helmet, était compliqué à réaliser.

M. Christophe Vanoerbeek, directeur général de Bruxelles Mobilité, aborde ensuite sur la modification partielle du PRAS (Plan régional d'affectation du sol) qui a suivi. Le Gouvernement régional souhaitait rendre possible l'extension de la ligne de transport en commun en site indépendant vers les quartiers denses du nord de Bruxelles et la rénovation de l'infrastructure nord-sud entre les stations Albert et Gare du Nord en vue d'une exploitation en métro.

Ce projet nécessitant la création de plusieurs stations, la construction de tunnels, des dispositifs d'aération et d'autres issues de secours le long du tracé nécessitait une adaptation des plans du PRAS. C'est pourquoi perspective.brussels a été chargé d'une étude d'incidences environnementales, avec l'assistance du bureau d'études Aménagement.

Le 20 juillet 2016, le gouvernement a pris une première décision dans ce cadre, portant ouverture de la modification du PRAS, avant d'approuver le cahier de charge du rapport d'incidences le 29 septembre 2016. Le 6 juillet 2017, la mise à l'enquête publique du projet de plan et du rapport d'incidence environnementale a été décidée. Cette modification partielle du PRAS, rendant possible l'aménagement de la ligne de métro, a été adoptée le 29 mars 2018, après l'enquête publique et la remise de nombreux avis.

L'orateur en arrive ensuite à l'implication de Bruxelles Mobilité. Le rapport d'audit de la Cour des comptes mentionne la STIB et Beliris, mais pas Bruxelles Mobilité, puisque cette administration ne participe pas à la mise en œuvre du projet. La Cour n'a d'ailleurs pas auditionné de représentants de Bruxelles Mobilité.

Toutefois, Bruxelles Mobilité a pris part à des actes préparatoires. Sur la base de la déclaration de politique régionale du 16 juillet 2009 et du plan Iris 2, adopté le 9 septembre 2010, la DITP a étudié, en coopération avec la STIB, les possibilités d'un tracé sous le boulevard Jamar, la place de la Constitution et l'avenue de Stalingrad, à proximité donc du pertuis de la Senne, tout en évitant le lit de la rivière mais aussi les îlots densément peuplés et la station Lemonnier. Ce tracé a été validé par le comité stratégique.

Bruxelles Mobilité a alors rédigé en interne un marché d'études portant sur l'étude du gros œuvre et du parachèvement du tronçon entre les stations Annessens et Gare du Midi. Le cahier de charges avait été validé le 17 mars 2011 et l'avis de marché a été publié le mois suivant. Les offres ont été ouvertes le 22 juin 2011. Cependant, ce n'est que deux ans plus tard, en 2013, bien après la fin de l'étude d'opportunités, que le marché a été lancé.

Dat is het traject door de meest dichtbevolkte wijken van Schaerbeek, met het grootste verwachte reizigerspotentieel en de meeste kansen op een modal shift naar het openbaar vervoer. Bovendien was het andere traject, via de Helmetsesteenweg, moeilijk uitvoerbaar.

De heer Christophe Vanoerbeek, algemeen directeur van Brussel Mobiliteit, gaat vervolgens in op de gedeeltelijke wijziging van het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan) die daarop volgde. De gewestregering wilde de verlenging van de openbaarvervoerslijn in een eigen bedding naar de dichtbevolkte noordelijke wijken van Brussel mogelijk maken, net als de renovatie van de infrastructuur op de noord-zuidas tussen de stations Albert en Noordstation met het oog op het gebruik ervan voor de metro.

Aangezien voor dat project meerdere stations moesten worden gebouwd, naast tunnels, verluchtingssystemen en andere nooduitgangen langs het traject, moesten de plannen in het GBP worden aangepast. Daarom kreeg perspective.brussels de opdracht om, met de hulp van het studiebureau Aménagement een milieueffectenstudie uit te voeren.

Op 20 juli 2016 nam de regering in dat kader een eerste beslissing, waarmee de wijziging van het GBP werd gestart, voordat ze het bestek voor het effectenrapport op 29 september 2016 goedkeurde. Op 6 juli 2017 besloot ze om het ontwerpplan en het milieueffectenrapport aan een openbaar onderzoek te onderwerpen. De gedeeltelijke wijziging van het GBP die de aanleg van de metrolijn mogelijk maakte, werd na het openbaar onderzoek en de indiening van heel wat adviezen op 29 maart 2018 goedgekeurd.

De spreker komt vervolgens bij de betrokkenheid van Brussel Mobiliteit. In zijn auditverslag vermeldt het Rekenhof de MIVB en Beliris, maar niet Brussel Mobiliteit, aangezien die dienst niet bij de uitvoering van het project betrokken is. Het hof heeft overigens de vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit niet gehoord.

Brussel Mobiliteit droeg echter wel bij aan de voorbereidende werkzaamheden. Op basis van de algemene beleidsverklaring van 16 juli 2009 en van het op 9 september 2010 goedgekeurde Iris 2-plan, werden in samenwerking met de MIVB de mogelijkheden onderzocht van een traject onder de Jamarlaan, het Grondwetplein en de Stalingradlaan, dus in de nabijheid van de loop van de Zenne, waarbij de rivierbedding werd vermeden, net als de dichtbevolkte huizenblokken en het station Lemonnier. Dat traject werd door het strategisch comité goedgekeurd.

Brussel Mobiliteit stelde vervolgens intern een opdracht op voor een studie betreffende de ruwbouw en de afwerking van het deel tussen de stations Annessens en Zuidstation. Het bestek werd op 17 maart 2011 goedgekeurd en het aanbestedingsbericht is de maand daarop gepubliceerd. De offertes zijn op 22 juni 2011 geopend. De opdracht werd echter pas twee jaar later, in 2013 en dus een hele tijd na afloop van de haalbaarheidsstudie, gestart.

M. Vanoerbeek souligne la nature très différente des travaux à mener dans les deux tronçons de la ligne de métro. Sur le tronçon Nord-Albert, il s'agit essentiellement d'une adaptation du tube de transport déjà en exploitation.

Par conséquent, pour ne pas avoir deux institutions travaillant en même temps sur le même tronçon, lequel était de plus en activité, la Région et la STIB ont décidé le 18 juillet 2013 de confier la responsabilité du marché à la STIB uniquement, ce qui a impliqué de lui transférer notamment la responsabilité de l'étude qui avait été publiée par Bruxelles Mobilité au sujet de la place de la Constitution. Cette décision a marqué la cessation des activités de Bruxelles Mobilité en rapport avec le projet de métro 3.

Il faut rappeler à cet égard que les études ont démarré en 2013 et les travaux en 2020 seulement, soit sept ans après. Il est donc erroné de parler de précipitation dans ce dossier.

L'intervenant s'attarde ensuite sur la structure mixte composée du service spécial d'études (SSE) de la STIB et de la direction de l'infrastructure des transports publics (DITP) de Bruxelles Mobilité. Depuis 1965, lorsqu'il a fallu développer les réseaux de transports publics, des agents de la STIB ont été détachés au sein des administrations, d'abord l'administration fédérale puis l'administration régionale, afin d'y apporter leur expertise.

Ces agents étaient principalement, mais pas uniquement, affectés à l'administration des équipements et des déplacements puis à Bruxelles Mobilité, au sein de la direction infrastructure de transports publics. Il faut bien noter que cette direction n'est pas composée exclusivement d'agents détachés de la STIB, mais aussi de fonctionnaires régionaux. C'est pourquoi il faut distinguer Bruxelles Mobilité, dont la DITP, et la STIB, dont le SSE. C'est d'ailleurs pour ce motif que le SSE est intervenu lors de la précédente réunion de la commission au cours de l'exposé de la STIB dont il fait partie.

Les agents détachés de la STIB restent sous l'autorité hiérarchique de celle-ci en toutes circonstances. Cependant, ils traitent à la fois des dossiers ressortissant à la STIB, soumis au conseil d'administration de celle-ci, et sur des dossiers de Bruxelles Mobilité, soumis au Gouvernement régional.

La DITP exerce, au nom de la Région, des missions propres à celles d'un propriétaire de l'infrastructure du métro et du pré-métro. Elle effectue donc les investissements initiaux et renouvelle les équipements en fin de vie, elle maintient le génie civil et le parachèvement des stations, elle gère les œuvres d'art et la rénovation de station, l'accessibilité, les extensions de lignes de tram, mais elle ne travaille jamais sur un tube de transport.

De heer Vanoerbeek benadrukt dat de werkzaamheden op de twee trajecten heel verschillend van aard zijn. Op het deel tussen het Noordstation en Albert gaat het hoofdzakelijk om een aanpassing van de al in gebruik zijnde tunnel.

Om te voorkomen dat twee instellingen tegelijkertijd aan hetzelfde deel zouden werken, dat bovendien nog in gebruik was, beslisten het gewest en de MIVB op 18 juli 2013 dan ook om de verantwoordelijkheid voor de opdracht uitsluitend aan de MIVB toe te kennen. Daardoor kreeg die laatste de verantwoordelijkheid voor de studie betreffende het Grondwetplein die Brussel Mobiliteit publiceerde. Daarmee stopten de activiteiten van Brussel Mobiliteit in verband met het Metro 3-project.

In dat verband moet worden opgemerkt dat de studies in 2013 zijn gestart, terwijl de werkzaamheden in 2020 pas van start gingen, dat wil zeggen zeven jaar later. Er is dan ook geen sprake van dat er in dit dossier overhaast te werk is gegaan.

De spreker buigt zich vervolgens over de gemengde structuur die bestaat uit de Speciale Studiedienst van de MIVB en de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV) van Brussel Mobiliteit. Sinds 1965, toen de openbaarvervoernetwerken moesten worden ontwikkeld, werden MIVB-medewerkers voor hun expertise gedetacheerd naar de overheidsdiensten, eerst naar de federale overheid en vervolgens naar de gewestdiensten.

Die ambtenaren waren hoofdzakelijk maar niet uitsluitend actief bij de afdeling materieel en vervoer en vervolgens binnen Brussel Mobiliteit bij de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer. Belangrijk daarbij is dat die directie niet uitsluitend uit gedetacheerde MIVB-medewerkers bestaat. Er zijn gewestambtenaren aan de slag. Er moet dan ook een onderscheid worden gemaakt tussen Brussel Mobiliteit en de DIOV enerzijds en de MIVB en de Speciale Studiedienst anderzijds. Het is trouwens om die reden dat de Speciale Studiedienst tijdens de vorige commissievergadering het woord heeft genomen tijdens de uiteenzetting van de MIVB, waarvan zij deel uitmaakt.

De gedetacheerde medewerkers van de MIVB blijven in alle omstandigheden onder het hiërarchische gezag van die laatste staan. Dat neemt niet weg dat ze zowel dossiers behandelen die onder de verantwoordelijkheid van de MIVB vallen en aan haar raad van bestuur worden voorgelegd, als dossiers van Brussel Mobiliteit, die aan de gewestregering worden voorgelegd.

De DIOV voert in naam van het gewest de taken uit die toekomen aan de eigenaar van de metro- en premetro-infrastructure. Ze doet dan ook de initiële investeringen en vernieuwt het materieel dat het einde van zijn levensduur heeft bereikt, ze staat in voor de civiele bouwkunde en de afwerking van de stations, beheert de kunstwerken en de stationsrenovatie, de toegankelijkheid en de verlenging van de tramlijnen. Ze houdt zich echter nooit met een tunnel bezig.

Le tube de transport, dans lequel se déplacent les véhicules, est par contre le domaine réservé de la STIB. Le SSE, quant à lui, est en charge des gros projets d'investissement du métro, tel le programme Nord-Albert ou le programme de modernisation des métros, et gère également les travaux publics en réseau de surface sur la voirie communale.

En 2024, ces deux activités sont à peu près à équivalence. La DITP de Bruxelles Mobilité a dépensé environ 110 millions d'euros et le SSE de la STIB, environ 84 millions d'euros.

1.1.6. Échange de vues

M. Ibrahim Dönmez est frappé par la durée de sept ans séparant le lancement du marché et le début des travaux, entre 2013 et 2020. C'est très long. Durant cet intervalle, le PRAS a été modifié et les demandes de permis d'urbanisme ont été instruites, mais pourquoi avoir attendu si longtemps avant d'entamer le chantier, entre la place Albert et la gare du Nord? Il est grand temps de s'extirper de la paperasserie et d'avancer. Plus le temps passe, plus les dépenses s'accroissent, notamment sous l'effet des crises extérieures.

M. Christophe Vanoerbeek répond que le projet de métro 3 consiste en une extension et une adaptation du réseau. Plutôt que de comparer ce projet à celui du «Grand Paris», qui est bien plus vaste, pour un budget total de quelque 40 milliards d'euros, il est plus approprié de le comparer au prolongement de la ligne parisienne n° 12 vers Aubervilliers, par exemple, où il s'agissait de construire deux stations supplémentaires. Dans ce cas-là aussi, quand les travaux ont débuté, l'étude d'incidence remontait à douze ans. La situation bruxelloise de l'extension du réseau n'est pas anormalement longue.

Certes, la crise du Covid-19, survenue en 2020, a suspendu les travaux mais a aussi donné une marge de manœuvre et précisé les besoins distincts des deux tronçons. Les lignes parcourant les quartiers denses d'Evere et de Schaerbeek sont saturées, mais l'axe nord-sud l'est aussi. En outre, la station Lemonnier et la gare du Nord connaissant des problèmes d'intersection de lignes. Sur l'ensemble du projet, le besoin d'un métro est donc évident.

On a considéré que l'adaptation la ligne de pré-métro entre Albert et la gare du Nord serait plus aisée et plus rapide à réaliser que l'extension vers Bordet, ce qui a accordé une forme de priorité à ce premier tronçon, pour revenir sur une question évoquée par Mme Maison. Il y a eu une logique à laisser la STIB se charger seule de l'adaptation du tube de transport en exploitation et d'organiser une collaboration avec un partenaire, Beliris, pour l'extension vers Bordet.

De tunnel waar de voertuigen door rijden, valt uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de MIVB. De Speciale Studiedienst van zijn kant is belast met de grote investeringsprojecten voor de metro, zoals het programma Noordstation-Albert of het programma voor de modernisering van de metro. Hij beheert ook de openbare werken aan het bovengrondse netwerk op de gemeentewegen.

In 2024 waren beide activiteiten ongeveer even groot. De DIOV van Brussel Mobiliteit gaf ongeveer 110 miljoen euro uit en de Speciale Studiedienst van de MIVB ongeveer 84 miljoen euro.

1.1.6. Gedachtewisseling

De heer Ibrahim Dönmez verbaast zich over het feit dat er zeven jaar verliep tussen de start van de opdracht in 2013 en het begin van de werkzaamheden in 2020. Dat is zeer lang. In die periode is het GBP gewijzigd en zijn de vergunningsaanvragen behandeld. Waarom is er echter zo lang gewacht met de start van de werkzaamheden tussen Albert en het Noordstation? Het wordt hoog tijd om het papierwerk af te ronden en vooruitgang te boeken. Hoe meer tijd er verstrijkt, hoe meer de kosten stijgen, vooral onder invloed van externe crisissen.

De heer Christophe Vanoerbeek antwoordt dat het Metro 3-project bestaat uit een verlenging en een aanpassing van het netwerk. In plaats van het project te vergelijken met dat van de "Grand Paris Express", dat veel omvangrijker is en een budget van 40 miljard euro vergt, kunnen we het beter vergelijken met bijvoorbeeld de verlenging van de Parijse lijn 12 richting Aubervilliers, waar twee bijkomende stations worden gebouwd. Ook daar was de effectenstudie al twaalf jaar oud toen de werkzaamheden startten. De Brusselse termijn voor de uitbreiding van het netwerk is niet abnormaal lang.

De coronacrisis die in 2020 uitbrak, zorgde weliswaar voor een opschorting van de werkzaamheden, maar ze bood ook manoeuvreerruimte en leidde tot meer duidelijkheid over de uiteenlopende behoeften voor de twee delen. De lijnen die door de dichtbevolkte wijken van Evere en Schaerbeek lopen, zijn verzadigd, maar dat geldt eveneens voor de noord-zuidas. Bovendien zijn er bij het station Lemonnier en het Noordstation problemen met kruisende sporen. Over het hele project bekeken is er dus duidelijk behoefte aan een metro.

De aanpassing van de premetrolijn tussen Albert en het Noordstation werd beschouwd als eenvoudiger en sneller uit te voeren dan de verlenging tot Bordet, waardoor dat eerste deel een soort prioriteit kreeg, om terug te komen op een kwestie die mevrouw Maison aanhaalde. Er school een zekere logica in de beslissing om de MIVB als enige de verantwoordelijkheid te geven voor de aanpassing van de in gebruik zijnde tunnel en een samenwerking te organiseren met een partner, namelijk Beliris, voor de verlenging tot Bordet.

M. Fouad Ahidar a l'impression que la plupart des intervenants dans le projet cherchent à se dégager de toute responsabilité. Bruxelles Mobilité fait de même, en soulignant qu'il ne participe plus à la gestion du projet depuis douze ans.

La Cour des comptes est très critique sur la gouvernance du projet métro 3. Elle pointe une structure de pilotage confuse avec trop d'acteurs et des responsabilités mal définies, ce qui affaiblit la coordination et rend la prise de décision lente et inefficace. Bruxelles Mobilité, qui est pourtant censé jouer un rôle de contrôle et de coordination, n'a pas exercé son autorité, faute de mandat donné par le gouvernement.

La Cour souligne aussi un manque de transparence, vu le caractère incomplet de l'information budgétaire et des données relatives aux marchés publics. Ces lacunes ont pour conséquence des retards et des surcoûts, qui hypothèquent la suite du chantier. La gouvernance n'est pas à la hauteur d'un projet d'une telle ampleur. Il faut une clarification urgente des responsabilités et un pilotage renforcé.

Pourquoi le projet du métro 3, le plus grand dans son genre depuis des décennies, n'est-il pas placé sous la régie principale de Bruxelles Mobilité? Par ailleurs, des alternatives au métro, notamment le réseau ferroviaire S, pour relier la gare du Nord à Evere, ont-elles été étudiées?

M. Kristof De Mesmaeker affirme que de nombreuses alternatives au tracé retenu ont bien été étudiées, durant deux ans environs.

Mme Françoise De Smedt rappelle que la DITP avait fourni, au début du projet, une première estimation du coût de réalisation d'une ligne de métro, établie à 100 millions d'euros au kilomètre. A-t-elle fourni ensuite d'autres estimations ultérieures?

Par ailleurs, pourquoi le marché relatif au gros œuvre pour le tronçon Albert-Nord aurait-il été lancé avant de connaître les conclusions de l'étude d'opportunité? Pourquoi l'estimation du coût du chantier de ce tronçon est-elle passée en 2015 de 281 millions d'euros à 552 millions d'euros, en l'espace de quatre mois?

Quelle est la nature de la collaboration entre Bruxelles Mobilité et urban.brussels, notamment en vue de prévenir la construction d'immeubles sur le tracé prévu pour le chantier, comme ce fut le cas sur l'îlot Jamar?

Bruxelles Mobilité reconnaît-il des erreurs et y a-t-il des éléments qu'il ferait autrement, à la lumière des développements ultérieurs du chantier?

Pourquoi la maîtrise d'ouvrage du tronçon Albert-Nord a-t-elle été confiée à la STIB uniquement à partir de 2013?

M. Christophe Vanoerbeek explique qu'il s'agissait d'éviter que deux institutions travaillaient en même temps

De heer Fouad Ahidar heeft de indruk dat de meeste betrokken partijen bij het project proberen elke verantwoordelijkheid van zich af te schuiven. Ook Brussel Mobiliteit doet dat wanneer het erop wijst dat het al twaalf jaar niet meer bij het beheer van het project betrokken is.

Het Rekenhof is bijzonder kritisch over het beheer van het Metro 3-project. Het wijst op een onduidelijke sturingsstructuur met te veel spelers en slecht omschreven verantwoordelijkheden. Dat verzwakt de coördinatie en maakt de besluitvorming langzaam en ondoeltreffend. Brussel Mobiliteit, dat nochtans geacht wordt een controlerende en coördinerende rol te vervullen, heeft bij gebrek aan een mandaat van de regering zijn gezag niet uitgeoefend.

Het hof wijst eveneens op een gebrek aan transparantie gezien de onvolledigheid van de informatie over het budget en de gegevens met betrekking tot de overheidsopdrachten. Het gevolg van die lacunes zijn vertragingen en bijkomende kosten, die de rest van de werkzaamheden in gevaar brengen. Het beheer schiet tekort voor een project van dergelijke omvang. Er is dringend meer duidelijkheid nodig over de verantwoordelijkheden, naast een betere sturing.

Waarom is Brussel Mobiliteit niet de hoofdverantwoordelijke voor het Metro 3-project, toch het grootste in zijn soort sinds decennia? Zijn er overigens alternatieven onderzocht voor de metro, in het bijzonder het S-spoorwag, voor de verbinding van het Noordstation met Evere?

De heer Kristof De Mesmaeker bevestigt dat er gedurende ongeveer twee jaar heel wat alternatieven voor het gekozen traject zijn bestudeerd.

Mevrouw Françoise De Smedt herinnert eraan dat de DIOV bij de start van het project een eerste raming van de uitvoeringskosten voor een metrolijn bezorgde. Die bedroegen 100 miljoen euro per kilometer. Bezorgde ze achteraf nog andere ramingen?

Waarom werd bovendien de opdracht voor de ruwbouwwerken op het traject Albert-Noordstation al uitgeschreven nog voordat de conclusies van de haalbaarheidsstudie bekend waren? Waarom is de raming van de kosten voor werkzaamheden op dat stuk in 2015 in een tijdspanne van vier maanden van 281 miljoen euro naar 552 miljoen euro gestegen?

Hoe werken Brussel Mobiliteit en urban.brussels samen, in het bijzonder om de bouw van gebouwen op het traject van de werf te voorkomen, zoals in het huizenblok Jamar gebeurde?

Erkent Brussel Mobiliteit de fouten en zijn er zaken die het in het licht van de latere ontwikkelingen op de werf anders zou aanpakken?

Waarom werd het beheer van het deel Albert-Noordstation vanaf 2013 alleen aan de MIVB toevertrouwd?

De heer Christophe Vanoerbeek verklaart dat dat gebeurde om te voorkomen dat twee instellingen

sur un tronçon en exploitation. Il a semblé logique de laisser dans les mains de l'exploitant la coordination de travaux. Chaque fois que Bruxelles Mobilité doit intervenir dans une station ou dans un tube de transport, cela nécessite une coordination avec la STIB, notamment pour pouvoir travailler en dehors des fermetures de l'exploitation. Cette configuration aurait donc fortement compliqué le chantier du tronçon Nord-Albert.

L'autre tronçon, dans lequel il n'y a, par définition, aucune exploitation, offre une configuration plus simple sous cet aspect-là, comme ce fut le cas pour la coopération entre Beliris et Infrabel pour la construction du tunnel Josaphat.

Quant à la question de l'estimation de coût de 100 millions d'euros du kilomètre, elle s'est appuyée sur deux références: d'une part, le tunnel Schuman-Josaphat, qui fut réalisé à la même époque, à Bruxelles, qui a coûté environ 113 millions d'euros du kilomètre; et d'autre part une étude de benchmarking, selon laquelle l'extension devrait coûter de l'ordre de 25 à 30 millions d'euros du kilomètre plus une cinquantaine de millions d'euros par station.

Plusieurs éléments plaidaient en faveur du lancement du marché, sans s'engager toutefois dans quelque chose d'irréversible. Pour cette raison, le cahier de charges du chantier Constitution pour le gros œuvre et le parachèvement a été rédigé en interne par des agents de Bruxelles Mobilité, avant publication et réception des offres. Cependant, la marché n'a été notifié qu'un an après, fin 2013.

D'autre part, l'estimation de coût de 281 millions d'euros, fournie en 2015 au gouvernement, était partielle et ne concernait que certaines parties du chantier et pour certaines techniques.

La place de la Constitution et ses alentours étaient répertoriés dans les plans en zone hachurée, correspondant à une zone d'intérêt. Il y a cependant eu des développements dans cette zone, comme Mme De Smedt l'a rappelé, notamment sur l'îlot Jamar et l'îlot Autonomie, comme cela est arrivé ailleurs aussi. Urban.brussels et perspective.brussels, en charge de la planification régionale, pourraient sans doute en dire davantage. Bruxelles Mobilité entretient des rapports avec ces deux administrations, notamment à l'occasion des modifications partielles du PRAS, qui donnent lieu à des études d'incidences complètes, effectuées par perspective.brussels pour la Région. D'autre part, urban.brussels, et son prédécesseur, l'AATL, était représenté au sein des comités de pilotage et des comités d'accompagnement, durant la période 2011-2013, tout comme Bruxelles Mobilité.

M. Gilles Verstraeten estime qu'il eût probablement été plus judicieux de maintenir Bruxelles Mobilité dans l'ensemble des administrations impliquées dans le projet, même après 2013, pour éviter des erreurs de parcours.

tegelijkertijd werkten op een deel dat in gebruik was. Het leek logisch om de coördinatie van de werkzaamheden aan de uitbater over te laten. Telkens wanneer Brussel Mobiliteit moet ingrijpen in een station of een tunnel, is er coördinatie met de MIVB nodig, in het bijzonder om werkzaamheden te kunnen verrichten wanneer er verkeer is in de infrastructuur. Die configuratie zou de werkzaamheden aan het deel tussen het Noordstation en Albert dan ook aanzienlijk bemoeilijkt hebben.

Op het andere stuk, dat per definitie niet in gebruik is, is een dergelijke configuratie eenvoudiger, zoals dat ook het geval was voor de samenwerking tussen Beliris en Infrabel voor de bouw van de Josaphattunnel.

De raming van de kostprijs ten belope van 100 miljoen euro per kilometer steunt op twee referentiepunten: de tunnel Schuman-Josaphat, die in dezelfde periode in Brussel werd gebouwd en ongeveer 113 miljoen euro per kilometer kostte en daarnaast een vergelijkende studie waaruit bleek dat de verlenging ongeveer 25 tot 30 miljoen euro per kilometer zou kosten plus ongeveer vijftig miljoen euro per station.

Er waren meerdere redenen om alvast de opdracht op te starten, zonder echter tot onomkeerbare ingrepen over te gaan. Daarom hebben medewerkers van Brussel Mobiliteit intern het bestek voor de werf Grondwet voor de ruwbouw en de afwerking opgesteld, voor publicatie en ontvangst van de offertes. De opdracht werd echter pas een jaar later, namelijk eind 2013, bekendgemaakt.

Tegelijkertijd was de kostenraming van 281 miljoen euro die in 2015 aan de regering werd bezorgd, onvolledig. Ze betrof slechts bepaalde delen van de werkzaamheden en bepaalde technieken.

Het Grondwetplein en zijn omgeving waren in de plannen opgenomen als gearceerde zone, wat overeenstemt met een waardevolle zone. Zoals mevrouw De Smedt al zei, vonden er echter ontwikkelingen plaats in die zone, in het bijzonder in de huizenblokken Jamar en Zelfbestuur, wat ook elders gebeurde. Urban.brussels en perspective.brussels, die bevoegd zijn voor de gewestplanning, zouden daar ongetwijfeld meer over kunnen zeggen. Brussel Mobiliteit onderhoudt betrekkingen met die twee agentschappen, in het bijzonder naar aanleiding van de gedeeltelijke aanpassingen van het GBP, die telkens aanleiding geven tot volledige effectenstudies. Die worden door perspective.brussels voor het gewest uitgevoerd. Anderzijds waren urban.brussels en zijn voorganger het BROH in de periode 2011-2013 vertegenwoordigd in de stuur- en begeleidingscomités, net als Brussel Mobiliteit.

De heer Gilles Verstraeten meent dat het waarschijnlijk verstandiger was geweest om Brussel Mobiliteit ook na 2013 bij de bij het project betrokken overheidsdiensten te houden om misstappen te voorkomen.

Par ailleurs, les explications de M. Vanoerbeek sur les motifs de la scission du projet, selon l'expertise propre au maître d'ouvrage, sont certes convaincantes, mais on peut néanmoins s'interroger sur l'intérêt qu'il y aurait pu avoir à maintenir, aux côtés de la STIB et de Beliris, une coupole, afin que la gestion de chacun des deux parties soit moins séparée de l'autre.

M. Christophe Vanoerbeek indique que l'organe qui chapeaute la gestion du projet de bout en bout, c'est bien la STIB. Bruxelles Mobilité, quant à lui, a effectivement cessé de siéger au comité stratégique après 2013, mais a continué de rendre des avis au gouvernement après cette date, à l'occasion des notes (une trentaine en douze ans) que lui transmettait la STIB.

M. Kristof De Mesmaeker ajoute que, si la STIB détient la coordination du projet, Bruxelles Mobilité y reste jusqu'à aujourd'hui étroitement associé, dans la réalisation d'études et la remise d'avis, en tant que responsable de la politique globale de mobilité de la Région. C'est la mise en œuvre du projet qui est sous la maîtrise d'ouvrage de la STIB, et pour la partie non en exploitation, celle-ci a été déléguée à Beliris.

Mme Sofia Bennani relève, dans le rapport de la Cour des comptes, que l'étude d'opportunité socio-économique s'est limitée à reprendre les estimations établies par la DITP de Bruxelles Mobilité, soit 100 millions d'euros par kilomètre de tunnel, sans retenir la valeur plus élevée de ces estimations, fixée à 110 millions d'euros par kilomètre, alors même que ces montants sont largement inférieurs aux coûts observés dans d'autres villes, comme Barcelone, Amsterdam ou Cologne. La Cour qualifie donc ces estimations d'optimistes. Dans ce contexte, que recouvre le périmètre des coûts inclus dans l'estimation des 100 millions d'euros par kilomètre, retenue dans l'étude d'opportunité? Autrement dit, quel poste de dépense était inclus ou non dans cette estimation? Par ailleurs, la comparaison avec d'autres villes européennes peut-elle être considérée comme honnête? Et si tel est le cas, confirme-t-elle que les estimations retenues à l'époque étaient optimistes?

D'autre part, à l'instar de Mme De Smedt, l'oratrice s'interroge sur le lancement dès avril 2011 de marché d'études du gros œuvre, alors que le rapport final sur l'opportunité du métro 3 n'a été remis qu'en août 2012. Le lancement anticipé du marché d'études par Bruxelles Mobilité a-t-il exercé une pression institutionnelle pour confirmer l'opportunité du projet de métro, indépendamment des conclusions du rapport de BMN?

M. Alain Deneef demande pourquoi, selon Bruxelles Mobilité, le chantier a été scindé en deux tronçons et qui serait l'auteur de cette décision.

M. Christophe Vanoerbeek se réfère à sa réponse à Mme De Smedt sur la fixation de l'estimation du coût à 100 millions d'euros au kilomètre. Elle s'est appuyée sur le chantier récent du tunnel Schuman-Josaphat et sur

De déclarations de M. Vanoerbeek sur les motifs de la scission du projet, selon l'expertise propre au maître d'ouvrage, sont certes convaincantes, mais on peut néanmoins s'interroger sur l'intérêt qu'il y aurait pu avoir à maintenir, aux côtés de la STIB et de Beliris, une coupole, afin que la gestion de chacun des deux parties soit moins séparée de l'autre.

De heer Christophe Vanoerbeek geeft aan dat het orgaan dat het projectbeheer van begin tot einde overkoepelt, wel degelijk de MIVB is. Brussel Mobiliteit van zijn kant zit sinds 2013 weliswaar niet meer in het strategisch comité, maar is ook daarna wel advies blijven verlenen aan de regering over de nota's die de MIVB bezorgde (een dertigtal in twaalf jaar tijd).

De heer Kristof De Mesmaeker voegt daaraan toe dat hoewel de MIVB het project coördineert, Brussel Mobiliteit er als verantwoordelijke voor het algemene mobiliteitsbeleid van het gewest tot op vandaag nauw bij betrokken blijft voor de uitvoering van studies en het verlenen van adviezen. De MIVB beheert de uitvoering van het project. Voor het deel dat niet in gebruik is, is het beheer aan Beliris overgedragen.

Mevrouw Sofia Bennani wijst er in het rapport van het Rekenhof op dat de sociaal-economische haalbaarheidsstudie beperkt blijft tot de overname van de ramingen van de DIOV van Brussel Mobiliteit, namelijk 100 miljoen euro per kilometer tunnel, zonder rekening te houden met de hogere waarde van die ramingen, die 110 miljoen euro bedraagt, terwijl zelfs die bedragen heel wat lager liggen dan de kosten die in andere steden zoals Barcelona, Amsterdam of Keulen werden opgetekend. Volgens het hof waren die ramingen dan ook optimistisch. Wat valt er in die context allemaal onder de kosten die zijn opgenomen in de raming van 100 miljoen euro per kilometer, zoals bepaald in de haalbaarheidsstudie? Met andere woorden, welke uitgavenposten zijn al dan niet in die raming opgenomen? Kan overigens de vergelijking met andere Europese steden als eerlijk worden beschouwd? Zo ja, bevestigt ze dan dat de destijds gehanteerde ramingen optimistisch waren?

Tegelijkertijd stelt de spreekster zich net als mevrouw De Smedt vragen over de start in april 2011 van de studieopdracht over de ruwbouw, terwijl het eindrapport over de haalbaarheid van Metro 3 in augustus 2012 pas is ingediend. Zorgde de door Brussel Mobiliteit vervroegde start van de studieopdracht voor institutionele druk om de haalbaarheid van het metroproject te bevestigen, onafhankelijk van de conclusies in het rapport van BMN?

De heer Alain Deneef vraagt waarom de werkzaamheden volgens Brussel Mobiliteit zijn opgesplitst en wie die beslissing heeft genomen.

De heer Christophe Vanoerbeek verwijst naar zijn antwoord aan mevrouw De Smedt over het vastleggen van de kostenraming op 100 miljoen euro per kilometer. Ze was gebaseerd op de recente werkzaamheden voor

une analyse comparative avec treize villes étrangères. Elle semblait donc parfaitement justifiée.

Pour ce qui est de la scission de l'exécution du projet de métro, elle s'explique probablement par l'intervention financière fédérale et par les compétences développées par Beliris.

Enfin, le lancement du marché de gros œuvre en 2011 pour le projet Constitution était conforme au plan Iris 2, datant de l'année précédente, qui indiquait déjà un besoin de métro à cet endroit.

M. Hicham Talhi demande des précisions sur les responsabilités assumées par Bruxelles Mobilité dans le projet de métro, eu égard à l'adoption du plan Iris 2 par le gouvernement en septembre 2010.

M. Christophe Vanoerbeek répond que Bruxelles Mobilité a un rôle de réflexion globale sur la mobilité dans la Région. Les notes au gouvernement relatives à l'avancement du projet émanaient la plupart du temps de la STIB. Bruxelles Mobilité ne suit pas au quotidien ce projet, qui est une mise en œuvre de décisions de mobilité globale.

Mme Clémentine Barzin demande quelles analyses internes ont conduit, avant le plan Iris 2 de 2010, la Région à considérer la création d'une ligne de métro n° 3. Est-ce bien le bureau Stratec qui a réalisé l'étude préparatoire du plan Iris 2? Quels étaient les arguments en faveur du métro au moment de cette décision initiale? Est-ce Bruxelles Mobilité qui a rédigé le projet du plan Iris 2?

Bruxelles Mobilité est l'autorité régionale qui définit la politique de la mobilité, tandis que la STIB est l'opérateur de transports publics qui exécute cette politique. Vu le transfert de responsabilité à la STIB en 2013, quel est encore le rôle actuel de Bruxelles Mobilité au sein du comité stratégique, où il siège de manière constante? Peut-on dire que la STIB assure la direction du projet et que Bruxelles Mobilité ne fait plus du tout partie du processus de décision?

Comment Bruxelles Mobilité évalue-t-il sa responsabilité dans les choix techniques initiaux qui ont conduit aux difficultés actuelles?

Au regard de l'interdiction générale de la mise à disposition du personnel entre organismes publics en Belgique, sur quelle base juridique et avec quel garde-fou Bruxelles Mobilité bénéficie-t-il de l'expertise du SSE de la STIB? Comment prévenir les conflits d'intérêt à cause de ce dispositif, notamment en matière de gestion de projets stratégiques comme le métro 3, et garantir que les décisions prises par des agents mis à disposition ne desservent ni l'intégrité, ni l'intérêt de la Région ou de la STIB?

de Schuman-Josaphattunnel en op een vergelijkend onderzoek met dertien buitenlandse steden. Ze leek dan ook volkomen gerechtvaardigd.

De splitsing van de uitvoering van het project valt wellicht te verklaren door de federale financiële tegenmoetkoming en de door Beliris opgebouwde expertise.

Tot slot werd de opdracht voor de ruwbouw voor het project Grondwet in 2011 opgestart overeenkomstig het Iris 2-plan, dat dateerde van een jaar eerder en waarin stond aangegeven dat er op die plaats behoefte was aan een metro.

De heer Hicham Talhi vraagt welke verantwoorde-lijkheden Brussel Mobiliteit droeg in het metroproject nadat de regering het Iris 2-plan in september 2010 had goedgekeurd.

De heer Christophe Vanoerbeek antwoordt dat Brussel Mobiliteit een rol speelt bij de ontwikkeling van een algemeen mobiliteitsbeleid in het gewest. De nota's aan de regering over de vorderingen van het project kwamen meestal van de MIVB. Brussel Mobiliteit staat niet in voor de dagelijkse opvolging van het project, dat een uitvoering vormt van beslissingen over de algemene mobiliteit.

Mevrouw Clémentine Barzin vraagt welke interne onderzoeken voor het Iris 2-plan van 2010 het gewest ertoe brachten om de aanleg van een derde metrolijn te overwegen. Voerde het bureau Stratec de voorbereidende studie voor het Iris 2-plan uit? Wat waren de argumenten voor de metro op het moment van de oorspronkelijke beslissing? Stelde Brussel Mobiliteit het ontwerp van het Iris 2-plan op?

Brussel Mobiliteit is de gewestautoriteit die het mobiliteitsbeleid bepaalt, terwijl de MIVB als aanbieder van openbaar vervoer dat beleid uitvoert. Welke rol heeft Brussel Mobiliteit na de overdracht van de verantwoorde-lijkheid aan de MIVB in 2013 nog binnen het strategisch comité, waarin het permanent zit? Mogen we stellen dat de MIVB het project leidt en dat Brussel Mobiliteit helemaal niet meer bijdraagt aan het besluitvormingsproces?

Hoe evalueert Brussel Mobiliteit zijn verantwoordelijk-heid bij de oorspronkelijke technische keuzes die tot de huidige problemen hebben geleid?

Op welke juridische basis en met welke waarborgen maakt Brussel Mobiliteit gebruik van de expertise van de Speciale Studiedienst van de MIVB, gezien het algemene verbod op de terbeschikkingstelling van personeel tussen overheidsinstellingen in België? Hoe kunnen belangencon-flicten als gevolg van die regeling worden voorkomen, in het bijzonder bij het beheer van strategische projecten zoals Metro 3, en hoe kan worden gewaarborgd dat de beslissingen van de ter beschikking gestelde medewerkers geen afbreuk doen aan de integriteit of de belangen van het gewest of de MIVB?

On a déjà évoqué le lancement prématuré du marché attribué à GSS, avant la conclusion de l'étude d'opportunité. Sur quelle base la DITP a-t-elle décidé de lancer un marché d'études d'exécution avant que l'opportunité du métro ne soit démontrée et alors que l'analyse des sols était manifestement lacunaire?

La décision d'opportunité d'un métro 3 avait-elle déjà été prise au moment du lancement de ce marché? Pourquoi donc demander à Beliris de faire une étude d'opportunité?

Le rapport final de 2012 sur les études d'opportunité socio-économique et stratégique indiquait qu'en l'absence d'un péage de zone, la fréquentation du métro baisserait de 11 % par rapport à celle qui serait attendue avec un péage, ce qui aurait notamment comme conséquence que l'objectif du plan Iris 2 de réduction de la circulation automobile de 20 % serait inatteignable. Comment Bruxelles Mobilité a-t-il réagi à ces conclusions? Pourquoi aucune révision de l'étude d'opportunité n'a-t-elle été demandée lorsque l'hypothèse d'un péage a été abandonnée?

Par ailleurs, pourquoi la demande de permis d'urbanisme pour le projet Constitution a-t-elle été introduite avant même le début des sondages du sol en 2015?

Pourquoi des postes indispensables, comme la construction d'un dépôt et la conversion en ligne de métro du réseau pré-métro, n'ont-ils pas été intégrés dans l'estimation initiale de coût réalisée par la DITP? Une estimation des coûts opérationnels a-t-elle aussi été faite?

Enfin, la députée rejoint la question de Mme De Smedt sur la coordination entre la politique de mobilité et celle de l'urbanisme, puisque des permis ont été délivrés sur le tracé historique, malgré la planification du métro. Pourquoi Bruxelles Mobilité n'a-t-elle pas empêché alors la délivrance de ces permis? Une procédure existe-t-elle désormais pour éviter que des décisions urbanistiques ne contredisent la planification de grands projets?

M. Christophe Vanoerbeek rappelle d'abord que la mise à disposition du personnel de la STIB est réglée par la convention de 1965 et les quatre avenants qui ont suivi.

M. Kristof De Mesmaeker ajoute que le plan régional de mobilité Iris 2 a été approuvé en première lecture en juillet 2008, après une série d'études, élaborées durant deux à trois ans. Ces études reposaient sur un essor démographique et une densification de la population, qui justifiaient, entre le centre et Schaerbeek et Evere, des transports en commun plus performants que la ligne de tram 55, qui était déjà saturée. Ces études ont en effet été réalisées par le bureau Stratec, sur la base d'un marché public lancé par Bruxelles Mobilité.

De vroegtijdige start van de aan GSS gegunde opdracht, nog voor de haalbaarheidsstudie was afgerond, werd eerder al aangehaald. Op basis waarvan besliste de DIOV om een aanbesteding voor uitvoeringsstudies uit te schrijven nog voor de haalbaarheid van de metro was aangetoond en terwijl het bodemonderzoek duidelijk lacunes vertoonde?

Was de beslissing over de haalbaarheid van Metro 3 al genomen toen die opdracht werd uitgeschreven? Waarom is dan aan Beliris gevraagd om een haalbaarheidsstudie uit te voeren?

Uit het eindrapport van 2012 over de sociaal-economische en strategische haalbaarheidsstudies bleek dat bij gebrek aan een stadstol het aantal gebruikers van de metro met 11 % zou dalen ten opzichte van wat mocht worden verwacht met een stadstol, wat uiteraard tot gevolg zou hebben dat de doelstelling van het Iris 2-plan om het autoverkeer met 20 % te doen dalen onhaalbaar zou worden. Hoe reageerde Brussel Mobiliteit op die conclusies? Waarom is er geen herziening van de haalbaarheidsstudie gevraagd toen het idee van een stadstol van de baan was?

Waarom werd de vergunningsaanvraag voor het project Grondwet overigens nog voor het begin van het bodemonderzoek in 2015 ingediend?

Waarom werden onmisbare posten, zoals de bouw van een remise en de omvorming van de premetrolijn naar een metrolijn niet in de oorspronkelijke, door de DIOV uitgevoerde kostenraming opgenomen? Werd er ook een raming van de operationele kosten uitgevoerd?

Tenslotte is de volksvertegenwoordiger het met mevrouw De Smedt eens over de coördinatie tussen het mobiliteitsbeleid en het stedenbouwkundige beleid, aangezien de vergunningen voor het historische tracé ondanks de plannen voor de metro werden toegekend. Waarom heeft Brussel Mobiliteit de toekenning van die vergunningen niet verhinderd? Bestaat er vandaag een procedure om te voorkomen dat stedenbouwkundige beslissingen tegen de planning van grote projecten indruisen?

De heer Christophe Vanoerbeek herinnert er om te beginnen aan dat de terbeschikkingstelling van MIVB-personeel in 1965 is vastgelegd in een overeenkomst en de vier daarop volgende bijakten.

De heer Kristof De Mesmaeker voegt daaraan toe dat het gewestelijk mobiliteitsplan Iris 2 in juli 2008 in eerste lezing werd goedgekeurd, na een reeks studies waar twee tot drie jaar aan was gewerkt. Die studies waren gebaseerd op een demografische groei en een verdichting van de bevolking, wat een beter openbaar vervoer dan de toen al verzadigde tramlijn 55 tussen het centrum en Schaerbeek en Evere rechtvaardigde. De studies werden inderdaad uitgevoerd door het bureau Stratec, op basis van een door Brussel Mobiliteit uitgeschreven overheidsopdracht.

L'idée d'un péage urbain a certes fait long feu, mais Bruxelles Mobilité reste favorable à des mesures de fiscalité automobile, puisque cet instrument contribue au report modal. Après son inscription dans le plan de mobilité actuel, le plan «Good Move», ce scénario a engendré un travail énorme de préparation.

Les objectifs du plan «Good Move», dont les études préparatoires ont été élaborées entre 2016 et 2019, s'appuient d'ailleurs aussi sur la construction d'une ligne de métro entre Bordet et Albert. Celui-ci conserve toute sa pertinence, en termes de démographie et de saturation des transports en commun. Bien entendu, depuis lors, les pratiques de mobilité ont évolué depuis lors et il reviendra au gouvernement de décider si le plan doit être réévalué.

M. Stijn Bex aimerait en savoir plus sur l'analyse, dans l'étude d'opportunité effectuée par BMN, du scénario d'une ligne de tram vers le nord de la Région. Selon quels critères ce scénario fut-il étudié? Il semblerait que BMN ait été d'emblée favorable au scénario du métro.

Par ailleurs, pourquoi avoir fait le choix de creuser un tunnel monotube plutôt que deux plus petits, sur un modèle bi-tube? Ce choix a des conséquences importantes, puisqu'un tunnel bi-tube serait plus stable et coûterait moins cher.

La Cour des comptes a également affirmé que les études de sol sous le Palais du Midi auraient été insuffisantes, afin de procéder de manière précipitée à l'attribution du marché. Bruxelles Mobilité aurait-il un point de vue à ce sujet?

Enfin, M. Bex réitère la question de la construction d'îlots d'immeubles en contradiction avec les plans de mobilité de l'époque.

M. Christophe Vanoerbeek répond que la technique du monotube et celle du bi-tube, qui comportent chacune leurs avantages et leurs inconvénients, ont été longuement analysées, de même que la question du diamètre du tube, ce qui a des effets entre autres sur la profondeur des stations à construire. De plus, les stations sont plus compactes en monotube et doivent être reliées par des tunnels d'interaction en cas de bi-tube.

L'orateur se joint aux explications données par la STIB lors de la réunion précédente à propos des études de sol sous les fondations du Palais du Midi. La STIB s'est aperçu que la situation *in situ* était différente de ce qui apparaissait dans les archives. Elle a donc procédé à des fouilles non destructives dans les parties qui lui étaient accessibles. Il aurait fallu détruire partiellement le Palais du Midi pour pouvoir faire des fouilles plus complètes.

M. Kristof De Mesmaeker ajoute que les alternatives au métro qui ont été étudiées, durant une quinzaine de mois, consistaient en un tram en surface et un pré-métro. Le scénario d'un tram a donc été analysé en profondeur. Outre sa vitesse et sa capacité moindres, un tram se heurte

Het idee van een stadstol is weliswaar al lang van de baan, maar Brussel Mobiliteit staat nog steeds positief tegenover autofiscaliteitsmaatregelen, aangezien die bevorderlijk zijn voor de modal shift. Na de opname ervan in het huidige mobiliteitsplan Good Move heeft dat scenario enorm veel voorbereidingswerk teweeggebracht.

De doelstellingen van het Good Moveplan, waarvoor de voorbereidende studies tussen 2016 en 2019 werden uitgevoerd, gingen overigens ook uit van de aanleg van een metrolijn tussen Bordet en Albert. Die blijft relevant wat de demografie en de verzadiging van het openbaar vervoer betreft. Natuurlijk zijn de verplaatsingsgewoonten sindsdien gewijzigd. Het is aan de regering om te beslissen of het plan moet worden herzien.

De heer Stijn Bex zou graag meer weten over de analyse in de door BMN uitgevoerde haalbaarheidsstudie van het scenario met een tramlijn naar het noorden van het gewest. Op basis van welke criteria is dat scenario onderzocht? Het lijkt erop dat BMN van meet af aan positief stond tegenover het scenario met de metro.

Vanwaar trouwens de keuze voor het graven van een tunnel met één koker in plaats van twee kleinere met twee kokers? Die keuze heeft grote gevolgen, aangezien een tunnel met twee kokers niet alleen stabiel zou zijn, maar ook minder zou kosten.

Ook het Rekenhof bevestigde dat de onderzoeken van de bodem onder het Zuidpaleis ontoereikend waren, waardoor de opdracht overhaast zou zijn gegund. Heeft Brussel Mobiliteit een standpunt daarover?

Ten slotte haalt de heer Bex opnieuw de kwestie aan van de bouw van huizenblokken, die destijds in strijd was met de mobiliteitsplannen.

De heer Christophe Vanoerbeek antwoordt dat de technieken voor een tunnel met één koker en die voor een met twee kokers, die elk hun voor- en nadelen hebben, uitgebreid zijn onderzocht, net als de vraag over de diameter van de tunnel, die onder andere invloed heeft op de diepte van de te bouwen stations. Bovendien zijn de stations compacter bij één tunnelkoker en moeten ze bij twee tunnelkokers met elkaar verbonden worden via verbindingsgangen.

De spreker sluit zich aan bij de verklaringen van de MIVB tijdens de vorige vergadering wat het bodemonderzoek onder het Zuidpaleis betreft. De MIVB stelde vast dat de situatie ter plaatse verschilde van de gegevens in de archieven. Ze ging dan ook over tot niet-destructieve graafwerken in de voor haar toegankelijke delen. Om vollediger onderzoeken uit te voeren, was een afbraak van het Zuidpaleis noodzakelijk geweest.

De heer Kristof De Mesmaeker voegt eraan toe dat de alternatieven voor de metro, die vijftien maanden lang werden onderzocht, bestonden uit een bovengrondse tram en een premetro. Het scenario van een tramlijn is dus grondig tegen het licht gehouden. Niet alleen heeft een

en outre à des difficultés techniques pour pouvoir être qualifié de transport de haute performance: il aurait fallu supprimer la presque totalité des places de stationnement ainsi que certaines bandes de circulation, pour aménager des sites propres, réaménager de nombreux carrefours. Cela aurait été très délicat en certains endroits.

Les îlots construits aux abords de la place de la Constitution l'ont été il y a bien longtemps déjà, avant la création de Bruxelles Mobilité. À l'heure qu'il est, celui-ci rend un avis sur les grands projets urbanistiques, en termes d'incidences sur les transports et sur l'espace public, mais aussi sur la conformité au plan régional de mobilité.

Mme Joëlle Maison rejoint le point de vue de Bruxelles Mobilité sur la saturation de la ligne de pré-métro entre la gare du Nord et la gare du Midi. Toutefois, ne faut-il pas craindre, en cas de construction d'une ligne de métro sur cet axe, un délaissement de cette ligne par une partie des usagers actuels, en particulier ceux du tram 4 en provenance d'Uccle Stalle? Alors qu'ils peuvent aujourd'hui se rendre directement sur cet axe central, jusqu'à la gare du Nord, ils seraient confrontés à une rupture de charge à Albert. Or, on sait que les usagers redoutent les correspondances.

En d'autres termes, Mme Maison reste dubitative sur le choix d'avoir commencé les travaux par la partie sud, alors même qu'en 2009, le Gouvernement régional estimait que le tronçon Nord-Bordet était prioritaire, où la nécessité d'une nouvelle ligne de métro, plutôt qu'une ligne de tram, est évidente, aujourd'hui encore. Commencer par un tronçon dans lequel on annonce déjà une rupture de charge ne semble pas cohérent, d'autant plus que ce tronçon est déjà souterrain, échappant à la circulation de surface, au contraire des lignes actuelles à Schaerbeek.

M. Christophe Vanoerbeek confirme qu'une rupture de charge peut être un élément négatif pour les usagers qui empruntent le métro pour une courte distance. Mais le métro représente un gain de temps pour les usagers allant au centre-ville, qui constituent la majorité des voyageurs.

Quant au choix de débiter le chantier par le tronçon Albert-Nord, il est compréhensible, puisque l'adaptation d'une ligne déjà en exploitation est plus facile à réaliser que la création d'une nouvelle extension. Il était prévu que la transformation en ligne de métro du tronçon Nord-Albert soit quasiment finie au moment où les travaux de chantier du second tronçon commenceraient. Ce dernier ne pourrait de toutes façons pas débiter prochainement, à cause des actes préparatoires encore nécessaires.

M. Benjamin Dalle estime avoir reçu des explications claires sur les motifs techniques de la division du projet en deux tronçons, même si on sait toujours pas exactement qui est le responsable de cette décision. La principale

tram een lagere snelheid en capaciteit, maar er moeten ook een aantal technische problemen uit de weg worden geruimd om er een hoogwaardig openbaarvervoermiddel van te kunnen maken. Om de tram in een eigen baan te laten rijden, hadden bijna alle parkeerplaatsen en bepaalde rijstroken moeten worden geschrapt en hadden talrijke kruispunten heringericht moeten worden. Dat zou op sommige plaatsen geen sinecure geweest zijn.

De huizenblokken in de buurt van het Grondwetplein waren reeds lang voor het ontstaan van Brussel Mobiliteit bebouwd. Vandaag brengt Brussel Mobiliteit adviezen uit over de gevolgen van grote bouwprojecten voor het verkeer en de openbare ruimte en gaat het na of die projecten in overeenstemming zijn met het Gewestelijke Mobiliteitsplan.

Mevrouw Joëlle Maison deelt het standpunt van Brussel Mobiliteit dat de premetrolijn tussen het Noordstation en het Zuidstation verzadigd is. Valt echter niet te vrezen dat een deel van de huidige reizigers op die lijn een eventuele toekomstige metrolijn niet zal gebruiken? Zij denkt daarbij vooral aan de mensen die in Ukkel-Stalle tram 4 nemen. Vandaag hebben zij een rechtstreekse verbinding naar die centrale as tot in het Noordstation, maar als de plannen worden doorgezet, zouden zij voortaan in Albert moeten overstappen. Iedereen weet dat reizigers dat niet graag doen.

Mevrouw Maison vraagt zich dan ook af waarom ervoor werd gekozen om te beginnen met de werken op het zuidelijke deel, terwijl de Brusselse Regering in 2009 nog vond dat het traject tussen het Noordstation en Bordet eerst moest worden aangepakt. Het staat vandaag nog steeds buiten kijf dat op dat traject een nieuwe metrolijn nodig is in plaats van een tramlijn. Beginnen met een tracé waarop nu al een overstap is aangekondigd, lijkt niet logisch, zeker omdat dat tracé al ondergronds is en er dus geen hinder is van bovengronds verkeer, in tegenstelling tot de huidige lijnen in Schaerbeek.

De heer Christophe Vanoerbeek bevestigt dat een overstap niet zo prettig is voor gebruikers die de metro voor een korte afstand nemen. Toch biedt de metro tijdwinst voor wie naar het stadscentrum wil. Die reizigers vormen de meerderheid.

De keuze om te starten met de werken op het tracé tussen Albert en het Noordstation was begrijpelijk, omdat het aanpassen van een reeds geëxploiteerde lijn eenvoudiger is dan het aanleggen van een nieuwe uitbreiding. Het was de bedoeling dat de omvorming van de lijn tussen het Noordstation en Albert tot een metrolijn nagenoeg voltooid zou zijn op het moment dat de werken op het tweede tracé zouden beginnen. Die zouden sowieso niet op korte termijn van start kunnen gaan, omdat er nog bepaalde voorbereidingen moeten worden getroffen.

De heer Benjamin Dalle vindt de verstrekte uitleg over de technische redenen om het project op te spitsen in twee delen heel duidelijk, ook al tast hij nog altijd in het duister over wie precies verantwoordelijk was voor

faiblesse de ce dispositif est sa coordination déficiente. Cette tâche a été confiée à la STIB à partir de 2013, alors que c'est d'habitude Bruxelles Mobilité qui assure ce type de mission. Ne peut-on pas dire aujourd'hui, après coup, que l'exclusion de Bruxelles Mobilité fut une décision malheureuse? Cela est apparu encore récemment, en mars 2024, quand un représentant de Bruxelles Mobilité a déclaré devant la commission de la mobilité qu'il ne pouvait donner d'explications sur les problèmes de stabilité sous le Palais du Midi et renvoyait vers la STIB.

Par ailleurs, est-il opportun de laisser à la STIB une mission de planification et d'étude? On peut douter de son objectivité, puisqu'elle aura toujours intérêt à développer le plus possible le réseau qu'elle exploite elle-même. Le ministère est sans doute mieux placé pour cela.

Le député relève aussi que Bruxelles Mobilité, à l'instar de la STIB et de Beliris, ne considère pas que les éléments juridiques constitutifs d'un conflit d'intérêt soient présents chez l'auteur de l'étude de l'opportunité, contrairement à l'accusation figurant dans le rapport de la Cour des comptes. De même, ces trois organismes ont tous justifié le recours à l'époque à un marché public en tranches pour un projet aussi complexe, d'autant plus que ce mécanisme a reçu un ancrage légal en 2016. Cependant, M. Dalle constate une différence d'appréciation actuelle vis-à-vis de ce type de marché. La STIB continue à le défendre, tandis que Beliris et Bruxelles Mobilité s'en distancient désormais.

Par ailleurs, on peut considérer que l'analyse coûts-bénéfices de 2012 mériterait une actualisation, étant donné que le projet de péage urbain a été écarté et que le télétravail est entré dans les mœurs. Qu'en pense Bruxelles Mobilité? Certes, on peut toujours être convaincu de l'opportunité du métro, mais l'estimation du coût a considérablement augmenté par rapport à 2012. On parlait alors d'un projet d'environ 1 milliard d'euros, alors qu'on évoque près de 5 milliards d'euros aujourd'hui.

L'intervenant regrette également que l'on n'ait pas davantage remis en question l'estimation du coût à 100 millions d'euros le kilomètre de tunnel. Est-ce là le montant qui a été communiqué à BMN par la DITP pour la réalisation de l'étude d'opportunité? A-t-on suffisamment souligné à l'époque l'incertitude qui entourait ce chiffre, entre autres selon qu'on recoure à une construction à ciel ouvert ou à une congélation du sol? Soit dit en passant, un responsable politique avait même évoqué en février 2008 un coût de 50 millions d'euros au kilomètre, ce qui correspond d'ailleurs au montant annuel alloué par l'État fédéral au projet via Beliris.

M. Kristof De Mesmaeker n'a jamais entendu parler d'une estimation de 50 millions d'euros au kilomètre. La coordination générale de la politique de mobilité est en effet entre les mains de Bruxelles Mobilité. Comme il l'a indiqué à Mme Barzin, l'orateur rappelle que le plan «Good Move» prévoit une ligne de métro vers Bordet, mais il est

die beslissing. De coördinatie vormde echter de grootste zwakte van dat systeem. De MIVB kreeg vanaf 2013 de taak om zich daarmee bezig te houden, terwijl doorgaans Brussel Mobiliteit daarvoor instaat. Kunnen we achteraf beschouwd stellen dat het een schromelijke vergissing was om Brussel Mobiliteit op een zijspoor te zetten? In maart 2024 moest een vertegenwoordiger van Brussel Mobiliteit in de commissie voor de Mobiliteit zelfs het antwoord schuldig blijven op een vraag over de stabiliteitsproblemen onder het Zuidpaleis en verwees hij voor meer info naar de MIVB.

Voorts rijst de vraag of het aangewezen is om planningen en studies toe te vertrouwen aan de MIVB. Haar objectiviteit kan immers in twijfel worden getrokken, aangezien zij er belang bij heeft dat het netwerk dat zij zelf beheert, maximaal wordt uitgebreid. Het ministerie lijkt beter geplaatst om die rol op zich te nemen.

Het parlamentslid merkt voorts op dat Brussel Mobiliteit, net als de MIVB en Beliris, van oordeel is dat er, in tegenstelling tot wat in het verslag van het Rekenhof wordt aangevoerd, juridisch gezien geen sprake was van een belangenconflict bij het bureau dat de opportuniteitsstudie heeft opgesteld. Diezelfde drie instanties vonden overigens dat het destijds gerechtvaardigd was om voor zo'n complex project gebruik te maken van een overheidsopdracht in schijven, vooral omdat dat systeem sinds 2016 wettelijk bekrachtigd is. De heer Dalle stelt evenwel vast dat de standpunten over dat soort opdracht vandaag verdeeld zijn: de MIVB staat er nog steeds achter, terwijl Beliris en Brussel Mobiliteit er zich nu van distantiëren.

Voorts loont het misschien de moeite om de kosten-batenanalyse uit 2012 bij te werken, aangezien de plannen voor de stadstol zijn afgevoerd en telewerk intussen sterk is ingeburgerd. Hoe staat Brussel Mobiliteit daartegenover? We kunnen vandaag weliswaar nog altijd overtuigd zijn van de wenselijkheid van een metrolijn, maar de geraamde kostprijs is sinds 2012 aanzienlijk gestegen. Destijds spraken we van een project van ongeveer 1 miljard euro, vandaag gaat het over bijna 5 miljard euro.

De spreker betreurt ook dat de raming van 100 miljoen euro per kilometer tunnel niet kritisch genoeg werd benaderd. Is dat het bedrag dat de DIOV heeft meegedeeld aan BMN voor de uitvoering van de opportuniteitsstudie? Werd toen voldoende benadrukt dat dat cijfer onzeker was en onder meer afhing van de gekozen bouwtechniek, namelijk een open bouwput of grondbevriezing? In februari 2008 had een beleidsverantwoordelijke het zelfs over een kostprijs van 50 miljoen euro per kilometer, wat trouwens overeenstemt met de jaarlijkse bijdrage van de federale staat aan het project via Beliris.

De heer Kristof De Mesmaeker heeft nooit horen spreken van een raming van 50 miljoen euro per kilometer. De algemene coördinatie van het mobiliteitsbeleid is inderdaad in handen van Brussel Mobiliteit. Zoals hij aan mevrouw Barzin heeft gezegd, voorzag het Good Moveplan in een metrolijn naar Bordet, maar misschien brengen

vrai que les enquêtes de mobilité démontreront peut-être d'autres besoins. Cela reste à étudier. Le télétravail est plus usité, mais il faut observer aussi une diminution de la part modale de la voiture, au profit des transports en commun, du vélo et de la marche. A plus court terme, il s'agira que le Gouvernement régional précise ses intentions quant à l'avenir du projet de métro.

Mme Sofia Bennani demande en quelle année le comité de coopération de Beliris a pris la décision de scinder le projet en deux maîtres d'ouvrage.

M. Christophe Vanoerbeek répond que c'est en 2008 que le comité de coopération de Beliris a pris la décision de construire une ligne transport public à haut niveau de performance vers le nord de la Région, notion qui s'est concrétisée sous forme d'une ligne de métro. La décision de scission est probablement intervenue peu après, entre 2008 et 2010.

Mme Clémentine Barzin rappelle que la coordination du projet relève du comité stratégique, dont fait partie Bruxelles Mobilité, mais aussi du comité de pilotage, dont le rôle est d'évaluer les propositions de changement substantiel. Or, un projet aussi vaste que celui-ci, qui a débuté il y a une vingtaine d'années, doit être évalué à échéance régulière, à tout le moins à l'installation d'un nouveau gouvernement, d'après l'évolution de la demande de transports ou celle de la démographie. Or, Bruxelles Mobilité, qui est le bras armé du gouvernement pour la mobilité, même pour les développements du projets postérieurs à 2013, aurait dû l'alerter sur l'aggravation des perspectives financières et la tournure alarmante que prenait le projet. Il semble n'avoir pris aucune initiative à ce sujet.

Par ailleurs, le marché public de génie civil qui fut attribué au bureau GSS, avait été publié avant de connaître les conclusions de l'étude d'opportunité. Cela signifie que la décision de construire la ligne de métro a été prise avant que l'étude d'opportunité n'ait été achevée. Comment l'expliquer?

Pourquoi la demande de permis d'urbanisme relative à la zone Constitution a-t-elle été introduite avant même le début des sondages du sol, en 2015?

Enfin, les budgets régionaux afférents au projet de métro sont-ils gérés par Bruxelles Mobilité ou par la STIB?

M. Christophe Vanoerbeek confirme que toutes les dotations à la STIB passent bien par Bruxelles Mobilité, comme celles qui sont versées au Port de Bruxelles et à l'Agence du stationnement.

L'introduction de la demande de permis d'urbanisme en 2015 pour le chantier sous la place de la Constitution a été effectuée par la STIB, qui pourra donc donner plus

toekomstige mobiliteitsonderzoeken andere behoeften aan het licht. Dat moet nog verder worden onderzocht. Telewerk is sterker ingeburgerd, maar tegelijk zien we dat het gebruik van de auto is gedaald ten gunste van verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets en te voet. Op kortere termijn moet de Brusselse Regering duidelijkheid scheppen over de toekomst die zij voor het metroproject voor ogen heeft.

Mevrouw Sofia Bennani vraagt in welk jaar het samenwerkingscomité van Beliris heeft beslist om het project op te splitsen tussen twee bouwheren.

De heer Christophe Vanoerbeek antwoordt dat het samenwerkingscomité van Beliris in 2008 heeft beslist om een hoogwaardige openbaarvervoerslijn naar het noorden van het gewest aan te leggen, wat later concreet werd ingevuld als een metrolijn. De beslissing om het project op te splitsen werd vermoedelijk kort daarna genomen, tussen 2008 en 2010.

Mevrouw Clémentine Barzin wijst erop dat de coördinatie van het project onder de verantwoordelijkheid valt van het strategisch comité, waarvan Brussel Mobiliteit deel uitmaakt, maar ook van de stuurgroep, die de taak heeft om de voorgestelde ingrijpende wijzigingen te evalueren. Een grootschalig project als dit, dat zo'n twintig jaar geleden werd opgestart, moet echter regelmatig worden geëvalueerd in het licht van de veranderende vervoersvraag en de demografische evolutie. Dat dient op zijn minst te gebeuren telkens een nieuwe regering aantreedt. Brussel Mobiliteit had de regering als vooraanstaande raadgever op het vlak van mobiliteit, ook voor de verwickelingen van het project die dateren van na 2013, moeten waarschuwen voor de verslechterende financiële vooruitzichten en de verontrustende richting die het met het project uitging. Het lijkt erop dat het daartoe geen enkel initiatief heeft genomen.

Bovendien was de overheidsopdracht voor de civiel-technische werken, die aan het bureau GSS werd gegund, al gepubliceerd voordat de conclusies van de opportuniteitsstudie bekend waren. Dat betekent dat de beslissing om de metrolijn aan te leggen al genomen was voordat de opportuniteitsstudie voltooid was. Hoe valt dat te verklaren?

Waarom werd de stedenbouwkundige vergunning voor het project Grondwet nog voor het begin van de bodemonderzoeken in 2015 aangevraagd?

En worden de gewestelijke budgetten voor het metroproject beheerd door Brussel Mobiliteit of de MIVB?

De heer Christophe Vanoerbeek bevestigt dat alle dotaties voor de MIVB inderdaad door de handen van Brussel Mobiliteit gaan, net als de dotaties die worden uitgekeerd aan de Haven van Brussel en het Parkeeragentschap.

De MIVB vroeg in 2015 de stedenbouwkundige vergunning aan voor de werken onder het Grondwetplein. Zij kan daar dus meer uitleg over geven. Brussel Mobiliteit

d'explications à ce sujet. Bruxelles Mobilité a publié un cahier de charges d'études pour un gros œuvre en 2011. La nécessité d'une ligne de métro a été confirmée l'année suivante par l'étude menée par Beliris. Ce n'est qu'en 2013 que le marché public d'études a été lancé.

L'avancement du chantier fait certes l'objet de notes de la STIB au gouvernement, mais elles ne sont pas soumises à Bruxelles Mobilité

M. Olivier Willocx n'aperçoit toujours pas le rôle que peut jouer Bruxelles Mobilité au sein du comité stratégique et du comité de pilotage. Puisque cette administration doit exercer une mission de contrôle pour le gouvernement, notamment en examinant toutes les demandes de dotations introduites par les organismes pararégionaux, quel contrôle effectue-t-elle sur le déroulement du projet?

D'autre part, le chantier sous la place de la Constitution est-il réalisé en application d'un tracé contenu dans le plan Iris 2?

M. Christophe Vanoerbeek répond que oui. Iris 2 prévoyait bien une zone d'étude à cet endroit et il a fallu ensuite adapter partiellement le PRAS en ce sens.

M. Kristof De Mesmaeker ajoute que le projet est suivi par plusieurs comités, dans lesquels siège Bruxelles Mobilité, dont le comité Beliris, le comité général de suivi Bruxelles Mobilité-STIB, le comité sur le plan pluriannuel d'investissement de la STIB.

1.2. Vision politique et vision des parties prenantes de la ligne Nord-Sud

Réunion du 27 novembre 2025

1.2.1. Exposé de Charles Picqué, ancien Ministre-Président

M. Charles Picqué précise d'emblée qu'ayant quitté ses fonctions ministérielles en mai 2013, il ne sera pas en mesure de répondre à certaines questions.

Il estime utile de rappeler que l'hypothèse d'un métro n'est pas récente. Avant la régionalisation, dans les années 1980, la compétence relevait de l'autorité fédérale et l'extension du réseau était déjà évoquée, tant par les autorités fédérales que par la STIB.

Sans s'attarder sur les détails historiques, il rappelle que la STIB soutenait l'extension du métro, notamment dans une logique nord-sud, et que plusieurs études faisaient déjà référence tant au métro qu'au prémétro. La justification de cette option s'appuyait sur de nombreuses publications, études et prises de position, tant au niveau fédéral que régional. À ses yeux, l'hypothèse d'un

heeft in 2011 een studiebestek voor de ruwbouw gepubliceerd. De noodzaak om een metrolijn aan te leggen werd het daaropvolgende jaar bevestigd in de studie van Beliris. Pas in 2013 werd de overheidsopdracht voor de studies uitgeschreven.

De MIVB bracht via nota's weliswaar verslag uit aan de regering over de voortgang van de werken, maar die nota's werden niet voorgelegd aan Brussel Mobiliteit.

De heer Olivier Willocx ziet nog steeds niet in welke rol Brussel Mobiliteit kan vervullen in het strategisch comité en de stuurgroep. Brussel Mobiliteit voert namens de regering controles uit door onder meer de dotatieaanvragen van de gewestelijke semi-overheidsinstellingen te onderzoeken. Hoe heeft het in die hoedanigheid het verloop van het project gecontroleerd?

Werden voorts de werken onder het Grondwetplein uitgevoerd overeenkomstig een tracé dat in het Iris 2-plan was opgenomen?

De heer Christophe Vanoerbeek antwoordt bevestigend. Het Iris 2-plan voorzag inderdaad in een onderzoeksgebied op die locatie. Later moest het GBP dienovereenkomstig gedeeltelijk worden aangepast.

De heer Kristof De Mesmaeker voegt eraan toe dat het project door meerdere comités waarin Brussel Mobiliteit vertegenwoordigd is, wordt opgevolgd, zoals het Beliriscomité, het algemeen opvolgingscomité Brussel Mobiliteit-MIVB en het comité voor het meerjareninvesteringsplan van de MIVB.

1.2. Beleidsvisie en visie van de stakeholders op de Noord-Zuidlijn

Vergadering van 27 november 2025

1.2.1. Uiteenzetting van voormalig minister-president Charles Picqué

De heer Charles Picqué geeft meteen aan dat hij bepaalde vragen niet zal kunnen beantwoorden, aangezien hij zijn ministerieel ambt in mei 2013 heeft neergelegd.

Hij wil graag benadrukken dat het idee van een metrolijn niet nieuw is. In de jaren tachtig, voor de regionalisering, was dat een federale bevoegdheid. Zowel de federale overheid als de MIVB hadden het toen al over een uitbreiding van het metronet.

Hij gaat niet het hele verhaal uit de doeken doen, maar de MIVB was er voorstander van om een extra metrolijn aan te leggen van noord naar zuid. In verschillende studies van destijds werd zowel al gesproken van een metro als van een premetro. Die mogelijkheid werd verantwoord op basis van talrijke publicaties, studies en standpunten, zowel op federaal als op gewestelijk niveau. Hij vindt het

prolongement du métro — envisagée comme perspective ou opportunité — se justifiait pleinement.

Il souligne toutefois qu'examiner une hypothèse ne signifie ni adhérer par avance à une décision finale ni s'engager automatiquement dans la réalisation d'un projet.

L'orateur rappelle que cette idée circulait déjà largement. Son expérience de bourgmestre de Saint-Gilles lui a permis d'appréhender concrètement les implications d'un chantier de métro. Sa commune ayant été traversée par des travaux majeurs, des garanties avaient été exigées, notamment le maintien des façades du parvis de Saint-Gilles. Initialement, la démolition de ces façades avait été envisagée. Une négociation ferme avait permis leur conservation afin de préserver l'homogénéité architecturale du site.

Un autre point sensible concernait la rue d'Angleterre, menant à la gare du Midi, où un risque de dalle sans reconstruction existait. Là encore, des discussions difficiles avaient été nécessaires pour éviter des situations observées ailleurs. Ces expériences illustrent que le métro soulevait de nombreuses questions et nécessitait des négociations préalables approfondies. Les relations avec la STIB — et avec l'autorité fédérale — pouvaient être tendues.

Il rappelle que le plan régional de développement de 1995 comportait déjà des références à la mobilité et aux transports publics, sans en faire l'axe central, et qu'une large consultation de la population avait été organisée. Il mentionne également une étude datant de 1963 portant sur l'hypothèse d'un véritable réseau métropolitain, conçue notamment comme réponse à la pression automobile.

En 2008, une nouvelle étude est demandée par la STIB, confirmée en 2009. Celle-ci fut évoquée au sein du gouvernement. La perspective de prolonger le métro est alors bien présente, tout en étant perçue comme coûteuse. La question du financement devient centrale.

L'année 2010 constitue un tournant avec l'octroi de financements complémentaires à la Région de Bruxelles-Capitale. Sans ce refinancement, un projet de cette ampleur aurait difficilement pu être envisagé sur fonds propres régionaux. Le métro devient également un objet d'intérêt pour l'autorité fédérale.

Dans ce contexte, la STIB et Beliris se partagent les responsabilités. Cette coopération s'explique par la volonté de l'autorité fédérale de rester pleinement impliquée. Il considère que ce partage n'est pas problématique, au contraire, puisqu'il instaure un contrôle mutuel entre deux institutions distinctes. Des discussions difficiles ont pu exister, mais ce double pilotage constitue, à ses yeux, une garantie.

volkomen gerechtvaardigd dat men toen een eventuele uitbreiding van het metronet als toekomstbeeld of opportuniteit in overweging nam.

Het onderzoeken van een hypothese betekent echter niet dat men al op voorhand instemt met een eindbeslissing of dat men zich er automatisch toe verbindt om dat plan ook te gaan uitvoeren.

De spreker wijst erop dat dat idee al op grote schaal de ronde deed. Als burgemeester van Sint-Gillis weet hij maar al te goed welke gevolgen metrowerken in de praktijk meebrengen. Toen daarvoor in zijn gemeente ingrijpende werken werden uitgevoerd, werden verschillende garanties geëist. Een daarvan was dat de gevels van het voorplein van Sint-Gillis bewaard zouden blijven. Aanvankelijk was het voornemen opgevat om die gevels te slopen. Na harde onderhandelingen werd verkregen dat ze behouden zouden blijven om de architecturale homogeniteit van de locatie te vrijwaren.

Een ander knelpunt was de Engelandstraat die naar het Zuidstation leidt. Het risico bestond dat daar gewoon een vloerplaat zou worden gelegd zonder verdere herstelwerken uit te voeren. Ook daarover moesten moeilijke gesprekken worden gevoerd om te vermijden dat zich zou voordoen wat zich elders al had voorgedaan. Uit dat alles blijkt dus dat de metro heel wat vragen deed rijzen en dat er vooraf grondig moest worden over onderhandeld. De betrekkingen met de MIVB en met de federale overheid waren soms gespannen.

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995 bevatte al verwijzingen naar mobiliteit en openbaar vervoer, zonder dat het een centraal thema was. De bevolking werd daar uitvoerig over geraadpleegd. Hij vermeldt ook een studie uit 1963 waarin werd nagedacht over een volwaardig grootstedelijk net als antwoord op het drukke autoverkeer.

In 2008 vroeg de MIVB een nieuwe studie, die in 2009 werd bevestigd. De toenmalige regering heeft die studie besproken. Er werd dus over nagedacht om het metronet in de toekomst uit te breiden, maar dat werd als een dure optie beschouwd. De financiering werd een centraal aandachtspunt.

In 2010 kreeg het Brussels Hoofdstedelijk Gewest extra financiële middelen. Dat was een keerpunt. Zonder die herfinanciering zou een dergelijk omvangrijk project louter met de eigen middelen van het gewest moeilijk haalbaar geweest zijn. Ook de federale overheid begon belangstelling te tonen voor de metro.

Bijgevolg verdeelden de MIVB en Beliris de verantwoordelijkheden onder elkaar. Die samenwerking is er gekomen, omdat de federale overheid ten volle bij de zaken betrokken wilde blijven worden. Hij heeft geen problemen met die verdeling, integendeel. Daardoor kunnen beide spelers elkaar immers controleren. Er zijn misschien moeilijke discussies geweest, maar de tweeledige aansturing vormde volgens hem wel een waarborg.

L'intervenant estime que l'autorité fédérale n'a pas souhaité se dessaisir de cette responsabilité et que la division du projet en tronçons répond à cette logique de coaction. La STIB se voit confier le tronçon Albert-Nord, notamment en raison de sa connaissance du terrain et des études déjà réalisées, en particulier autour de la place de la Constitution.

Il en vient à la question de l'opportunité et au rôle de la STIB, souvent interrogée sur le cumul des fonctions d'analyse et de mise en œuvre. Il indique avoir pris connaissance des documents transmis par la STIB, dont il ressort que la procédure ne présente pas d'irrégularité sur le plan légal. Il considère dès lors qu'il convient de se fier à cette analyse.

Le plan régional de développement, selon lui, laissait ouvertes plusieurs pistes, la question centrale restant celle de l'opportunité. Il constate que la STIB apporte aujourd'hui des éléments de réponse sur ce point, ce qui lui paraît utile.

1.2.2. Échange de vues

M. Fouad Ahidar revient sur la décision prise à l'époque où Charles Picqué exerçait des responsabilités gouvernementales, lorsque le coût du métro était évalué à environ un milliard d'euros. Aujourd'hui, les estimations atteignent près de 5 milliards d'euros, ce qui soulève la question d'une sous-évaluation initiale. Il met en évidence l'allongement considérable des délais et rappelle que le temps engendre des coûts supplémentaires, supportés par les finances publiques.

Il insiste sur l'écart entre l'estimation initiale et la situation actuelle, alors que, plus de douze ans plus tard, le métro n'est toujours pas en service. Bruxelles se trouve fragilisée et le projet a contribué à une situation de désordre, ce qui a motivé la mise en place de cette commission spéciale.

L'orateur évoque ensuite l'image politique associée aux inaugurations de lignes de métro à une époque antérieure, marquée par une forte visibilité institutionnelle, et s'interroge sur le contraste avec la situation actuelle. Il revient sur la question d'une éventuelle précipitation dans le choix du tracé et sur la responsabilité collective des décisions prises au sein du gouvernement de l'époque. Aujourd'hui, les responsabilités semblent diluées, chacun renvoyant la faute à d'autres.

M. Charles Picqué précise vouloir circonscrire son propos à la part de responsabilité qui le concerne, tout en soulignant que chacun doit assumer la sienne dans ce qui est exposé. Il rappelle avoir annoncé en 2011 qu'il quitterait le gouvernement, la décision formelle intervenant en 2013, et indique que la question de la maîtrise des coûts se posait déjà à ce stade, tout projet de cette ampleur comportant nécessairement des aléas.

De spreker meent dat de federale overheid die verantwoordelijkheid niet uit handen wilde geven en dat het paste in de gemeenschappelijke aanpak om het project op te splitsen in twee delen. De MIVB kreeg het deel tussen Albert en het Noordstation toegewezen, omdat zij over de nodige terreinkennis beschikte en reeds studies had uitgevoerd, in het bijzonder rond het Grondwetplein.

Vervolgens gaat hij in op de wenselijkheid van het project en de rol van de MIVB, die vaak vragen heeft gekregen over het feit dat zij onderzoekswerk combineerde met uitvoerende taken. Hij heeft kennis genomen van de door de MIVB verstrekte stukken, waaruit blijkt dat de procedure geen wettelijke onregelmatigheden vertoonde. Hij meent dat we vertrouwen moeten hebben in die bevinding.

Volgens hem liet het Gewestelijk Ontwikkelingsplan verschillende mogelijkheden open. Waar het vooral nog om draaide, was de wenselijkheid. Hij stelt vast dat de MIVB daarover enkele, volgens hem nuttige antwoorden heeft geformuleerd.

1.2.2. Gedachtewisseling

De heer Fouad Ahidar wil het even hebben over de beslissing die destijds werd genomen toen Charles Picqué deel uitmaakte van de regering. De kosten van de metrowerken werden toen geraamd op ongeveer een miljard euro. Momenteel worden zij geraamd op bijna 5 miljard euro, wat de vraag doet rijzen of de oorspronkelijke raming niet te laag was. Hij wijst erop dat er aanzienlijke vertraging is opgelopen en dat dat kosten met zich heeft meegebracht die de overheid voor haar rekening neemt.

Hij benadrukt dat we vandaag toch wel ver verwijderd zijn van de oorspronkelijke raming, terwijl de metro meer dan twaalf jaar later nog steeds niet in gebruik is genomen. Brussel komt daar verzwakt uit en het project is in chaos verzend, wat aanleiding heeft gegeven tot de oprichting van deze bijzondere commissie.

De spreker blikte terug op de inhuldigingen van metrolijnen in het verleden, die instellingen en politici positief in het nieuws brachten. Wat een contrast met vandaag! Hij vraagt of de keuze van het tracé indertijd niet overhaast is gemaakt en hij wijst op de collectieve verantwoordelijkheid voor de beslissingen die door de toenmalige regering zijn genomen. Vandaag legt iedereen de schuld bij anderen en is niemand nog verantwoordelijk.

De heer Charles Picqué zal het enkel hebben over datgene waar hij verantwoordelijkheid voor draagt, maar meent dat iedereen in eigen boezem moet kijken in dit verhaal. Hij herinnert eraan dat hij in 2011 zijn voornemen bekendmaakte om de regering te verlaten en dat de formele beslissing in 2013 werd genomen. Toen al vroeg men zich af hoe de kosten onder controle konden worden gehouden, want een project van dergelijke omvang gaat stevast gepaard met onvoorzienbare verwickelingen.

Dès le départ, l'une de ses principales préoccupations concernait le sous-sol bruxellois. Son intérêt ancien pour la paléontologie l'avait sensibilisé à la complexité géologique, laquelle devait nécessairement influencer les modalités d'exécution. Il estime néanmoins qu'il existait de bonnes raisons de considérer que l'ampleur de l'augmentation budgétaire n'était pas prévisible à l'époque.

Il souligne que le projet mobilisait des compétences techniques importantes. La STIB constitue un opérateur disposant d'une expertise reconnue, tandis que Beliris représente l'implication de l'autorité fédérale. De nombreux organismes et ingénieurs interviennent alors dans le processus.

Le gouvernement était informé de l'avancement des travaux et des difficultés rencontrées, même si lui-même n'entrait pas dans le détail technique. La crédibilité des ingénieurs, tant au niveau fédéral qu'au sein de la STIB, repose sur une expérience antérieure du métro.

L'ancien Ministre-Président observe que le politique dépend fortement, à ce moment-là, des avis des instances techniques, d'autant plus que celles-ci sont présentes aux deux niveaux de pouvoir. Il est dès lors cohérent que l'autorité fédérale ait souhaité assumer une part de responsabilité.

Il affirme ne pas être intervenu directement dans les choix techniques et renvoie aux explications fournies par les techniciens, notamment sur des options telles que la congélation du sol, qui relèvent de considérations strictement techniques. Ceci dit, le refinancement de Bruxelles en 2010 constitue un élément déterminant: sans celui-ci, la poursuite de l'hypothèse d'une extension du métro n'aurait probablement pas été envisagée.

L'orateur conclut en soulignant que ce refinancement s'inscrit dans une logique de négociation avec l'autorité fédérale, laquelle dispose également d'un pouvoir d'orientation des investissements. Plusieurs projets ont ainsi été financés par Beliris, dans une perspective de modernisation de la capitale. Quelle que soit l'appréciation portée sur le métro, l'objectif de modernisation et de fonctionnement de la ville demeure central.

Mme Françoise De Smedt indique vouloir revenir sur la décision de scinder le projet en deux tronçons. À l'écoute des explications fournies, elle estime qu'il s'agit bien d'une décision politique. Ni la STIB, ni Beliris n'ont apporté de réponse détaillée sur ce point lors de leurs auditions, ce qui a contribué à entretenir une zone d'ombre dans le débat.

Elle souhaite dès lors savoir dans quel organe précis cette décision a été prise, quelles personnes étaient présentes et si des considérations techniques ont également pesé dans ce choix. Elle observe que la commission spéciale met en lumière un renvoi constant des responsabilités entre les différents acteurs et considère que cette situation trouve

Vanaf het begin was de Brusselse ondergrond een van zijn voornaamste bekommernissen. Door zijn jarenlange interesse in paleontologie was hij zich bewust van de geologische complexiteit, die sowieso een invloed zou hebben op de manier waarop de werken moesten worden uitgevoerd. Er zijn echter goede redenen om aan te nemen dat destijds niet kon worden voorspeld dat het budget zo zou ontsporen.

Het project vereiste grondige technische vakkennis. De MIVB kon bogen op haar erkende deskundigheid, terwijl Beliris optrad als vertegenwoordiger van de federale overheid. Tal van instanties en ingenieurs werden ingeschakeld in het proces.

De regering werd op de hoogte gehouden van de voortgang van de werken en de problemen die zich voordeden, ook al hield zij zich niet bezig met de technische details. De ingenieurs, zowel die van de federale overheid als die van de MIVB, hadden reeds hun sporen verdiend op het vlak van metrowerken.

De gewezen minister-president merkt op dat de politiek in dergelijke situaties sterk afhankelijk is van het advies van technische diensten, die overigens op beide bestuursniveaus aanwezig zijn. Het is dan ook logisch dat de federale overheid een deel van de verantwoordelijkheid op zich wilde nemen.

Hij heeft zelf geen invloed uitgeoefend op de technische keuzes en verwijst naar de uitleg van de technici, onder meer over bepaalde opties die voorlagen zoals het bevriezen van de bodem. Daarbij spelen enkel louter technische overwegingen. Hoe dan ook was de herfinanciering van Brussel in 2010 een doorslaggevende factor. Zonder die herfinanciering zou waarschijnlijk niet verder zijn nagedacht over een uitbreiding van de metro.

Afrondend stelt de spreker dat die herfinanciering het resultaat was van onderhandelingen met de federale overheid, die zich ook in een machtspositie bevond om mee te bepalen waarin zou worden geïnvesteerd. Zo heeft Beliris verschillende projecten gefinancierd om de hoofdstad te moderniseren. De modernisering en de goede werking van de stad blijven voorop staan. Dat staat los van het oordeel over de metro.

Mevrouw Françoise De Smedt gaat in op de beslissing om het project in twee delen op te splitsen. Afgaande op de uitleg die zij heeft gehoord, meent zij dat het wel degelijk gaat om een politieke beslissing. Noch de MIVB, noch Beliris hebben tijdens de hoorzittingen een uitvoerig antwoord op die vraag gegeven, wat de mist in het debat niet heeft doen optrekken.

Zij wil dan ook weten in welk orgaan die beslissing precies is genomen, welke personen daarbij aanwezig waren en of er ook technische overwegingen een rol hebben gespeeld bij die keuze. De bijzondere commissie wijst erop dat de verschillende spelers de verantwoordelijkheid voortdurend naar elkaar doorschuiven. Zij meent

en partie son origine dans le découpage du projet. À son estime, cette fragmentation a eu un impact négatif sur la réalisation du métro.

Elle revient ensuite sur la question du conflit d'intérêts lié à la SM BMN. La réponse fournie est à ses yeux insuffisante. Si la STIB a affirmé qu'aucun problème ne se posait, Beliris a indiqué, lors de son audition, qu'un tel montage ne serait plus retenu aujourd'hui. Elle en déduit que l'articulation entre l'étude d'opportunité et la suite du projet n'était pas optimale. Elle rappelle que l'ARAU avait déjà attiré l'attention, dès 2012, sur un risque de conflit d'intérêts, ce qui implique que cette problématique était connue à l'époque. Elle souhaite dès lors obtenir des précisions supplémentaires sur ce point.

La commissaire interroge également le lancement de l'étude de gros œuvre sur le tronçon Albert-Nord avant la finalisation de l'étude d'opportunité, question récurrente au sein de la commission. Elle demande si des pressions ont été exercées afin de faire avancer le projet avant la conclusion de cette étude, alors même qu'un biais et un risque de conflit d'intérêts existaient pour la suite du processus.

Enfin, elle s'adresse à Charles Picqué en sa qualité d'ancien bourgmestre de Saint-Gilles. L'extension du métro est un projet ancien et un tracé initial avait déjà été esquissé. Elle souligne qu'entre-temps, des permis de bâtir ont été délivrés sur l'îlot Jamar correspondant à l'un des tracés potentiels permettant de rejoindre la gare du Midi sans emprunter le tournant de Lemonnier. Elle s'interroge sur les circonstances ayant conduit à l'octroi de ces permis alors que ces tracés étaient connus.

M. Charles Picqué revient d'abord sur la question du conflit d'intérêts. Il reconnaît que, de prime abord, le fait qu'un même acteur réalise l'étude d'opportunité pour ensuite intervenir dans la suite du projet soulève légitimement des interrogations. Beliris a d'ailleurs indiqué qu'un tel schéma ne serait plus retenu aujourd'hui, ce qui signifie qu'il était admis à l'époque. Il convient que cette évolution interroge.

Il souligne toutefois que les marchés publics faisaient l'objet de contrôles et rappelle que la Région de Bruxelles-Capitale intervenait dans un cadre particulier, avec un partenaire fédéral assumant un rôle de garant financier. Le fait que l'autorité fédérale affirme désormais qu'il n'agirait plus de la même manière montre que la responsabilité de cette évolution se situe à ce niveau. Cette clarification éclaire le débat sur les responsabilités institutionnelles.

Concernant la question du tracé, il précise que le tracé finalement retenu a été justifié à plusieurs reprises par la STIB, à laquelle il renvoie pour les éléments détaillés.

dat dat deels te wijten is aan de opsplitsing van het project. Die versnippering had volgens haar een negatieve invloed op de uitvoering van de metroplannen.

Vervolgens snijdt zij het belangenconflict rond de tijdelijke vennootschap BMN aan. Zij kan geen genoegen nemen met het geformuleerde antwoord. Hoewel de MIVB stelde dat er geen problemen opdoken, heeft Beliris tijdens de hoorzitting laten verstaan dat het vandaag niet meer zou kiezen voor een dergelijke formule. Zij leidt daaruit af dat de afstemming tussen de opportuniteitsstudie en de verdere uitvoering van het project niet optimaal was. Zij wijst erop dat ARAU al in 2012 had gewezen op een risico van belangenvermenging. Het probleem was dus toen al gekend. Zij wenst daar dan ook nadere verduidelijking over.

Het commissielid plaatst ook kanttekeningen bij het feit dat de studie over de ruwbouw op het traject tussen Albert en het Noordstation reeds werd opgestart nog voordat de opportuniteitsstudie was afgerond. Dat is een vaak terugkerend thema in de commissie. Zij vraagt of er druk werd uitgeoefend om het project voort te zetten voordat die studie was afgerond, goed wetende dat er sprake was van vooringenomenheid en een risico op belangenvermenging voor het verdere verloop.

Ten slotte richt zij zich tot Charles Picqué in zijn hoedanigheid van voormalig burgemeester van Sint-Gillis. De uitbreiding van de metro is een oud project, waarvoor reeds een oorspronkelijk traject was uitgetekend. Zij wijst erop dat intussen vergunningen zijn verleend om te bouwen op het huizenblok aan de Jamarlaan, dat zich bevindt op een van de mogelijke tracés naar het Zuidstation dat zou kunnen worden aangelegd zonder de bocht ter hoogte van Lemonnier te hoeven nemen. Zij vraagt hoe het komt dat die vergunningen werden uitgereikt, terwijl men reeds op de hoogte was van die tracés.

De heer Charles Picqué gaat eerst in op het belangenconflict. Wanneer een bureau een opportuniteitsstudie uitvoert en daarna betrokken wordt bij het verdere verloop van het project, dan roept dat meteen en terecht enkele vragen op. Dat geeft hij toe. Beliris heeft overigens aangegeven dat een dergelijk scenario vandaag niet meer zou worden gevolgd, wat impliceert dat het destijds wel aanvaardbaar werd geacht. Hij is het ermee eens dat die ommekeer vragen oproept.

Hij benadrukt echter dat de overheidsopdrachten werdengecontroleerd en dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich in een bijzondere positie bevond, met de federale overheid als financiële garant. Het feit dat de federale overheid stelt dat zij nu niet meer op dezelfde manier zou handelen, toont aan dat zij de verantwoordelijkheid draagt voor die ommezwaai. Die verduidelijking werpt een verhelderend licht op het debat over de verantwoordelijkheden van de verschillende instellingen.

De MIVB heeft het uiteindelijk gekozen tracé meermaals gerechtvaardigd en kan dus beter zelf nadere toelichting daarover verschaffen. Hij wijst erop dat de

Il rappelle que, du point de vue de la commune de Saint-Gilles, des demandes avaient été formulées afin que les conséquences sur le marché du Midi et sur le commerce local soient prises en considération.

Du point de vue d'un responsable politique, deux éléments majeurs devaient être pris en compte. Le premier concerne le risque de conflit d'intérêts, auquel il estime avoir répondu. Le second porte sur la nature du sous-sol, question régulièrement soulevée lors de l'examen du projet. Il rappelle que la complexité géologique constituait un enjeu réel, abordé par les instances techniques.

Il conclut en indiquant que, tant la STIB que Beliris, ont mis en évidence les dommages potentiels qu'aurait entraînés l'option alternative dite Autonomie, ce qui a pesé dans le choix du tracé retenu.

M. Gilles Verstraeten relève que Charles Picqué est l'un des premiers à reconnaître explicitement que la structure retenue repose avant tout sur une logique politique, fondée sur le fait que l'autorité fédérale contribuait au financement et souhaitait conserver un droit de regard sur l'exécution du projet. Il note que l'argument avancé — selon lequel la STIB et Beliris se contrôlaient mutuellement — peut paraître cynique, mais relève d'une logique admissible en politique.

Il s'interroge toutefois sur la cohérence de cette justification au regard du découpage du projet en deux tronçons distincts. Il observe que, pour l'un des tronçons, la STIB assurait seule la maîtrise, au motif de sa compétence technique, tandis que pour l'autre tronçon, une justification équivalente n'a pas été apportée. Selon lui, ce découpage réduit *de facto* la portée du contrôle croisé, chaque organisme intervenant de manière autonome sur son tronçon.

Il constate que les opérateurs affirment que la concertation, l'échange d'informations et la communication fonctionnaient correctement, mais il juge ces affirmations peu convaincantes au regard de cette séparation opérationnelle. Il s'interroge sur les raisons pour lesquelles un pilotage commun, associant la STIB et Beliris sur l'ensemble du projet, n'a pas été privilégié. Quels sont les arguments précis justifiant une telle organisation?

Le commissaire aborde ensuite la question de la dépendance du politique à l'expertise technique. Une confiance excessive n'est-elle pas accordée aux experts directement impliqués dans le projet, potentiellement porteurs d'un biais favorable à sa réalisation?

M. Charles Picqué indique que, s'il s'était trouvé dans la position d'un ministre fédéral, il aurait lui-même exigé cette organisation. En tant que principal investisseur, l'autorité fédérale se devait d'assumer une responsabilité directe dans l'exécution du projet et d'exercer un contrôle sur les choix opérés. Il ne voit aucun argument s'opposant

à la commune de Sint-Gillis gevraagd had om rekening te houden met de gevolgen voor de Zuidmarkt en de lokale handel.

In dit verband zijn voor een beleidsverantwoordelijke twee elementen van tel. Het eerste is het belangenconflict, maar daarover heeft hij al een antwoord geformuleerd. Het tweede is de samenstelling van de ondergrond, een onderwerp dat tijdens het onderzoek van het project regelmatig aan bod is gekomen. Hij wijst erop dat de geologische complexiteit een heuse uitdaging inhield, waar de technische instanties zich over hebben gebogen.

Afrondend wijst hij erop dat zowel de MIVB als Beliris gewezen hebben op de mogelijke schade die de aanleg van het alternatieve tracé via de Zelfbestuursstraat zou hebben veroorzaakt. Dat element heeft meegespeeld in de keuze van het uiteindelijke tracé.

De heer Gilles Verstraeten merkt op dat Charles Picqué een van de eersten is die openlijk toegeeft dat er hoofdzakelijk om politieke redenen gekozen werd voor een bepaalde structuur, omdat de federale overheid het project mee financierde en toezicht wenste te houden op de uitvoering ervan. Hij stelt dat het argument dat de MIVB en Beliris elkaar controleerden, cynisch kan overkomen, maar politiek verdedigbaar is.

Hij vraagt zich echter of in hoeverre die rechtvaardiging consequent is, want uiteindelijk werd het project opgesplitst in twee afzonderlijke delen. Er werd aangevoerd dat de MIVB volledig instond vooreen van de twee trajecten, omdat zij daarvoor de nodige technische kennis had, maar de toewijzing van het andere deel van het traject werd niet op dezelfde wijze verantwoord. Volgens hem verkleint een dergelijke opsplitsing *de facto* de reikwijdte van de wederzijdse controle, aangezien elke instantie los van de andere werkt op haar eigen deel.

Hij stelt vast dat de betrokken instanties beweren dat het overleg, de informatiedoorstroming en de communicatie vlot verliepen. Aangezien ze in de praktijk alles gescheiden van elkaar deden, is hij daar echter niet zo van overtuigd. Hij vraagt zich af waarom niet werd gekozen voor een gezamenlijke aansturing van het volledige project door de MIVB en Beliris. Op basis van welke argumenten werd die manier van werken verantwoord?

Het commissielid gaat vervolgens in op de mate waarin de politiek afhankelijk is van technische deskundigheid. Werd er niet te veel vertrouwen gesteld in deskundigen die rechtstreeks bij het project betrokken waren en mogelijk een belang hadden bij de uitvoering ervan?

De heer Charles Picqué zegt dat hij, indien hij federaal minister was geweest, zelf op een dergelijke manier van werken zou hebben aangestuurd. Als belangrijkste investeerder diende de federale overheid rechtstreekse verantwoordelijkheid te dragen voor de uitvoering van het project en toezicht te houden op de gemaakte keuzes.

à une coopération étroite entre les deux niveaux de pouvoir et considère cette configuration comme légitime, voire normale.

Il indique enfin que les autorités politiques n'ont pas été sollicitées pour procéder à des arbitrages spécifiques. Les informations étaient transmises régulièrement par Beliris et par la STIB. À ses yeux, le binôme Beliris–STIB constituait un cadre pertinent pour tester une coopération efficace entre les deux niveaux de pouvoir.

Mme Sofia Bennani indique que l'affirmation selon laquelle la collaboration entre la STIB et Beliris visait à instaurer un contrôle mutuel constitue une information nouvelle pour la commission, dans la mesure où les auditions précédentes ont surtout insisté sur une répartition stricte du projet en tronçons distincts.

Elle prend acte de la précision apportée selon laquelle il ne s'agissait pas d'un contrôle au sens d'une suspicion, mais d'un travail conjoint permettant de résoudre des difficultés et d'assumer une coresponsabilité dans la réussite du projet.

Concernant l'étude d'opportunité de 2012, qui estimait à environ 590 millions d'euros le creusement du tunnel, elle relève que certaines dépenses indispensables y étaient omises, telles que la construction du dépôt de Haren ou la transformation du prémétro. Elle s'interroge dès lors sur les raisons pour lesquelles le gouvernement a validé l'opportunité du projet sur la base d'une estimation manifestement incomplète et excessivement optimiste.

À propos de l'attribution du marché à la SM BMN, elle demande qui, au sein des autorités compétentes, a validé le cahier des charges initial et comment la neutralité des conclusions de l'étude de 2012 a pu être garantie, alors que le prestataire avait un intérêt direct à la poursuite du projet.

Elle rappelle également que le rapport initial de l'étude d'opportunité indiquait une baisse estimée de 11 % de la fréquentation du futur métro Nord–Sud et que l'objectif de réduction de 20 % de la circulation automobile ne pouvait être atteint qu'à la condition de mettre en œuvre un péage urbain, lequel n'a jamais été instauré. Comment, dans ce cadre, justifier le maintien d'un projet d'infrastructure lourde et coûteux, alors que certaines hypothèses stratégiques fondamentales sur lesquelles reposait l'étude ne se sont pas concrétisées?

Elle évoque ensuite le lancement, en avril 2011, du marché d'études de gros œuvre pour le tronçon Nord–Albert, soit quinze mois avant la conclusion finale de l'étude de BMN sur l'opportunité du projet. Comment expliquer le choix d'engager des études techniques et financières substantielles avant même que l'opportunité stratégique du projet n'ait été validée par le gouvernement?

Hij ziet geen graten in een nauwe samenwerking tussen beide bestuursniveaus en beschouwt de overeengekomen regeling als gerechtvaardigd en zelfs normaal.

Tot slot benadrukt hij dat de beleidsinstanties niet werden verzocht om specifieke afwegingen te maken. Beliris en de MIVB bezorgden op regelmatige basis informatie. Volgens hem vormde de samenwerking tussen Beliris en de MIVB voor beide bestuursniveaus een ideale testcase om na te gaan of zij op een efficiënte manier de handen in elkaar konden slaan.

Volgens **mevrouw Sofia Bennani** is het feit dat de samenwerking tussen de MIVB en Beliris zeggend bedoeld was om te zorgen voor een vorm van wederzijdse controle, een nieuw gegeven voor de commissie. Tijdens eerdere hoorzittingen lag de nadruk immers vooral op een strikte opsplitsing van het project in afzonderlijke delen.

Zij neemt er akte van dat die controle niet was ingegeven vanuit een gevoel van wantrouwen, maar bedoeld was om de handen in elkaar te slaan om problemen op te lossen en samen verantwoordelijkheid te dragen voor het welslagen van het project.

Zij merkt op dat in de opportuniteitsstudie van 2012, waarin de kosten voor het graven van de tunnel op ongeveer 590 miljoen euro werden geraamd, bepaalde noodzakelijke uitgaven niet waren opgenomen, zoals de bouw van de stelplaats in Haren en de omvorming van de premetrolijn. Zij vraagt zich dan ook af waarom de regering heeft ingestemd met de wenselijkheid van het project op basis van een kennelijk onvolledige en te optimistische raming.

Met betrekking tot de gunning van de opdracht aan de tijdelijke vennootschap BMN wenst zij te vernemen wie binnen de bevoegde instanties het oorspronkelijke bestek heeft goedgekeurd en hoe de neutraliteit van de conclusies van de studie van 2012 gewaarborgd kon zijn, aangezien de dienstverlener er rechtstreeks belang bij had dat het project zou worden voortgezet.

Zij wijst er tevens op dat in het oorspronkelijke verslag van de opportuniteitsstudie bepaald was dat tenzij er een stadstol zou worden ingevoerd, die er uiteindelijk niet is gekomen, het aantal reizigers op de toekomstige metroverbinding van noord naar zuid 11 procent lager zou uitvallen en de doelstelling om het autoverkeer met 20 % te verminderen niet zou kunnen worden bereikt. In dat licht rijst de vraag hoe de voortzetting van een omvangrijk en duur infrastructuurproject kon worden verantwoord, terwijl bepaalde fundamentele strategische aannames waarop de studie was gebaseerd nooit concreet gestalte hebben gekregen.

Vervolgens verwijst zij naar de studieopdracht voor de ruwbouwwerken op het traject Noord–Albert die in april 2011 werd uitgeschreven. Dat is vijftien maanden voor de definitieve afronding van de opportuniteitsstudie van BMN over het project. Hoe valt de beslissing te verklaren om wezenlijke technische en financiële studies te laten aanvatten nog voordat de strategische wenselijkheid van het project door de regering was goedgekeurd?

Quant au choix du tracé, sur quelles bases et selon quels critères celui-ci a été déterminé, compte tenu des nombreuses interrogations soulevées aujourd'hui à ce sujet?

M. Charles Picqué indique avoir pris connaissance de l'exposé de la STIB et estime que les réponses à une grande partie des questions posées s'y trouvent déjà. Compte tenu du temps limité imparti aux échanges, il n'est ni utile ni opportun de reprendre ces éléments de manière exhaustive.

Sur le plan politique, il affirme assumer sa part de responsabilité dans ce dossier. Il rappelle toutefois que sa connaissance directe des faits s'arrête en 2013 et constate que les éléments portés à sa connaissance depuis lors concordent avec ce qu'il savait déjà à l'époque.

M. Hicham Talhi rappelle que, selon les explications fournies par la STIB, Beliris agissait comme maître d'ouvrage délégué, ce qui impliquait une supervision de la STIB. Il en déduit que les marchés publics passés par Beliris, y compris ceux relatifs à l'étude attribuée à la SM BMN, ont été validés par la STIB. Dès lors, il estime que la responsabilité ne peut être imputée exclusivement à l'autorité fédérale.

Il exprime son inquiétude face à l'idée selon laquelle une confiance quasi totale aurait été accordée aux techniciens, alors même que ceux-ci reconnaissent le caractère approximatif ou provisoire de certaines provisions budgétaires. Il s'interroge sur le fait que les décisions aient reposé essentiellement sur des rapports émanant de la STIB, sans implication plus marquée des cabinets ministériels ou de conseillers politiques.

Il invite ensuite Charles Picqué à expliciter précisément la part de responsabilité qu'il dit assumer, afin que celle-ci puisse être actée formellement dans le procès-verbal des travaux de la commission.

Sur le plan du financement, les références au refinancement fédéral restent générales et il demande s'il existait, à l'époque, un plan structuré de financement du métro élaboré par le gouvernement.

Le commissaire rappelle que le plan IRIS 2 n'avait été validé qu'en première lecture, tout en soulignant que la STIB affirme avoir reçu des injonctions du gouvernement pour opérationnaliser des études d'opportunité sur cette seule base. Il s'interroge sur la légitimité de telles instructions, alors que le plan devait encore être soumis à deux lectures supplémentaires. Il estime que cette question engage directement la responsabilité du gouvernement de l'époque et demande une réponse précise sur ce point.

Il rappelle également que le projet de métro 3 a été validé en 2009 par le gouvernement, assorti d'un ensemble

De keuze van het tracé roept heel wat vragen op, zoals vandaag is gebleken. Op basis van welke criteria en overwegingen werd dat vastgesteld?

De heer Charles Picqué heeft de toelichting van de MIVB gelezen en is van oordeel dat daarin reeds een antwoord te vinden is op een groot deel van de gestelde vragen. Wegens het beperkte tijdsbestek van de gedachtewisseling acht hij het niet zinvol om die elementen uitvoerig te herhalen.

Hij geeft aan een deel van de politieke verantwoordelijkheid in dit dossier op zich te nemen. Hij preciseert evenwel dat zijn directe kennis van de feiten reikt tot 2013. De informatie die hem nadien werd meegedeeld, stemt volgens hem overeen met wat hij destijds reeds wist.

De heer Hicham Talhi wijst erop dat Beliris, volgens de toelichting van de MIVB, optrad als gedelegeerd bouwheer, wat dus betekent dat de MIVB een toezichhoudende rol vervulde. Daaruit leidt hij af dat de door Beliris geplaatste overheidsopdrachten, inclusief de opdracht voor de studie die aan de tijdelijke vennootschap BMN werd gegund, door de MIVB waren goedgekeurd. Volgens hem kan de verantwoordelijkheid dan ook niet uitsluitend bij de federale overheid worden gelegd.

Hij uit zijn bezorgdheid over het feit dat er mogelijk een quasi blind vertrouwen werd gesteld in de technische deskundigen, terwijl zij zelf erkenden dat bepaalde begrotingsposten slechts bij benadering of voorlopig konden worden geraamd. Hij vraagt zich af waarom de besluitvorming voornamelijk steunde op verslagen van de MIVB, zonder dat de ministeriële kabinetten of politieke adviseurs daar nauwer bij werden betrokken.

Vervolgens vraagt hij Charles Picqué om nauwkeurig te omschrijven welk deel van de verantwoordelijkheid hij op zich neemt, opdat dat formeel zou kunnen worden opgenomen in het verslag van de werkzaamheden van de commissie.

Wat de financiering betreft, merkt hij op dat de verwijzingen naar de federale herfinanciering vrij algemeen blijven. Hij vraagt of er destijds een door de regering opgesteld gestructureerd financieringsplan voor de metro bestond.

Het commissielid wijst erop dat het Iris 2-plan nog maar in eerste lezing was goedgekeurd en dat de MIVB beweert van de regering instructies te hebben gekregen om louter op basis daarvan opportuniteitsstudies uit te voeren. Hij vraagt zich af in hoeverre die instructies te verantwoorden waren, terwijl het plan nog twee extra lezingen moest doorlopen. Hij is van mening dat de toenmalige regering daar rechtstreeks verantwoordelijk voor is en vraagt om uitsluitsel daarover.

Hij herinnert er ook aan dat het Metro 3-project in 2009 door de regering werd goedgekeurd onder een

de conditions qu'il estime connues. Pourquoi avoir néanmoins poursuivi le projet alors que ces conditions n'étaient plus réunies?

M. Charles Picqué conteste l'idée d'une supervision exercée par la STIB sur Béliris ou inversement. Il n'existait pas de relation hiérarchique, mais bien un cheminement commun fondé sur une coopération structurée. Les deux organismes ont travaillé de concert, avec la possibilité, en cas de difficulté, de saisir le comité stratégique ou de solliciter l'avis d'un ministre compétent.

Il n'était de toute façon pas envisageable que l'un travaille sans l'autre, notamment en raison de l'expérience spécifique de la STIB sur les problématiques liées au tronçon dont elle avait la charge. Le processus s'est déroulé avec un degré suffisant de transparence, même si les cabinets ministériels ne disposaient pas de l'ensemble des détails techniques.

Il souligne qu'aucune solution durable à la mobilité à Bruxelles et dans sa périphérie ne peut être envisagée sans une approche métropolitaine élargie. Il rappelle avoir défendu, sans succès, la création d'une communauté urbaine dont la mission principale aurait été d'assurer une meilleure porosité des flux de circulation entre la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie. L'abandon de cette option est à ses yeux une occasion manquée.

Il rappelle que cette logique s'inscrivait dans un ensemble plus vaste d'objectifs en matière de mobilité, liés notamment à l'évolution démographique et à la délocalisation progressive d'une partie de la population vers la périphérie.

Mme Clémentine Barzin observe que le plan Iris 2 évoquait explicitement la question du financement et reconnaît que les moyens régionaux étaient insuffisants, ce qui a conduit à solliciter l'intervention de l'autorité fédérale. Elle demande, dès lors, quel montant précis l'autorité fédérale a octroyé en 2010 et quelles exigences il a formulées en contrepartie, notamment en ce qui concerne le métro.

Elle s'interroge également sur les raisons pour lesquelles le choix s'est porté, dans un premier temps, sur le tronçon Albert. Comment cette décision a-t-elle été prise, à quelle date et selon quels critères?

Elle souhaite savoir si l'autorité fédérale a conditionné sa contribution financière à la réalisation du tronçon Nord-Bordet et si Bruxelles a décidé, avec ses propres moyens, de lancer le tronçon Albert-Nord. Quels sont les montants engagés par la Région pour ce tronçon et la part respective des financements régionaux et fédéraux?

Concernant la question du suivi financier, quels dispositifs concrets ont-ils été mis en place?

bepaald aantal voorwaarden die volgens hem welbekend zijn. Waarom werd het project toch voortgezet, terwijl die voorwaarden niet meer waren vervuld?

De heer Charles Picqué betwist dat er sprake was van toezicht door de MIVB op Beliris of omgekeerd. Er was geen hiërarchische relatie, maar ze bewandelden samen hetzelfde pad op basis van een gestructureerde samenwerking. Beide instanties werkten samen en konden in geval van moeilijkheden een beroep doen op het strategisch comité of het advies van een bevoegde minister inwinnen.

De ene kon overigens niet zonder de andere. Beide waren op elkaar aangewezen. Zo had de MIVB specifieke ervaring opgebouwd met de problemen die zich voordeden op het gedeelte van het traject waarvoor zij verantwoordelijk was gemaakt. Het proces is voldoende transparant verlopen, ook al beschikten de ministeriële kabinetten niet over alle technische details.

Hij benadrukt dat het niet mogelijk is om de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel duurzaam op te lossen zonder een bredere grootstedelijke aanpak. Hij herinnert eraan dat hij tevergeefs heeft gepleit voor de oprichting van een stedelijke gemeenschap, die als voornaamste opdracht zou hebben gehad om de doorstroming van het verkeer tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Rand vlotter te laten verlopen. Het loslaten van die piste beschouwt hij als een gemiste kans.

Aan de oorsprong van het idee lag een ruimer geheel van mobiliteitsdoelstellingen, die ingegeven waren vanuit de demografische evolutie en het feit dat een deel van de bevolking geleidelijk wegtrok naar de Rand.

Mevrouw Clémentine Barzin merkt op dat het Iris-2-plan een uitdrukkelijke passage bevat over de financiering en dat daarin erkend wordt dat het gewest niet over voldoende middelen beschikte, waardoor het is moeten gaan aankloppen bij de federale overheid. Zij vraagt daarom hoeveel de federale overheid in 2010 precies heeft bijgedragen en welke voorwaarden zij daar voor het metroproject aan heeft gekoppeld.

Vervolgens vraagt zij waarom ervoor werd gekozen om in eerste instantie het traject richting Albert aan te leggen. Hoe is die beslissing tot stand gekomen, wanneer en op basis van welke criteria?

Zij wil graag weten of de federale overheid aan haar financiële inbreng de voorwaarde had gekoppeld dat het traject tussen het Noordstation en Bordet moest worden aangelegd en of Brussel beslist heeft om met eigen middelen de aanleg van het traject tussen Albert en het Noordstation op te starten. Welke bedragen heeft het gewest voor dat traject vastgelegd en hoe verhouden de gewestelijke en de federale financiering zich tot elkaar?

Welke concrete systemen werden opgezet voor de financiële follow-up?

En outre, comment l'infléchissement de l'évolution démographique et l'absence de péage urbain ont-ils été intégrés, ou non, dans la poursuite de la décision politique relative au métro 3?

Mme Amélie Pans souhaite comprendre selon quels critères le tracé finalement retenu a été choisi.

Étant donné que le passage sous le Palais du Midi implique également des expropriations, pourquoi avoir privilégié ce tracé? Le passage d'une grande partie de ce tracé par la commune de Saint-Gilles a-t-il été pris en compte dans le processus de décision?

M. Charles Picqué indique que le coût des expropriations figure parmi les paramètres pris en considération et ne peut être dissocié de l'analyse globale des options.

S'agissant du choix du point de départ à Albert, il précise que ce choix n'est pas lié à son mandat ultérieur de bourgmestre de Saint-Gilles, soulignant au contraire que les relations avec la STIB ont parfois été conflictuelles.

Des discussions importantes ont eu lieu quant à l'orientation générale du réseau. Deux logiques s'opposaient: privilégier une desserte centrée sur la centralité urbaine ou développer un métro à vocation plus circulaire, destiné à relier les pôles situés autour du centre de Bruxelles. Ces deux approches sont pertinentes, une lecture de la carte de Bruxelles mettant en évidence une forte concentration historique des pôles de destination dans le centre, tandis que, progressivement, de grandes infrastructures se sont développées en périphérie.

Le tracé retenu a d'abord répondu à l'engorgement et à la densité des activités dans le centre-ville. Un débat existait quant à l'opportunité de desservir simultanément le centre et les zones périphériques. Si les moyens financiers l'avaient permis, une combinaison de ces deux logiques aurait été souhaitable.

Ces débats s'inscrivent dans une temporalité longue et les choix opérés doivent être compris à la lumière des contraintes, des connaissances et des priorités telles qu'elles se présentaient au moment où les décisions ont été prises.

M. Stijn Bex constate que l'idée d'un contrôle mutuel, telle qu'elle est présentée aujourd'hui, ne ressort pas explicitement des déclarations de la STIB et de Beliris.

Il relève que Charles Picqué a présenté l'autorité fédérale comme garant financier de l'opération et principal investisseur du projet, alors que les constats du rapport de la Cour des comptes font apparaître une contribution fédérale relativement limitée.

Il rappelle que l'accord prévoyait une participation fédérale de cinq cents millions d'euros, répartie en dix tranches de cinquante millions. Quelle est la cohérence

In hoeverre is bij de verdere politieke besluitvorming over Metro 3 rekening gehouden met de ombuiging van de demografische evolutie en het uitblijven van een stadstol?

Mevrouw Amélie Pans wil graag weten op basis van welke criteria het uiteindelijke tracé werd gekozen.

Waarom ging de voorkeur uit naar dat tracé, wetende dat er om de metrolijn onder het Zuidpaleis door te trekken ook onteigeningen nodig zouden zijn? Werd bij de besluitvorming rekening gehouden met het feit dat een groot deel van het tracé door de gemeente Sint-Gillis zou lopen?

De heer Charles Picqué wijst erop dat de kostprijs van onteigeningen deel uitmaakt van de afwegingscriteria en niet buiten beschouwing gelaten kan worden wanneer alle opties tegen het licht worden gehouden.

Hij verduidelijkt dat de beslissing om Albert te kiezen als vertrekpunt van het traject niets te maken heeft met zijn latere mandaat als burgemeester van Sint-Gillis. Integendeel, hij benadrukt dat de verhouding met de MIVB soms nogal gespannen was.

Er werd grondig overleg gepleegd over de richting waarin het metronet diende te worden aangelegd. Daarbij stonden twee benaderingen tegenover elkaar: ofwel de voorkeur geven aan een bediening van het stadscentrum ofwel een cirkelvormige metrolijn tot stand brengen die de kernen rond het centrum van Brussel met elkaar zou verbinden. Voor beide benaderingen valt iets te zeggen, want als je de kaart van Brussel bekijkt, dan zie je een sterke historische concentratie van bestemmingen in het centrum, terwijl er ook in de Rand gaandeweg belangrijke infrastructuur is ontwikkeld.

Het gekozen tracé vormde in eerste instantie een antwoord op de verkeersopstoppen en de drukke bedrijvigheid in het stadscentrum. Er werd ook over nagedacht of het aangewezen zou zijn om zowel het centrum als de randgebieden te bedienen. Als er voldoende financiële middelen waren, dan zou een combinatie van beide benaderingen wenselijk geweest zijn.

De debatten daarover waren gespreid over een lange tijd. De gemaakte keuzes moeten worden begrepen in het licht van de toenmalige beperkingen, beschikbare kennis en beleidsprioriteiten.

De heer Stijn Bex merkt op dat de MIVB en Beliris het in hun verklaringen niet expliciet hebben gehad over de wederzijdse controle, zoals die vandaag werd voorgesteld.

Hij wijst erop dat Charles Picqué de federale overheid heeft bestempeld als de financiële garant van de operatie en de belangrijkste investeerder in het project, terwijl de federale bijdrage volgens de bevindingen van het verslag van het Rekenhof vrij beperkt was.

Hij wijst erop dat de overeenkomst voorzag in een federale inbreng van vijfhonderd miljoen euro, gespreid over tien schijven van vijftig miljoen euro. Hoe valt die

entre cette contribution plafonnée et la perception, exprimée à l'époque, d'un financement principalement assuré par l'autorité fédérale, alors que la poursuite du projet représenterait aujourd'hui un coût de plusieurs milliards d'euros à charge quasi-exclusive de la Région de Bruxelles-Capitale. Quel fut le cadre à l'époque des discussions à ce propos?

Il s'interroge sur la conscience qu'avaient les décideurs, en 2010, du caractère durable de l'engagement contractuel avec la SM BMN et du fait qu'il impliquerait encore, en 2025, le paiement de plusieurs millions d'euros. Sous quelles conditions cette décision a-t-elle été prise et quelle est l'évaluation qui en a été faite à l'époque?

M. Charles Picqué rappelle qu'en 2010, lors de la négociation d'un refinancement supplémentaire pour la Région de Bruxelles-Capitale, une longue liste de demandes est présentée au niveau fédéral dans des domaines très variés. Parallèlement, l'autorité fédérale se désengage de certains projets tels que les contrats de quartier.

L'autorité fédérale n'est réceptive aux demandes d'investissement que lorsqu'elles s'inscrivent dans des projets correspondant à la vocation de capitale de Bruxelles et à son rôle international. Il ajoute que l'autorité fédérale a refusé de concentrer l'intégralité de son soutien sur un seul projet, notamment parce que la Région avait également besoin de financements complémentaires pour d'autres politiques régionales prioritaires, telles que la rénovation urbaine et diverses infrastructures.

M. Jamal Ikazban évoque que l'exemple de Saint-Gilles, évoqué précédemment, illustre l'importance de l'implication communale et de la prise en compte des intérêts locaux. La Ville de Bruxelles et la commune de Schaerbeek ont-elles été associées de manière adéquate au processus de concertation?

Il fonde cette interrogation sur les éléments révélés lors de l'audition de Beliris, selon lesquels le comité d'accompagnement était composé de nombreux membres du gouvernement et voyait apparaître, au fil du temps, de nouvelles demandes émanant d'autres responsables politiques. Il s'interroge sur les effets de ce fonctionnement sur le coût final des travaux.

Il revient ensuite sur l'écart entre l'estimation initiale d'environ un milliard d'euros et les montants actuels, proches de 5 milliards d'euros.

Il se demande dès lors si la STIB dispose encore aujourd'hui des capacités internes suffisantes pour analyser de manière autonome les offres techniques, sans dépendre excessivement des bureaux d'études externes. La STIB comptait autrefois en son sein des ingénieurs civils et elle a réalisé des chantiers complexes, notamment sous des infrastructures sensibles, sans incidents majeurs.

beperkte bijdrage te rijmen met de manier waarop men destijds liet uitschijnen dat de federale overheid in hoofdzaak zou instaan voor de financiering, terwijl de verdere uitvoering van het project vandaag miljarden euro's zou kosten, die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vrijwel volledig zou moeten ophoesten? In welk kader zijn daarover destijds afspraken gemaakt?

Hij vraagt zich af of de besluitvormers zich in 2010 bewust waren van het langdurige karakter van de contractuele verbintenis met de tijdelijke vennootschap BMN en het feit dat die in 2025 nog steeds zou leiden tot de betaling van meerdere miljoenen euro's. Onder welke voorwaarden werd die beslissing genomen en hoe werd die destijds beoordeeld?

De heer Charles Picqué herinnert eraan dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, toen het in 2010 onderhandelde over een bijkomende herfinanciering, een lange lijst met verzoeken voor heel uiteenlopende beleidsdomeinen voorlegde aan de federale overheid. Daarbij komt nog dat de federale overheid haar handen aftrok van bepaalde projecten, zoals de wijkcontracten.

De federale overheid is enkel bereid om in te gaan op investeringsaanvragen als die deel uitmaken van projecten die verband houden met de hoofdstedelijke functie en internationale rol van Brussel. Hij voegt eraan toe dat de federale overheid weigerde om al haar steun toe te spitsen op één enkel project, omdat het gewest ook bijkomende middelen nodig had voor andere prioritaire beleidsdomeinen, zoals stadsvernieuwing en allerlei infrastructuur.

De heer Jamal Ikazban verwijst naar het eerder aangehaalde voorbeeld van Sint-Gillis, dat volgens hem illustreert hoe belangrijk het is om de gemeente bij de zaken te betrekken en de lokale belangen in aanmerking te nemen. Werden de stad Brussel en de gemeente Schaerbeek op een adequate manier betrokken bij het overlegproces?

Hij stelt die vraag, omdat uit de informatie die tijdens de hoorzitting met Beliris werd verstrekt, blijkt dat het begeleidingscomité bestond uit talrijke regeringsleden en merkte dat andere beleidsverantwoordelijken mettertijd bijkomende verzoeken formuleerden. Hij vraagt zich af welke gevolgen dat heeft gehad voor de uiteindelijke kostprijs van de werken.

Vervolgens komt hij terug op het verschil tussen de oorspronkelijke raming van ongeveer één miljard euro en de huidige bedragen, die in de richting van vijf miljard euro gaan.

Hij vraagt zich af of de MIVB vandaag nog voldoende expertise in huis heeft om technische offertes zelf te onderzoeken, zonder al te zeer afhankelijk te zijn van externe studiebureaus. In het verleden had de MIVB burgerlijk ingenieurs in dienst en voerde ze complexe werken uit, zo ook onder kwetsbare infrastructuur, zonder dat dat gepaard ging met noemenswaardige incidenten.

M. Charles Picqué reconnaît que les relations avec les communes ont parfois été difficiles, y compris avec la sienne. Il rappelle que la STIB fonctionnait alors comme un «État dans l'État», disposant d'un haut niveau d'expertise technique qu'il convient néanmoins de reconnaître. Les concertations se sont révélées complexes, dans la mesure où certaines logiques d'aménagement du territoire, fortement orientées vers la mobilité, entraient en tension avec d'autres priorités, telles que la protection du logement et du patrimoine, à une époque où la représentation bruxelloise au sein du Gouvernement fédéral se limitait à trois membres. Le poids de Bruxelles dans certaines décisions structurantes était dès lors très limité, ce qui a constitué l'un des arguments majeurs en faveur de la régionalisation.

La régionalisation a constitué une évolution positive en matière de mobilité, en permettant l'élaboration d'une politique plus intégrée. Cette évolution institutionnelle a permis de renforcer la cohérence des choix politiques entre la Région et les communes, même si des frictions subsistent parfois.

L'évaluation du niveau de qualification et de compétence technique de la STIB ne relève pas de sa responsabilité directe et il appartient aux autorités compétentes d'y répondre.

M. Benjamin Dalle demande si Charles Picqué a déjà eu l'impression que la STIB, en tant que partie demanderesse et porteuse du projet, en a présenté la complexité, le degré de difficulté ou le coût de manière excessivement optimiste, précisément parce qu'elle plaidait en faveur de sa réalisation.

Il revient ensuite sur la période 2010-2014, marquée par la sixième réforme de l'État, rappelant l'adoption, en 2012, d'une loi spéciale relative au financement correct de Bruxelles. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, Beliris n'a pas bénéficié de moyens supplémentaires à cette occasion, son budget s'étant stabilisé à environ 125 millions d'euros par an, tandis que la Région de Bruxelles-Capitale a reçu pour sa part des financements additionnels.

Ces moyens supplémentaires s'élèvent à environ 461 millions d'euros, dont 135 millions spécifiquement liés à la politique de mobilité, le projet de métro figurant alors parmi les priorités. Il constate toutefois qu'à ce jour, sur les quelque 500 millions d'euros déjà engagés pour le projet de métro 3, environ 450 millions ont été préfinancés par Beliris, la contribution directe de la Région se limitant à environ 50 millions d'euros, alors même que des moyens régionaux supplémentaires destinés à la mobilité sont octroyés chaque année depuis 2015.

Il demande ensuite si la répartition des responsabilités entre la STIB et Beliris, au-delà de son utilité institutionnelle, a pu générer des difficultés opérationnelles dans la conduite concrète du projet.

De heer Charles Picqué geeft toe dat het contact met de gemeenten, ook met de zijne, in het verleden soms moeizaam verliep. Hij wijst erop dat de MIVB destijds functioneerde als een "staat in de staat" en beschikte over hoogwaardige technische expertise, het moet gezegd. Het overleg is complex gebleken, omdat bepaalde opvattingen over ruimtelijke ordening, die sterk gericht waren op mobiliteit, botsten met andere prioriteiten, zoals de bescherming van huisvesting en erfgoed. Bovendien telde de federale regering in die tijd slechts drie Brusselaars. Brussel kon dus maar weinig gewicht in de schaal leggen wanneer bepaalde structurele beslissingen werden genomen. Dat vormde een van de voornaamste argumenten om te pleiten voor een regionalisering.

De regionalisering luidde een positieve evolutie in op het vlak van mobiliteit en maakte het mogelijk om een beter geïntegreerd beleid uit te stippelen. Die institutionele hervorming leidde tot meer samenhang tussen de beleidskeuzes van het gewest en die van de gemeenten, al doken er af en toe nog wel wrijvingen op.

Het is niet aan hem om de knowhow en de technische deskundigheid van de MIVB te beoordelen. Daar dienen de bevoegde instanties zich over uit te spreken.

De heer Benjamin Dalle vraagt of Charles Picqué ooit de indruk heeft gehad dat de MIVB als vragende partij en verantwoordelijke van het project de complexiteit, de moeilijkheidsgraad of de kostprijs ervan te optimistisch heeft voorgesteld, net omdat zij pleitte voor de uitvoering ervan.

Vervolgens komt hij terug op de periode 2010-2014, toen de zesde Staatshervorming haar beslag kreeg. Hij herinnert eraan dat in 2012 een bijzondere wet over de correcte financiering van Brussel werd goedgekeurd. In tegenstelling tot wat men zou kunnen veronderstellen, kreeg Beliris toen geen extra middelen toegewezen. Het budget bleef stabiel op ongeveer 125 miljoen euro per jaar, terwijl het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wel extra financiële middelen heeft ontvangen.

Die extra middelen bedroegen ongeveer 461 miljoen euro, waarvan 135 miljoen specifiek bestemd was voor het mobiliteitsbeleid, met het metroproject als een van de prioriteiten. Hij stelt evenwel vast dat van de circa 500 miljoen euro die inmiddels voor het Metro 3-project werd uitgegeven, ongeveer 450 miljoen werd voorgefinancierd door Beliris. Dat betekent dus dat de rechtstreekse bijdrage van het gewest slechts ongeveer 50 miljoen euro bedraagt, ook al ontvangt het sinds 2015 jaarlijks extra middelen voor mobiliteit.

Vervolgens stelt hij een vraag over de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de MIVB en Beliris. Hij wil weten of die verdeling, los van het feit dat zij institutioneel gezien nuttig is, geleid heeft tot operationele problemen bij de concrete uitvoering van het project.

Charles Picqué commence par rappeler que, de manière générale, l'attitude de l'autorité fédérale à l'égard de Bruxelles n'a pas toujours été perçue comme pleinement contributive au bien-être de la Région et de ses habitants. Cette posture traduit une vision essentiellement utilitaire de Bruxelles en tant que capitale, ce qu'il considère comme compréhensible dans le contexte institutionnel belge.

Il regrette néanmoins que l'autorité fédérale ne mesure pas toujours à quel point une dégradation de la situation bruxelloise pourrait nuire à la vocation internationale de la capitale. Il souligne les efforts consentis par les Bruxellois pour consolider ce rôle et rappelle que, si des soutiens ont existé, ils étaient souvent liés à cette dimension internationale.

Il indique que les transports publics, et en particulier le métro, figuraient parmi les demandes récurrentes formulées par les institutions et acteurs internationaux présents à Bruxelles. Le développement du réseau métropolitain apparaissait dès lors comme un élément central de modernité et d'attractivité urbaine.

Concernant l'optimisme de la STIB, il reconnaît que les ingénieurs porteurs du projet manifestaient un enthousiasme certain, lié à la nature même de leur métier et à la volonté de mener à bien un projet d'envergure. Cet optimisme s'inscrivait dans un contexte international où le métro était largement présenté comme un symbole de modernité et comme une réponse structurelle aux problèmes liés à la circulation automobile.

Il rappelle enfin que le choix de débiter le projet à Albert s'explique en grande partie par la problématique de l'engorgement du centre de Bruxelles par le trafic automobile. À l'époque, certains axes constituaient des vecteurs majeurs d'entrée des véhicules vers le centre, ce qui a pesé dans la décision de prioriser ce point de départ.

Mme Imane Belguenani estime que chaque intervenant doit assumer pleinement le rôle qui lui revient dans le cadre du projet et s'interroge plus particulièrement sur la manière dont Beliris et l'autorité fédérale assument leurs responsabilités dans le projet de métro 3.

Elle fait référence à l'audition du directeur de Beliris, au cours de laquelle il est apparu que certaines informations relatives aux risques n'avaient pas été transmises dans le cadre de marchés spécifiques. Elle souligne que cette absence de visibilité sur les risques a contribué à l'explosion ultérieure des budgets. Elle précise toutefois que ces dérives ne se manifestent pas au lancement du projet, mais à un stade ultérieur. Elle demande dès lors confirmation qu'au cours de la période où Charles Picqué exerçait la fonction de Ministre-Président, les budgets n'avaient pas encore dérapé.

Selon l'oratrice, le PRD reconnaît la nécessité de solutions en matière de mobilité, mais n'impose pas en tant que telle la réalisation du métro 3 comme réponse

De heer Charles Picqué wijst er om te beginnen op dat uit de houding van de federale overheid tegenover Brussel niet altijd af te leiden viel dat zij het goed voorhad met het welzijn van het gewest en zijn inwoners. Dat verraadt een hoofdzakelijk utilitaire visie op Brussel als hoofdstad, die hij in de Belgische institutionele context begrijpelijk acht.

Hij betreurt echter dat de federale overheid niet altijd lijkt te beseffen dat hoe slechter Brussel er aan toe is, hoe meer de internationale roeping van de hoofdstad daar onder te lijden kan hebben. Hij benadrukt hoezeer de Brusselaars zich inspannen om die rol te consolideren en dat Brussel wel degelijk steun heeft gekregen, maar dat die vaak gekoppeld was aan zijn internationale status.

Hij wijst erop dat openbaar vervoer en vooral de metro stevast op het verlanglijstje stonden van de in Brussel gevestigde internationale instellingen en bedrijven. De verdere ontwikkeling van het grootstedelijke net werd dan ook aanzien als essentieel om de stad moderner en aantrekkelijker te maken.

Wat het optimisme van de MIVB betreft, erkent hij dat bij de ingenieurs achter het project een zeker enthousiasme te bespeuren was, maar dat had te maken met de aard van hun beroep en de wil om een grootschalig project tot een goed einde te brengen. Dat optimisme paste in een internationale context waarin de metro alom werd voorgesteld als een symbool van het moderne tijdperk en als een structureel antwoord op de mobiliteitsproblemen.

Tot slot wijst hij erop dat de beslissing om de geplande lijn van bij Albert te laten vertrekken grotendeels was ingegeven door het dichtslibbende autoverkeer in het centrum van Brussel. Destijds waren bepaalde verkeersaders belangrijke toegangswegen voor voertuigen tot het centrum. Dat heeft meegespeeld in de beslissing om de voorkeur te geven aan dat vertrekpunt.

Mevrouw Imane Belguenani vindt dat alle betrokken partijen ten volle de verantwoordelijkheid dragen voor de rol die zij in dit project vervullen. Zij vraagt meer bepaald hoe Beliris en de federale overheid de hunne voor het Metro 3-project opnemen.

Zij verwijst naar de hoorzitting met de directeur van Beliris, waarbij aan het licht kwam dat in het kader van enkele specifieke opdrachten bepaalde informatie over de risico's niet was doorgegeven. Het feit dat men geen zicht had op die risico's, heeft er later mee toe geleid dat het kostenplaatje explosief is toegenomen. Dergelijke ontsporingen komen echter niet tot uiting bij de aanvang van een project, maar pas in een later stadium. Zij vraagt daarom of Charles Picqué kan bevestigen dat toen hij minister-president was, het kostenplaatje nog niet was ontspoord.

Volgens de spreker stond in het GewOP dat er mobiliteitsoplossingen nodig waren, maar dat de aanleg van metrolijn 3 daarbij niet werd opgelegd als het enige

unique ou automatique. Elle estime que cette distinction est essentielle pour comprendre la portée réelle des décisions politiques prises à l'époque.

Elle conclut en indiquant ne pas avoir de questions supplémentaires et en remerciant Charles Picqué pour les éclaircissements apportés, tout en soulignant l'importance de poursuivre l'analyse collective du dossier.

M. Charles Picqué indique que le choix d'un tracé nord-sud répond à une logique cohérente, dans la mesure où il permettait d'envisager une coopération avec le réseau ferroviaire, notamment le RER. Il précise avoir compris le démarrage à Albert dans cette perspective, le choix ayant été justifié par les connexions possibles avec le train, à une époque où la mise en service rapide du RER était encore envisagée.

Le plan régional de développement ne saurait être interprété comme ayant arrêté les grandes options du métro 3. Il propose avant tout une gestion différenciée du trafic en fonction des types de voiries — réseaux de quartier, interquartiers et réseau régional — et adopte une approche prudente en matière de métro.

Ce plan identifiait la nécessité de répondre aux problèmes de trafic, mais sans ériger le métro 3 en solution prédéterminée.

Mme Joëlle Maison souligne que plusieurs études convergent pour considérer que l'urgence était plus grande au nord, le tronçon sud étant déjà équipé d'un prémétro entre le nord et Albert. Elle s'interroge dès lors sur la hiérarchisation des priorités retenues à l'époque.

Cinq hypothèses concernant les tracés ont été examinées, dont le tracé historique dit «Autonomie». Charles Picqué a indiqué disposer d'éléments démontrant que ce tracé n'était pas optimal et aurait entraîné d'importants dégâts. Elle observe toutefois que le passage sous le Palais du Midi a également causé de lourds dommages, pourtant prévisibles.

Elle prend acte de l'argument selon lequel le partage des financements et le recours à Beliris comme maître d'ouvrage délégué se justifiaient notamment par une logique de contrôle mutuel. Elle s'interroge cependant sur l'absence d'un cadre clair accompagnant ce transfert de maîtrise d'ouvrage pour le tronçon nord, absence qui, selon elle, a contribué à la confusion relevée par la Cour des comptes.

Elle ajoute que l'implication financière de Beliris lui paraît légitime, mais considère que la répartition des charges a été déséquilibrée, la Région supportant une part disproportionnée du coût par rapport à la contribution fédérale. Dans de nombreuses villes européennes, l'État fédéral prend en charge la majeure partie des investissements liés au métro.

of vanzelfsprekende antwoord. Zij vindt het essentieel dat onderscheid te maken om de werkelijke reikwijdte van de politieke besluitvorming van destijds te kunnen begrijpen.

Afrondend zegt zij geen verdere vragen te hebben en bedankt zij Charles Picqué voor zijn toelichting. Zij benadrukt echter dat het belangrijk is om dit dossier samen verder uit te spitten.

De heer Charles Picqué geeft aan dat de keuze voor een tracé van noord naar zuid zinvol was, omdat dat het pad zou effenen voor een afstemming op het treinaanbod, met name het GEN. Hij zag de keuze om de lijn van start te laten gaan ter hoogte van Albert in dat licht, omdat daar gezorgd zou kunnen worden voor aansluitingen op het treinvervoer. Dat was nog in de tijd toen werd overwogen om het GEN snel in gebruik te nemen.

Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan mag niet worden gezien als een document waarin de belangrijkste opties voor Metro 3 zijn vastgelegd. Het stelt vooral een gedifferentieerd verkeersbeheer voor al naargelang van het soort weg, met een wijknet, interwijkenwegen en een gewestelijk wegennet. Over de metro laat het zich uit in omzichtige bewoordingen.

Het plan wees op de noodzaak om een antwoord te bieden op de verkeersproblemen, maar zonder Metro 3 vooraf naar voren te schuiven als dé oplossing.

Mevrouw Joëlle Maison benadrukt dat uit meerdere studies is gebleken dat de behoeften in het noorden nijpender waren, aangezien op het zuidelijke traject al een premetroverbinding tussen het Noordstation en Albert was aangelegd. Zij heeft dan ook vragen bij de manier waarop de prioriteiten destijds waren gerangschikt.

Er zijn vijf hypothetische tracés onderzocht, waaronder het historische tracé ter hoogte van de Zelfbestuursstraat. Charles Picqué voerde aan dat hij beschikte over aanwijzingen dat dat tracé niet optimaal was en dat de aanleg ervan heel wat schade zou aanrichten. Zij merkt echter op dat het doortrekken van het tracé onder het Zuidpaleis ook voor heel wat schade heeft gezorgd, hoewel dat nochtans te voorspellen viel.

Zij neemt kennis van het argument dat de verdeling van de financiële lasten en de inschakeling van Beliris als gedelegeerd bouwheer steunden op een logica van wederzijdse controle. Zij vraagt echter hoe het komt dat er geen duidelijke afspraken zijn gemaakt over de overdracht van het bouwheerschap voor het noordelijke traject. Dat heeft volgens haar mee geleid tot de verwarring waarop het Rekenhof heeft gewezen.

Zij vindt de financiële betrokkenheid van Beliris gerechtvaardigd, maar zij is van oordeel dat de lasten onevenwichtig verdeeld zijn. Het gewest draagt naar verhouding een veel groter deel van de kosten dan de federale overheid. In veel Europese steden neemt de federale overheid het grootste deel van de metro-investeringen op zich.

Elle conclut en indiquant partager pleinement la réflexion de Charles Picqué sur la nécessité d'une communauté métropolitaine et en soulignant que cette vision rejoint, selon elle, la question du financement insuffisant assuré par Beliris au regard de l'effort consenti par la Région dans le cadre du projet de métro 3.

M. Charles Picqué indique que plusieurs réponses aux questions soulevées figurent déjà dans les documents transmis par la STIB, notamment en ce qui concerne le calendrier des différentes phases du projet et renvoie dès lors explicitement aux explications fournies par la STIB.

M. Fabian Maingain estime que l'organisation mise en place a eu pour effet de diluer les responsabilités. Aucun acteur n'a été en mesure d'enrayer une dynamique qu'il qualifie de course en avant. Il observe qu'à aucun moment des garde-fous clairs n'ont été instaurés afin de permettre une remise en question du projet, une suspension ou un arrêt lorsque des signaux d'alerte apparaissaient.

Il comprend le principe politique selon lequel celui qui finance un projet doit disposer d'un droit de regard et de décision. Il s'interroge néanmoins sur la possibilité d'avoir organisé différemment la gouvernance du projet afin de concilier le contrôle exercé tant par le Gouvernement fédéral que par le gouvernement bruxellois avec la capacité, à un moment donné, d'interrompre le processus.

Il invite dès lors Charles Picqué, avec le recul, à indiquer comment il aurait envisagé une autre organisation du projet, s'il avait fallu le concevoir à nouveau, afin de renforcer les mécanismes de décision et de contrôle.

Il s'interroge également sur la manière dont les projets étaient alors conduits à l'époque où le métro a été construit à Saint-Gilles, et sur ce qui, selon lui, explique les différences de fonctionnement avec la situation actuelle, alors même que l'on a cherché aujourd'hui à associer un plus grand nombre d'acteurs autour de la table.

M. Charles Picqué rappelle que la division des tâches évoquée précédemment ne résultait pas uniquement de considérations financières, mais constituait une condition posée par l'autorité fédérale.

Il indique que la question d'une éventuelle suspension du projet, lorsque les difficultés sont apparues, a été soulevée à plusieurs reprises. Cette interrogation renvoie toutefois à des problématiques complexes, liées notamment aux droits acquis, aux engagements contractuels des opérateurs et de leurs sous-traitants. Il convient à cet égard de préciser que ces décisions ne relevaient pas de sa responsabilité directe.

Cette question mérite néanmoins d'être posée, y compris aujourd'hui, sans pour autant conclure que l'existence de difficultés annule en soi les bénéfices potentiels d'une nouvelle ligne de métro pour la mobilité bruxelloise.

Afrondend stelt zij dat zij het volledig eens is met Charles Picqué over de noodzaak van een hoofdstedelijke gemeenschap. Zij brengt die visie in verband met het feit dat Beliris te weinig financiële middelen heeft vrijgemaakt in verhouding tot de inspanningen die het gewest geleverd heeft voor het Metro 3-project.

De heer Charles Picqué geeft aan dat verschillende antwoorden op de gestelde vragen, onder meer over het tijdschema van de verschillende fases, al vermeld staan in de documenten die de MIVB heeft bezorgd. Hij verwijst daarom uitdrukkelijk naar de toelichting die de MIVB heeft verschaft.

De heer Fabian Maingain vindt dat de gekozen aanpak geleid heeft tot een verwatering van de verantwoordelijkheden. Geen enkele speler heeft een halt kunnen toeroepen aan de dynamiek die volgens hem iets weg heeft van een wedloop. Hij merkt op dat op geen enkel moment duidelijke buffers zijn ingebouwd die het mogelijk moesten maken om het project in vraag te stellen, op te schorten of stop te zetten, zodra een rode vlag werd gehesen.

Hij kan begrip opbrengen voor het politieke beginsel dat degene die een project financiert, ook het recht moet hebben om dat te controleren en er mee over te beslissen. Hij vraagt zich echter af of het projectbeheer niet anders had kunnen worden ingevuld, zodat zowel de federale als de Brusselse Regering het project konden controleren, maar het om op het even welk moment kon worden stopgezet.

Hij zou graag van Charles Picqué willen vernemen of hij het project, met wat hij nu weet en als hij het zou kunnen overdoen, anders zou hebben aangepakt, zodat het er qua besluitvorming en controle beter zou hebben uitgezien.

Hij vraagt hoe de projecten werden geleid ten tijde van de aanleg van de metrolijn in Sint-Gillis en hoe het komt dat het in tegenstelling tot wat we vandaag meemaken, gewerkt heeft, ook al heeft men er dit keer naar gestreefd om meer betrokken spelers rond de tafel te krijgen.

De heer Charles Picqué wijst erop dat de eerder genoemde taakverdeling niet alleen het gevolg was van financiële afwegingen, maar ook als voorwaarde door de federale overheid was opgelegd.

Hij wijst erop dat de vraag om het project eventueel op te schorten zodra moeilijkheden aan het licht kwamen, meermaals ter sprake is gekomen. Wanneer we die vraag stellen, moeten we het ook hebben over enkele complexe problemen die verband houden met verworven rechten en de contractuele verbintenissen van de operatoren en hun onderaannemers. Hij wil er evenwel op wijzen dat hij niet rechtstreeks verantwoordelijk was voor de beslissingen daarover.

Niettemin loont het de moeite om die vraag te stellen, zelfs vandaag nog, zonder dat we daaruit hoeven te concluderen dat eventueel bestaande problemen de mogelijke voordelen van een nieuwe metrolijn voor de Brusselse mobiliteit tenietdoen.

Il conclut en rappelant que son propos se limite à la période qui relevait de ses fonctions et qu'il ne lui appartient pas de se prononcer de manière détaillée sur des décisions ou des évolutions postérieures à son mandat.

M. Hicham Talhi observe que les difficultés rencontrées pour répondre avec précision à des questions portant sur des décisions prises il y a douze à quatorze ans mettent en évidence un problème structurel d'archivage des décisions gouvernementales. L'absence ou l'insuffisance d'archives accessibles empêche les parlementaires de disposer des documents nécessaires à une analyse rétrospective rigoureuse. Il plaide dès lors pour un travail collectif visant à améliorer, à l'avenir, la conservation et l'accessibilité des archives gouvernementales, afin que celles-ci puissent être consultées cinq ou dix ans après les décisions, et ainsi éviter les lacunes constatées dans le cadre de la présente commission.

M. Charles Picqué indique avoir accepté de participer aux travaux de la commission en pensant pouvoir s'appuyer sur un système d'archivage susceptible de l'aider à retrouver des éléments précis. Il reconnaît l'existence d'archives, tout en s'interrogeant sur leur état, leur fonctionnement et leur accessibilité concrète.

Il rappelle que les archives gouvernementales sont, en principe, déposées, mais reconnaît que leur exploitation pratique peut poser problème. Il estime pertinente la suggestion formulée et considère qu'il serait utile de mettre en place une organisation plus structurée permettant, dès qu'une question est posée sur un dossier donné — tel que le métro —, d'accéder rapidement à une base de données ou à un système d'archivage centralisé. Il souligne l'intérêt d'une telle démarche pour améliorer la transparence et la qualité du travail parlementaire à long terme.

M. Fouad Ahidar revient sur la qualification selon laquelle la STIB serait un «État dans l'État». Il s'interroge sur la portée de cette expression et sur ce qu'elle révèle du rapport entre la décision politique et l'autonomie de l'opérateur.

Charles Picqué s'est toujours déclaré favorable à une coopération renforcée avec la SNCB, en particulier pour l'axe nord-sud et en l'absence de mise en service effective du métro, cette coopération aurait pu être développée davantage, notamment par un renforcement de l'offre ferroviaire existante.

Il exprime dès lors un doute sur la cohérence des choix opérés, dès lors que certaines lignes ferroviaires desservent efficacement le territoire bruxellois et sa périphérie. Il se demande si la responsabilité politique a été pleinement

Tot slot wijst hij erop dat hij alleen kan spreken over de periode waarin hij aan het roer stond van het gewest en dat het niet aan hem is om uitvoerig in te gaan op de beslissingen of ontwikkelingen die dateren van daarna.

De heer Hicham Talhi merkt op dat het moeilijk is gebleken om nauwkeurig te antwoorden op vragen over beslissingen die twaalf tot veertien jaar geleden zijn genomen. Dat is te wijten aan een structureel probleem dat verband houdt met de archivering van de regeringsbeslissingen. Doordat er geen of onvoldoende archieven toegankelijk zijn, beschikken de parlementsleden niet over de documenten die zij nodig hebben om zaken uit het verleden grondig te onderzoeken. Hij roept daarom op om er samen voor te zorgen dat de regeringsarchieven in de toekomst beter bewaard zouden blijven en raadpleegbaar zijn, zodat ze vijf of tien jaar na de datum waarop een beslissing werd genomen, kunnen worden ingekeken en er geen hiaten meer zijn zoals die welke deze commissie heeft vastgesteld.

De heer Charles Picqué stelt dat hij ermee heeft ingestemd om zijn medewerking te verlenen aan de werkzaamheden van deze commissie in de overtuiging dat hij gebruik zou kunnen maken van een archiveringssysteem waarin hij bepaalde zaken zou kunnen terugvinden. Hij zegt dat er archieven bestaan, maar hij stelt zich vragen over de staat waarin die zich bevinden, de manier waarop het systeem werkt en de mate waarin ze concreet raadpleegbaar zijn.

Hij wijst erop dat de regeringsarchieven in principe zijn ingediend, maar erkent dat het praktische gebruik ervan niet altijd vanzelfsprekend is. Hij vindt het geformuleerde voorstel zinvol. Hij zegt dat het goed zou zijn om een gestructureerder systeem in te voeren dat het mogelijk moet maken om snel een gegevensbank of een centraal archief te raadplegen zodra een vraag wordt gesteld over een bepaald dossier zoals dat van de metro. Hij beklemtoont het belang van een dergelijk systeem, dat de transparantie en de kwaliteit van de parlementaire werkzaamheden op lange termijn ten goede zou komen.

De heer Fouad Ahidar wil nog even ingaan op het feit dat de MIVB bestempeld werd als een "staat in de staat". Hij vraagt wat dat inhoudt en wat die stellingname vertelt over de manier waarop de politieke besluitvorming zich verhiel tot de autonomie van de vervoersmaatschappij.

Charles Picqué heeft altijd gezegd dat hij voorstander was van een nauwere samenwerking met de NMBS, in het bijzonder op de noord-zuidas. Wegens het uitblijven van de daadwerkelijke ingebruikname van de nieuwe metrolijn had die samenwerking verder uitgediept kunnen worden door het bestaande treinaanbod te vergroten.

Hij betwijfelt dan ook of er consequente keuzes zijn gemaakt, aangezien bepaalde spoorlijnen zorgen voor een efficiënte bediening van het Brussels grondgebied en de Rand. Hij vraagt of de politici ten volle hun

exercée ou si les décisions ont essentiellement suivi les demandes formulées par la STIB, la puissance publique se limitant alors à en assumer le financement.

Il conclut en soulignant que ces éléments nourrissent sa réflexion sur l'opportunité de renforcer davantage les infrastructures existantes, en complément ou en alternative au projet de métro, dans une logique de mobilité métropolitaine intégrée.

M. Charles Picqué indique qu'il n'était pas indispensable de disposer d'un métro pour renforcer l'offre de transport existante et reconnaît qu'avec le recul, la pertinence du choix opéré peut aujourd'hui être questionnée. Il admet que cette interrogation est légitime et qu'elle s'inscrit dans un débat plus large sur les priorités en matière de mobilité.

Il revient ensuite sur la notion de communauté urbaine, qu'il constate avoir suscité des réticences. Il estime que ces oppositions reposent en partie sur la crainte infondée d'une remise en cause des frontières régionales. Une telle intention n'a pourtant jamais été formulée et les communautés urbaines constituent un modèle largement répandu dans de nombreuses villes européennes.

Il ne comprend pas les résistances à cette approche, la communauté urbaine répondant avant tout à un objectif fonctionnel. Selon lui, elle sert l'intérêt des trois régions, Bruxelles, le Brabant flamand et le Brabant wallon, qui constituent ensemble des leviers majeurs du développement économique, notamment en raison du rôle international de Bruxelles. Il estime qu'une coopération plus étroite entre ces entités aurait été souhaitable.

L'orateur précise que la formule d'«État dans l'État» ne visait pas à remettre en cause le cadre institutionnel, la STIB étant placée sous la tutelle de la Région. Il s'agit plutôt d'illustrer le niveau élevé d'expertise et d'autonomie opérationnelle de l'opérateur, sans remettre en question son inscription pleine et entière dans l'organisation régionale.

Mme Françoise De Smedt relève que, malgré l'affirmation répétée selon laquelle chaque acteur porte une part de responsabilité, le cadre reste difficile à clarifier. Lors de son audition, Beliris a insisté sur son rôle de maître d'ouvrage délégué, limité au génie civil et aux stations, tout en affirmant que la STIB demeurerait responsable de l'ensemble du projet de métro 3.

Ayant déjà posé cette question sans avoir obtenu de réponses, elle souhaite savoir dans quel organe précis a été prise la décision de scinder le projet en deux et quelles personnes étaient présentes lors de cette décision.

Elle s'interroge ensuite sur les raisons ayant conduit à autoriser des constructions sur l'îlot Jamar alors que ce

responsable ont été pris, et sur la responsabilité qui en est assumée. Elle rappelle que les décisions ont été prises par le conseil d'administration de la STIB, et qu'il est important de clarifier la responsabilité qui en est assumée.

Hij benadrukt dat dat voor hem bepalende elementen zijn om na te gaan in hoeverre het wenselijk is om de bestaande infrastructuur bijkomend uit te breiden als aanvulling op of alternatief voor de geplande metrolijn, met als doel een geïntegreerde grootstedelijke mobiliteit te bevorderen.

De heer Charles Picqué voert aan dat een metrolijn geen noodzaak was om het bestaande vervoersaanbod uit te breiden en erkent dat we ons achteraf gezien kunnen afvragen of wel de juiste keuze is gemaakt. Hij vindt de gestelde vraag terecht, maar zij past eerder in een ruimer debat over de prioriteiten op het vlak van mobiliteit.

Vervolgens gaat hij nog even in op het idee van de stedelijke gemeenschap. Hij stelde vast dat er nogal wat tegenkanting was tegen dat concept. Volgens hem was een deel van het verzet ingegeven door de ongegronde angst dat er geraakt zou worden aan de gewestgrenzen. Daar is echter nooit op aangestuurd. Een stedelijke gemeenschap vormt een model dat we aantreffen in heel veel Europese steden.

Hij begrijpt de weerstand ertegen niet, aangezien een stedelijke gemeenschap vooral een functioneel doel dient. Volgens hem hebben de drie gewesten, zowel Brussel, Vlaams-Brabant als Waals-Brabant, daar baat bij. Samen vormen zij een grote stuwende kracht voor de economische ontwikkeling. Het internationale belang van Brussel speelt in dat verband een belangrijke rol. Een nauwere samenwerking tussen die entiteiten was wenselijk geweest.

Hij wijst erop dat de uitspraak "staat in de staat" niet bedoeld was om het institutionele kader in vraag te stellen, aangezien de MIVB onder toezicht staat van het gewest. Hij wilde er eerder de hoge mate van deskundigheid en operationele autonomie van de vervoersmaatschappij mee onderstrepen, zonder te laten uitschijnen dat zij niet ten volle ingepast zou zijn in de werking van de gewestelijke structuur.

Mevrouw Françoise De Smedt heeft herhaaldelijk horen zeggen dat elke speler een deel van verantwoordelijkheid draagt, maar krijgt maar moeilijk hoogte van het volledige plaatje. Beliris benadrukte tijdens de hoorzitting waarin het aan het woord kwam, dat het als gedelegeerd bouwheer enkel verantwoordelijk was voor de civieltechnische werken en de stations, maar dat de MIVB verantwoordelijk bleef voor het volledige Metro 3-project.

Zij wil graag weten welk orgaan precies heeft beslist om het project in twee op te splitsen en wie aanwezig was tijdens de vergadering waarop die beslissing werd genomen. Zij heeft die vraag al gesteld, maar heeft er geen antwoord op gekregen.

Vervolgens vraagt zij waarom er vergunningen werden uitgereikt om te bouwen op het huizenblok aan de

secteur était identifié comme une option possible pour le passage du métro.

Elle demande enfin à Charles Picqué s'il estime, dans la période où il a été impliqué dans le projet de métro 3, avoir commis des erreurs et, le cas échéant, ce qu'il agirait différemment aujourd'hui à la lumière de l'expérience acquise.

M. Charles Picqué indique que l'erreur qu'il identifie personnellement réside dans le fait de ne pas avoir exigé une contribution financière plus importante de la part de l'autorité fédérale. Il rappelle avoir exercé une pression politique importante sur cette question, allant jusqu'à envisager une démission en l'absence d'accord sur le financement.

Il conclut en indiquant qu'il reste disponible pour répondre à d'éventuelles questions complémentaires. Rétrospectivement, il estime qu'une telle demande aurait peut-être été mieux acceptée que d'autres revendications formulées à l'époque. Il rappelle que le ministre fédéral compétent pour Beliris jouait un rôle clé dans ces arbitrages et souligne que, malgré les contraintes institutionnelles, certaines personnalités au niveau fédéral ont effectivement défendu les intérêts de Bruxelles.

Il évoque ensuite la situation du Palais du Midi, qu'il qualifie de surprise majeure. Il considère que les grands projets d'infrastructure devraient toujours intégrer une attention particulière à la protection du patrimoine immobilier.

Il revient enfin sur la question plus générale des erreurs commises dans le cadre du projet. Il considère que les acteurs impliqués disposaient, à chaque étape, des informations disponibles au moment des décisions. S'il devait apparaître que certaines informations ont été dissimulées, il appartiendra à la commission de l'établir par ses travaux et ses auditions.

Mme Sofia Bennani demande à Charles Picqué de confirmer que la décision de diviser le tracé du métro en deux tronçons avait été prise à l'époque par le Comité stratégique de Beliris.

M. Charles Picqué indique ne pas voir quelle autre instance aurait pu être amenée à examiner et à trancher la question de la division du tracé en deux tronçons. Il confirme ainsi implicitement que cette décision relève bien du niveau où se rencontrent les autorités fédérales et régionales.

Mme Clémentine Barzin indique que les questions qu'elle a posées relèvent de la responsabilité politique et ne justifient pas une réponse différée ou exclusivement écrite adressée à la présidente. Elle rappelle avoir compris que le gouvernement de l'époque avait validé une hypothèse jugée intéressante à étudier, que les aspects techniques avaient été confiés aux experts et que la STIB disposait d'une forte autonomie opérationnelle. Elle souligne toutefois que le projet a été engagé sur la base d'une

Jamarlaan, terwijl die locatie in aanmerking was genomen als mogelijke plaats waar de nieuwe metrolijn zou worden getrokken.

Ten slotte vraagt zij Charles Picqué of hij naar zijn oordeel fouten heeft gemaakt in de periode dat hij betrokken was bij het Metro 3-project en, zo ja, wat hij, met wat we vandaag weten, anders zou hebben gedaan.

De heer Charles Picqué vindt dat hij de fout heeft begaan om geen grotere financiële bijdrage te eisen van de federale overheid. Hij herinnert zich dat hij daar stevige politieke druk voor heeft uitgeoefend. Hij heeft zelfs even overwogen om ontslag te nemen als er geen akkoord over de financiering uit de bus zou komen.

Hij blijft beschikbaar om eventuele bijkomende vragen daarover te beantwoorden. Achteraf beschouwd had men dat verzoek misschien gemakkelijker aanvaard dan andere eisen die toen werden gesteld. Hij wijst erop dat de federale minister die toen bevoegd was voor Beliris, een sleutelrol heeft gespeeld in de besluitvorming daarover. Ondanks de institutionele scheidslijnen hebben sommige prominente figuren in de federale regering daadwerkelijk de belangen van Brussel verdedigd.

Vervolgens heeft hij het over de toestand bij het Zuidpaleis, die hij omschrijft als een grote verrassing. Het vindt dat bij grote infrastructuurprojecten altijd bijzondere aandacht zou moeten uitgaan naar de bescherming van het onroerend erfgoed.

Tot slot gaat hij nog even in op de fouten die algemeen genomen bij het project zijn begaan. Hij meent dat de betrokken partijen in elke fase alle beschikbare informatie bezaten op het moment waarop zij beslissingen namen. Mocht blijken dat bepaalde informatie is achtergehouden, dan is het aan de commissie om dat door middel van haar werkzaamheden en hoorzittingen vast te stellen.

Mevrouw Sofia Bennani vraagt of Charles Picqué kan bevestigen dat de beslissing om het metrotracé op te splitsen in twee delen destijds was genomen door het strategisch comité van Beliris.

De heer Charles Picqué zegt dat hij niet inziet welke andere instantie zou kunnen hebben onderzoeken en beslissen om het tracé in twee delen op te splitsen. Hij bevestigt dus impliciet dat die beslissing wel degelijk lag bij het orgaan waar de federale en de gewestelijke overheid met elkaar in contact komen.

Mevrouw Clémentine Barzin stelt dat haar vragen gaan over de politieke verantwoordelijkheid en dat het dus geenszins te verantwoorden zou zijn om daar pas later een antwoord op te krijgen of enkel een schriftelijk antwoord gericht aan de voorzitter. Zij meent te hebben begrepen dat de toenmalige regering een interessante, nader te onderzoeken hypothese had goedgekeurd, dat het technische gedeelte werd overgelaten aan deskundigen en dat de MIVB operationeel in heel grote mate vrij was om

décision politique prise par ce même gouvernement, avec des anticipations concrètes en matière de mise en œuvre.

Elle estime que la commission ne peut se satisfaire d'un renvoi systématique vers la STIB et s'interroge sur la responsabilité assumée aujourd'hui par Charles Picqué. Constatant l'absence de réponse explicite à cette question, elle en déduit qu'aucun plan financier structuré ni véritable monitoring politique n'ont été mis en place.

Elle réagit ensuite à l'affirmation selon laquelle l'ensemble des acteurs porterait une part de responsabilité. Elle conteste cette lecture et rappelle que son groupe politique n'a pas participé aux décisions gouvernementales prises depuis 2004. Il est légitime de poser des questions, y compris les plus exigeantes, et regrette que le débat soit ramené à une logique de confrontation partisane.

M. Charles Picqué indique que la responsabilité qu'il assume personnellement réside principalement dans le fait de ne pas avoir exigé une contribution financière plus importante de la part de l'autorité fédérale. Il rappelle avoir été disposé à intervenir en tant que Ministre-Président en cas de besoin d'arbitrage, rôle qui avait été envisagé à l'époque. Il précise toutefois qu'aucune demande d'arbitrage ne lui a jamais été adressée dans ce dossier, les choix opérés apparaissant alors comme allant de soi.

Par contre, si une hypothèse aussi sensible que la démolition du Palais du Midi lui avait été explicitement soumise, il aurait exercé son rôle d'arbitre et pris position en tenant compte de l'importance de la protection du patrimoine dans le cadre de grands travaux d'infrastructure.

Si le refinancement obtenu en 2010 constituait déjà une avancée significative, il estime rétrospectivement qu'une demande plus ambitieuse aurait pu être formulée lors de la finalisation de l'aide fédérale, non seulement pour le métro mais pour l'ensemble des politiques concernées. L'obtention de moyens supplémentaires aurait permis d'envisager d'autres hypothèses de travail et, peut-être, d'atténuer les difficultés financières rencontrées ultérieurement. C'est à ce niveau précis qu'il situe sa part de responsabilité.

M. Jamal Ikazban conteste l'interprétation qu'il juge inexacte des déclarations de l'ancien Ministre-Président. Celui-ci n'a jamais affirmé que l'ensemble des acteurs politiques portaient indistinctement une part de responsabilité. Il faut néanmoins souligner le caractère inédit de cette reconnaissance explicite d'une part de responsabilité personnelle.

Il est inapproprié de lui prêter des propos qu'il n'a pas tenus. Cette mise en cause n'est ni élégante, ni conforme à la réalité. Il affirme que son groupe politique a, comme d'autres, une part de responsabilité dans l'élaboration de

te doen wat zij wilde. Zij benadrukt evenwel dat diezelfde regering de politieke beslissing had genomen om het project op te starten en concrete verwachtingen had over de uitvoering ervan.

Zij vindt dat de commissie zich er niet tevreden mee kan stellen dat stelselmatig wordt verwezen naar de MIVB. Zij vraagt welke verantwoordelijkheid Charles Picqué vandaag op zich neemt. Aangezien zij geen duidelijk antwoord heeft gekregen op haar vragen of er een gestructureerd financieel plan was opgesteld en of de situatie politiek gemonitord werd, gaat zij ervan uit dat er van geen van beide sprake was.

Vervolgens reageert zij op de uitspraak dat alle spelers een deel van de verantwoordelijkheid dragen. Zij is het daar niet mee eens. Zij herinnert eraan dat haar politieke fractie sinds 2004 niet meer betrokken is bij de regeringsbeslissingen. Het is gerechtvaardigd om vragen te stellen, zelfs diepgaande vragen, en zij betreurt dat het debat is uitgedraaid op een krachtmeting tussen de partijen.

De heer Charles Picqué zegt dat hij vooral de verantwoordelijkheid op zich neemt voor het feit dat hij geen grotere financiële bijdrage heeft geëist van de federale overheid. Hij wijst erop dat hij bereid was om als minister-president indien nodig tussenbeide te komen om te bemiddelen en dat dat destijds ook werd overwogen. Hij werd echter nooit verzocht om in dit dossier te bemiddelen. De gemaakte keuzes leken vanzelfsprekend.

Had men hem echter uitdrukkelijk voorgelegd dat het Zuidpaleis zou moeten worden afgebroken, toch iets wat bijzonder gevoelig ligt, dan had hij zijn rol van bemiddelaar opgenomen en een standpunt ingenomen met oog voor het belang om er goed bij grote infrastructuurprojecten te beschermen.

De herfinanciering die in 2010 werd verkregen, was weliswaar een heuse stap in de goede richting, maar achteraf beschouwd vindt hij dat bij de definitieve vaststelling van het bedrag van de federale steun meer had kunnen worden gevraagd, niet alleen voor de metro maar voor alle betrokken beleidsdomeinen. Met meer middelen hadden andere werkhypothèses overwogen kunnen worden en waren de financiële problemen die later zijn opgedoken, misschien niet zo groot geweest. Hij vindt dat het deel van de verantwoordelijkheid die hij in dit dossier draagt, daarmee te maken heeft.

De heer Jamal Ikazban weerlegt de volgens hem verkeerde interpretatie van de uitspraken van de gewezen minister-president. Die heeft nooit beweerd dat alle politieke spelers een deel van de verantwoordelijkheid dragen. Het is toch opmerkelijk dat hij zelf uitdrukkelijk heeft erkend een deel van de verantwoordelijkheid te dragen. Dat is vrij ongezien.

Het is ongepast om hem woorden in de mond te leggen die hij niet heeft gezegd. Een dergelijke aantijging is niet netjes en doet de waarheid geweld aan. Hij stelt dat zijn fractie, net als andere, een deel van de verantwoordelijkheid

projets régionaux, y compris celui du métro, et rappelle que ce type de décision s'inscrit dans une continuité institutionnelle.

M. Benjamin Dalle s'interroge sur le lien établi, dans l'étude d'opportunité, entre la pertinence du métro et la mise en place d'un dispositif de tarification routière. Dans cette étude, l'efficacité du métro est renforcée par l'existence d'un tel mécanisme.

Il demande dès lors si, à l'époque où Charles Picqué exerçait la fonction de Ministre-Président, des débats ont eu lieu au sein du gouvernement à propos de cette tarification, et quelle était sa position personnelle sur la mise en place d'un péage urbain.

Ensuite, il souhaite savoir si Charles Picqué estime que des enseignements peuvent être tirés pour l'avenir et s'il est en mesure de formuler des recommandations ou des principes utiles pour la conduite de futurs projets d'infrastructure, tant pour le Parlement que pour les gouvernements à venir, en particulier dans la partie ouest de Bruxelles.

M. Charles Picqué observe que certains membres de la commission ont déjà consulté les archives du Parlement afin de retracer le déroulement des discussions et les positions exprimées à l'époque.

1.2.3. Exposé de Guy Vanhengel, ancien ministre des Finances

M. Guy Vanhengel rappelle d'emblée que l'extension de la ligne Nord-Sud n'est pas la première extension du métro réalisée par la Région de Bruxelles-Capitale. Il évoque la prolongation vers Erasme, intervenue au début de l'existence du Gouvernement régional, chantier long mais mené à bien et largement reconnu comme une réussite.

L'extension du métro a toujours fait partie du débat politique bruxellois, rappelant également que d'autres investissements majeurs ont marqué l'histoire régionale: les stations d'épuration, les tunnels, les viaducs ou encore la rénovation du tunnel Léopold II. Il mentionne également le tunnel Schuman-Josaphat, investissement d'envergure principalement porté par le niveau fédéral. Il cite enfin les investissements en matière de sécurité, notamment la création de safe.brussels après les attentats. Ces projets, bien que coûteux, ont été financés et réalisés correctement.

Lors du lancement du métro 3, le coût global est estimé à environ un milliard d'euros. À l'époque, le gouvernement établit des schémas financiers intégrés au plan pluriannuel d'investissement, identifiant les lignes budgétaires susceptibles de couvrir cette somme dans le temps. Le projet n'est donc pas engagé sans perspective de financement.

draagt voor de manier waarop bepaalde gewestelijke projecten, zoals dat van de metro, tot stand zijn gekomen. Hij benadrukt dat dergelijke beslissingen onderdeel vormen van een doorlopend institutioneel proces.

De heer Benjamin Dalle heeft een vraag over het verband dat in de opportuniteitsstudie werd gelegd tussen de relevantie van de metrolijn en de invoering van een tolheffing. In die studie wordt gesteld dat de metro nuttiger is indien een dergelijk systeem zou bestaan.

Hij vraagt Charles Picqué of er, toen hij minister-president was, in de regering gesproken is over een tolheffing en welk standpunt hij innam over de invoering van een dergelijke maatregel.

Daarnaast wil hij van Charles Picqué weten of er volgens hem lessen kunnen worden getrokken voor de toekomst en of hij bepaalde nuttige aanbevelingen of richtlijnen zou kunnen meegeven voor latere infrastructuurprojecten in het Brussels Gewest, die zowel voor het Parlement als voor toekomstige regeringen van pas kunnen komen.

De heer Charles Picqué merkt op dat sommige leden van de commissie reeds zijn gaan grasduinen in de archieven van het Parlement om te achterhalen hoe de debatten destijds verliepen en welke standpunten er werden ingenomen.

1.2.3. Uiteenzetting van Guy Vanhengel, gewezen minister van Financiën

De heer Guy Vanhengel wijst er om te beginnen op dat de uitbreiding van de noord-zuidlijn niet de eerste uitbreiding van het metronet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is. Toen de eerste gewestregering aantrad, werd het net uitgebreid richting Erasmus. De werken daarvoor hebben veel tijd in beslag genomen, maar werden uiteindelijk tot een goed einde gebracht. Iedereen is het erover eens dat dat een succes was.

De uitbreiding van het metronet heeft altijd deel uitgemaakt van het Brussels politieke debat. Daarnaast zijn er ook nog enkele andere grote investeringen verricht in het verleden van het gewest: waterzuiveringsstations, tunnels, viaducten en de renovatie van de Leopold II-tunnel. Hij verwijst ook naar de tunnel tussen Schuman en Josaphat, een omvangrijke investering waarvan de federale overheid het leeuwendeel voor haar rekening heeft genomen. Tot slot noemt hij de investeringen in veiligheid, met onder meer de oprichting van safe.brussels na de aanslagen. Dat zijn allemaal dure projecten waarvoor men de financiering rond heeft gekregen en die correct zijn uitgevoerd.

Aankankelijk werd de totale kostprijs van het Metro 3-project geraamd op ongeveer een miljard euro. De toenmalige regering tekende financiële schema's uit die werden verwerkt in het meerjarige investeringsplan. Daarin bepaalde zij met welke kredietlijnen dat bedrag gespreid in de tijd zou kunnen worden gedekt. Het is dus

Comme pour l'extension vers Erasme, il est prévu que la majeure partie du financement provienne du mécanisme de coopération Beliris.

Il a siégé au comité ministériel Beliris de 2000 à 2019, avec une interruption entre 2009 et 2011 lorsqu'il exerça la fonction de vice-Premier ministre fédéral en charge du budget. Il a donc suivi le dossier sous différents angles institutionnels.

Il explique que le crédit annuel Beliris, fixé à 125 millions d'euros, est transformé en fonds, ce qui permet de reporter les montants non utilisés. Ce fonds contient aujourd'hui entre 400 et 500 millions d'euros. Il précise toutefois que l'activation de ces montants suppose l'accord fédéral, car toute dépense supérieure à 125 millions d'euros affecte le solde budgétaire fédéral.

En 2010, un refinancement d'environ 470 millions d'euros est accordé à la Région par l'autorité fédérale, refinancement assorti de conditions visant notamment à soutenir les investissements en mobilité et en transports publics.

Le comité stratégique de Beliris est composé de quatre ministres fédéraux et quatre ministres bruxellois, en ce compris le ministre régional compétent pour la mobilité et les travaux publics. Les décisions y sont prises par consensus. Ceci dit, le véritable pilote du dossier est le ministre régional en charge de la mobilité et des travaux publics.

Le milliard initial d'investissement est couvert financièrement au moment du lancement, même si cette affectation intégrale des moyens de Beliris suscite des débats internes, notamment sur l'usage de ces crédits traditionnellement destinés à soutenir la fonction internationale de Bruxelles.

Il aborde ensuite le rapport de la Cour des comptes, qu'il a lu attentivement. Il faut reconnaître la qualité de l'analyse tout en soulignant que certaines appréciations sont nuancées. Il mentionne notamment les débats relatifs aux éventuels conflits d'intérêts dans les procédures de marché public, qu'il présente comme des appréciations discutables plutôt que des constats définitifs.

Concernant l'évolution des estimations budgétaires, le coût global est estimé à environ 824 millions d'euros en 2012, pour ensuite passer à 1,3 milliard, puis 1,6 milliard, et enfin 1,7 milliard en 2017. En 2024, l'estimation atteint 4,7 milliards d'euros, la hausse majeure se concentrant sur le tronçon Nord-Bordet, sous la responsabilité de Beliris. Il ne fait plus partie du gouvernement au moment de cette

niet zo dat het project werd opgestart zonder enig zicht te hebben op de manier waarop het zou worden gefinancierd. Net als voor de uitbreiding naar Erasmus was bepaald dat het grootste deel van de financiering afkomstig zou zijn van het Beliris-samenwerkingsakkoord.

Van 2000 tot 2019 maakte hij deel uit van het ministeriële comité van Beliris, met een onderbreking tussen 2009 en 2011 toen hij federaal vice-Eerste minister was en tevens bevoegd was voor de begroting. Hij heeft het dossier dus kunnen volgen vanuit verschillende posities binnen het institutionele bestel.

Hij legt uit dat het jaarlijkse Beliriskrediet van 125 miljoen euro werd omgezet in een fonds, waardoor ongebruikte bedragen konden worden overgedragen. Dat fonds bevat momenteel tussen de 400 en 500 miljoen euro. Hij verduidelijkt evenwel dat die bedragen enkel kunnen worden geactiveerd mits de federale overheid daarmee instemt, aangezien elke uitgave van meer dan 125 miljoen euro weegt op het federale begrotingssaldo.

In 2010 kende de federale overheid het gewest een herfinanciering toe van ongeveer 470 miljoen euro. Daar waren enkele voorwaarden aan gekoppeld. Zo moesten er voornamelijk investeringen in mobiliteit en openbaar vervoer mee worden ondersteund.

Het strategisch comité van Beliris bestaat uit vier federale ministers en vier Brusselse ministers, onder wie de gewestelijke minister die bevoegd is voor Mobiliteit en Openbare Werken. Dat comité neemt beslissingen bij consensus. De gewestelijke minister van Mobiliteit en Openbare Werken treedt daarbij op als de piloot van het dossier.

Het aanvankelijke investeringsbedrag van een miljard euro was financieel gedekt toen het project van start ging, ook al gaf de volledige toewijzing van de middelen uit het Belirisfonds aanleiding tot interne discussies, die onder meer gingen over het feit dat die middelen normaal gezien bestemd zijn om de internationale functie van Brussel te ondersteunen.

Vervolgens gaat hij in op het verslag van het Rekenhof, dat hij aandachtig heeft gelezen. Het moet gezegd dat het Hof een kwaliteitsvolle analyse heeft gemaakt. Hij benadrukt echter de nuances die bepaalde beoordelingen bevatten. Hij verwijst onder meer naar de hele discussie over de mogelijke belangenvermenging in de aanbestedingsprocedures, die volgens hem eerder bestempeld kunnen worden als een discutabele beoordeling dan als een definitieve vaststelling.

Vervolgens schetst hij de evolutie van de budgettaire ramingen. De totale kostprijs werd in 2012 geraamd op ongeveer 824 miljoen euro. Dat bedrag liep vervolgens op tot 1,3 miljard euro en nadien tot 1,6 miljard euro om in 2017 uiteindelijk neer te komen op 1,7 miljard euro. In 2024 steeg de raming tot maar liefst 4,7 miljard euro. De grootste kostenstijging was er voor het traject tussen het

explosion budgétaire.

Cette augmentation spectaculaire découle notamment d'offres reçues jugées excessives par les autorités concernées, lesquelles estiment qu'un important effort de réduction des coûts reste possible.

L'orateur demeure convaincu de la nécessité d'un axe Nord-Sud structurant en complément de l'axe est-ouest existant. Ce projet reste réalisable à condition d'activer l'ensemble des sources de financement disponibles.

Il considère qu'à court terme, la priorité régionale est la réduction du déficit budgétaire pour environ un milliard d'euros, ce qui impose un étalement des investissements ou le recours à d'autres mécanismes de financement. Il évoque alors plusieurs pistes: partenariats public-privé, mobilisation intégrale des crédits Beliris, activation du fonds Beliris, recours aux investissements propres de la STIB, crédits régionaux des travaux publics, Banque européenne d'investissement et mise en place d'un péage urbain, lequel figure dans l'accord de gouvernement sortant mais n'a jamais été concrétisé.

Il conclut en affirmant que le déficit budgétaire actuel de la Région ne résulte pas du métro 3. Ce déficit trouve son origine dans d'autres dérives de dépenses qu'il conviendrait de corriger rapidement.

1.2.4. Échange de vues

Mme Françoise Desmedt souhaite savoir si M. Guy Vanhengel était présent au sein du Comité stratégique de Beliris au moment où la décision de scinder le projet en deux maîtrises d'ouvrage a été prise.

Elle souligne ensuite que, lors de l'extension du métro vers Erasme, bien que le financement ait largement reposé sur Beliris, la STIB assurait seule cette fonction et le projet s'est réalisé sans difficultés majeures. Pourquoi, dans ce cas précis, a-t-il été décidé de procéder autrement?

Le coût estimé initialement à un milliard d'euros devait être partiellement couvert par des moyens Beliris, sans que l'intégralité du montant ne soit formellement garantie à ce moment-là. Était-il acquis, dès cette époque, que Beliris financerait effectivement la totalité du projet? Était-il admis que la Région ne disposait pas des moyens suffisants pour financer seule le projet de métro 3?

Elle rappelle que M. Guy Vanhengel a exercé durant de nombreuses années la fonction de ministre des Finances et qu'il a siégé dans des instances décisionnelles impliquées

Noordstation en Bordet, waarvoor Beliris verantwoordelijk is. Hij maakte geen deel meer uit van de regering toen het kostenplaatje explodeerde.

Die spectaculaire stijging was voornamelijk toe te schrijven aan de ontvangen offertes die de betrokken overheden buitensporig vonden. Zij waren van oordeel dat er nog ruimte was voor een grote kostenbesparing.

De spreker blijft ervan overtuigd dat een goed gestructureerde noord-zuidas een noodzakelijke aanvulling vormt op de bestaande oost-westas. Dat project is nog steeds uitvoerbaar, op voorwaarde dat alle beschikbare financieringsbronnen worden aangesproken.

Het gewest moet er volgens hem nu op de eerste plaats voor zorgen dat het begrotingstekort van ongeveer een miljard euro wordt teruggedrongen. Daarvoor is het nodig om de investeringen te spreiden of een beroep te doen op andere financieringsmechanismen. Hij schuift een aantal mogelijkheden naar voren: publiek-private samenwerkingsverbanden, de volledige benutting van de kredieten van het Belirisfonds, de activering van het Belirisfonds, de eigen investeringen van de MIVB, de gewestelijke kredieten voor openbare werken, de Europese Investeringsbank en de invoering van een stadstol, die in het regeerakkoord van de uittredende regering was opgenomen maar er nooit is gekomen.

Afrondend stelt hij dat het huidige begrotingstekort van het gewest niet het gevolg is van Metro 3. Dat tekort is te wijten aan een reeks andere uitgaven die zijn ontspoord en die snel moeten worden gecorrigeerd.

1.2.4. Gedachtewisseling

Mevrouw Françoise Desmedt wil graag weten of de heer Guy Vanhengel aanwezig was in het strategisch comité van Beliris toen de beslissing werd genomen om het project op te splitsen tussen twee bouwheren.

Zij benadrukt vervolgens dat de uitbreiding van het metronet richting Erasmus weliswaar grotendeels werd gefinancierd door Beliris, maar dat de MIVB daar alleen voor instond en dat de uitvoering van dat project zonder noemenswaardige problemen is verlopen. Waarom is in dit specifieke geval beslist om anders te werk te gaan?

Het was de bedoeling om de kosten, die aanvankelijk op een miljard euro waren geraamd, deels te betalen met middelen van Beliris, zonder dat het volledige bedrag op dat moment echter formeel gegarandeerd was. Was destijds verworven dat Beliris daadwerkelijk het hele project zou financieren? Werd erkend dat het gewest niet over voldoende middelen beschikte om het Metro 3-project alleen te financieren?

Zij herinnert eraan dat de heer Guy Vanhengel jarenlang minister van Financiën is geweest en dat hij deel heeft uitgemaakt van de besluitvormingsorganen die betrokken

dans l'évolution du projet. Elle souligne que la Cour des comptes relève déjà, avant 2020, une augmentation significative des coûts.

Elle observe que l'estimation de départ, fondée sur un coût d'environ 100 millions d'euros par kilomètre, apparaît rétrospectivement particulièrement optimiste. Dans cette optique, était-il soutenable de poursuivre l'engagement dans un tel projet, même avec la contribution fédérale, alors que les coûts commencent à croître de manière notable dès 2015?

Elle s'interroge sur l'existence de mécanismes de contrôle financier mis en place par le Gouvernement régional, y compris sous son autorité en tant que ministre des Finances, afin de garantir la soutenabilité budgétaire du projet au fur et à mesure de l'augmentation des estimations. Des dispositifs spécifiques de monitoring financier ont-ils été instaurés pour encadrer cette évolution?

Elle évoque ensuite une déclaration attribuée à Pascal Smet dans un reportage consacré au quartier Stalingrad, selon laquelle le permis aurait été délivré peu avant les élections de 2019 avec l'intention, partagée avec Rudi Vervoort et Guy Vanhengel, de rendre le projet irréversible. Elle demande s'il confirme cette déclaration.

Elle aborde enfin la question des partenariats public-privé, rappelant les mises en garde de la Cour des comptes à ce sujet. Elle cite l'exemple du projet Diabolo, qui a entraîné des surcoûts pour les usagers se rendant à l'aéroport, et souligne que, *in fine*, la Région peut être amenée à supporter une partie des charges.

M. Guy Vanhengel estime que, sans activation de mécanismes complémentaires tels que les partenariats public-privé, il est impossible de financer un projet de cette ampleur uniquement au moyen des crédits annuels de la Région. Il observe que les PPP suscitent des réticences dans une partie du monde politique bruxellois, alors même que des montages similaires ont été utilisés, notamment pour la rénovation du tunnel Léopold II, avec des résultats qu'il considère positifs.

L'objectif n'est pas d'obtenir un milliard intégral de Beliris, mais de faire supporter par ce biais la part la plus importante possible du financement initialement estimé. Il rappelle que d'autres sources de financement existent et qu'un montage financier repose nécessairement sur une combinaison de leviers.

Concernant les déclarations attribuées à Pascal Smet, il indique qu'elles relèvent de l'appréciation personnelle de celui-ci. Il n'entend pas les commenter directement, mais reconnaît que les membres du gouvernement mentionnés ont toujours soutenu le principe d'un axe Nord-Sud structurant.

waren bij de ontwikkeling van het project. Zij wijst erop dat er volgens het Rekenhof al voor 2020 sprake was van een aanzienlijke kostenstijging.

Zij merkt op dat de oorspronkelijke raming, die gebaseerd was op een kostprijs van ongeveer 100 miljoen euro per kilometer, achteraf beschouwd bijzonder optimistisch lijkt. Was het verdedigbaar om zich zelfs met de inbreng van de federale overheid te blijven engageren voor een dergelijk project, terwijl de kosten al vanaf 2015 aanzienlijk begonnen te stijgen?

Zij vraagt of de gewestregering, ook toen hij minister van Financiën was, financiële controlemechanismen had ingesteld om erop toe te zien dat het project betaalbaar zou blijven naarmate de kostenramingen opliepen. Werden er specifieke instrumenten ingevoerd om financieel de vinger aan de pols te houden?

Vervolgens verwijst zij naar een uitspraak van Pascal Smet in een reportage over de Stalingradwijk, waarbij hij zei dat de vergunning kort voor de verkiezingen van 2019 werd uitgereikt met de bedoeling, waar ook Rudi Vervoort en Guy Vanhengel achter stonden, om het project onomkeerbaar te maken. Zij vraagt of hij die uitspraak kan bevestigen.

Een laatste thema dat zij aansnijdt, is de publiek-private samenwerking. Zij wijst erop dat het Rekenhof daarover enkele waarschuwingen heeft geformuleerd. Zij haalt als voorbeeld het Diaboloproject aan, dat geleid heeft tot extra kosten voor reizigers die zich naar de luchthaven begeven. Zij benadrukt dat het gewest er per slot van rekening toe genoopt kan worden om een deel van de lasten voor zijn rekening te nemen.

De heer Guy Vanhengel meent dat het niet mogelijk is om een dergelijk grootschalig project uitsluitend met de jaarlijkse middelen van het gewest te financieren zonder aanvullende publiek-private samenwerkingsverbanden op te zetten. Hij merkt op dat publiek-private samenwerkingsverbanden bij een deel van de Brusselse politici op verzet stuiten, hoewel in het verleden reeds gelijkaardige constructies werden toegepast, onder meer voor de renovatie van de Leopold II-tunnel, wat volgens hem heeft geleid tot positieve resultaten.

Het was niet de bedoeling om het volledige miljard via Beliris te verkrijgen, maar wel om het fonds een zo groot mogelijk deel van het aanvankelijk geraamde financieringsbedrag te laten dragen. Hij wijst erop dat er nog andere financieringsbronnen bestaan en dat een financiële constructie noodzakelijkerwijs berust op een combinatie van hefboomen.

De uitspraken van Pascal Smet laat hij voor diens rekening. Hij wil daar niet rechtstreeks op ingaan, maar hij geeft toe dat de genoemde regeringsleden altijd principieel voorstander zijn geweest van een goed gestructureerd noord-zuidas.

Interrogé sur les estimations initiales et leur évolution, il rappelle que le ministre du Budget est tributaire des données techniques qui lui sont transmises. Il n'est pas réaliste d'exiger du responsable budgétaire qu'il vérifie lui-même la validité technique des estimations. Il indique ne jamais avoir eu l'impression que les coûts auraient été volontairement sous-estimés afin de faciliter la prise de décision. L'augmentation significative intervient surtout après 2020, principalement sur le tronçon nord.

Concernant les mesures de contrôle financier, il précise que le gouvernement veille à ce que les crédits inscrits au budget puissent être effectivement décaissés. Il rappelle que les montants engagés jusqu'à présent ont été couverts budgétairement. Il souligne également que la part effectivement financée par la Région demeure, à ce stade, limitée.

Il explique que les estimations globales, même lorsqu'elles atteignent 1,6 milliard d'euros, ne correspondent pas à des décaissements immédiats. Les paiements s'échelonnent sur plusieurs exercices budgétaires. À l'époque des décisions concernées, l'engagement dans le projet lui semble raisonnable au regard des informations disponibles et des perspectives de financement envisagées.

M. Gilles Verstraeten souhaite savoir si les plans pluriannuels d'investissement couvrant la période 2001-2019 sont publiquement accessibles et consultables dans le détail.

Il revient ensuite sur la notion de «pilote» du projet et relève que les compétences en matière de mobilité et de travaux publics ont parfois été réparties entre différents membres du gouvernement, ce qui a pu compliquer le pilotage. Pourquoi l'intervenant insiste autant sur cette responsabilité fonctionnelle? Estime-t-il que le ministre compétent n'a pas toujours exercé pleinement cette responsabilité dans la conduite du projet?

En outre, pourquoi avoir fixé un montant déterminé du côté de Beliris, sans prévoir un mécanisme évolutif ou conditionnel, alors que les dépassements éventuels semblent, *de facto*, reposer principalement sur la Région?

Il prend acte du fait que le ministre du Budget est tributaire des données techniques transmises par les administrations et opérateurs. Il soulève toutefois l'hypothèse d'un biais de confirmation. Il se demande si l'enthousiasme des acteurs techniques impliqués dans le projet – notamment au sein de la STIB et de Beliris – n'a pas pu influencer l'appréciation des risques et des coûts. Sans accuser quiconque de manipulation, il évoque la possibilité d'une tendance naturelle à privilégier les analyses confirmant la pertinence du projet au détriment d'avis plus critiques.

Dans le même esprit, le commissaire revient sur l'équilibre entre considérations techniques et considérations politiques dans le choix des tracés. Les choix ont-ils

Op de vragen over de oorspronkelijke ramingen en de evolutie daarvan antwoordt hij dat de minister van Begroting aangewezen is op de technische gegevens die hem worden verstrekt. Het is niet realistisch om van de begrotingsverantwoordelijke te eisen dat hij zelf nagaat of de ramingen technisch gezien steek houden. Hij heeft nooit de indruk gehad dat de kosten doelbewust te laag werden geraamd om de besluitvorming te vergemakkelijken. Het is vooral na 2020 dat de kosten aanzienlijk gestegen zijn, vooral voor het noordelijke traject.

Wat de financiële controlemaatregelen betreft, verduidelijkt hij dat de regering erop toezag dat de begrote kredieten ook daadwerkelijk konden worden uitgegeven. Hij wijst erop dat de tot nu toe vastgelegde bedragen gedekt zijn door de begroting. Hij benadrukt eveneens dat het door het gewest gefinancierde deel vooralsnog beperkt blijft.

Hij legt uit dat de globale ramingen, ook al liepen ze op tot 1,6 miljard euro, niet onmiddellijk werden besteed. De betalingen werden gespreid over meerdere begrotingsjaren. Toen de beslissingen daarover werden genomen, leek het hem in het licht van de beschikbare informatie en de naar voren geschoven financieringsvooruitzichten gerechtvaardigd om zich te engageren voor het project.

De heer Gilles Verstraeten wil graag weten of de meerjarige investeringsplannen voor de periode 2001-2019 openbaar toegankelijk zijn en in detail kunnen worden ingekeken.

Vervolgens wil hij het nog even hebben over het concept "piloot van het project". De bevoegdheden op het gebied van mobiliteit en openbare werken werden soms over verschillende leden van de regering verdeeld, waardoor het niet altijd zo duidelijk was wie fungeerde als piloot. Waarom hamert de spreker zo op die functionele verantwoordelijkheid? Is hij van mening dat de bevoegde minister niet altijd ten volle zijn verantwoordelijkheid heeft genomen om het project tot een goed einde te brengen?

Waarom is er een vast bedrag bepaald voor Beliris, zonder te voorzien in correcties of voorwaarden, terwijl blijkbaar vooral het gewest de eventuele bijkomende kosten moet dragen?

Hij neemt er akte van dat de minister van Begroting aangewezen is op de technische gegevens die hem door de besturen en operatoren worden verstrekt. Er is evenwel zo iets als een bevestigingsvooordeel. Hij vraagt of de begeestering van de technici die bij het project betrokken waren, met name binnen de MIVB en Beliris, de inschatting van de risico's en kosten niet beïnvloed heeft. Zonder iemand van manipulatie te willen beschuldigen, wijst hij erop dat het des mensen is om eerder naar analyses te luisteren die de relevantie van het project bevestigen, dan naar meer kritische adviezen.

Het commissielid verwijst in dat verband ook naar het evenwicht tussen de technische en politieke afwegingen bij de keuze van de tracés. Speelden er bij die keuzes

pu être influencés par des logiques politiques qui n'étaient pas nécessairement optimales du point de vue technique ou budgétaire?

Dans le cas de l'extension vers Erasme, un découpage entre deux maîtres d'ouvrage n'avait pas été retenu. Il demande des éclaircissements sur la cohérence structurelle de ce choix et sur ses implications opérationnelles.

M. Guy Vanhengel explique que les montants inscrits dans les plans d'investissement sont établis en fonction d'un calendrier prévisionnel. À l'époque, le gouvernement estime que la ligne de métro serait déjà en service à ce stade. Les crédits sont donc programmés en fonction d'un rythme anticipé de décaissement. Or, jusqu'à présent, les dépenses effectives restent limitées.

Les montants effectivement décaissés ont pu être couverts dans l'enveloppe des 50 millions d'euros apportés par Beliris. La Région, selon lui, n'a ni intérêt à dépenser davantage que nécessaire ni à immobiliser des ressources dans des réserves inutilisées. Lorsque des moyens ne sont pas immédiatement requis pour un projet donné, ils doivent être affectés à des besoins plus urgents.

Il évoque à cet égard l'exemple des tunnels bruxellois, et en particulier celui du tunnel Léopold II. Au moment où la question de la sécurité des tunnels devient prioritaire et fait l'objet d'importants débats parlementaires, il apparaît nécessaire de mobiliser en urgence des crédits substantiels. Dans ce contexte, les dépenses liées au métro peuvent être temporairement reportées, dès lors qu'elles ne génèrent pas encore de charges budgétaires immédiates comparables.

Certains événements imprévisibles, tels que les attentats, conduisent à dégager des moyens importants pour la sécurité, notamment à travers la mise en place de structures comme safe.brussels et des mécanismes de coordination renforcée. Les arbitrages budgétaires s'opèrent donc en permanence au regard des circonstances.

S'agissant de la maîtrise des coûts, il réaffirme sa préférence pour les partenariats public-privé (PPP). Lorsqu'un partenaire privé s'engage à réaliser un projet dans un cadre budgétaire déterminé, il assume un risque financier direct. Cette responsabilité incite à une gestion plus rigoureuse des coûts.

Dans le secteur public, la logique de responsabilisation financière est différente. Les dépassements éventuels ne pèsent pas de la même manière sur les décideurs opérationnels, ce qui peut affaiblir la discipline budgétaire. À l'inverse, dans un montage impliquant des partenaires privés soumis à des exigences de rendement et à une responsabilité contractuelle stricte, la maîtrise des coûts constitue une contrainte directe et structurante.

Compte tenu de la situation budgétaire actuelle de la Région, la réalisation du projet Métro 3 devra

politique overwegingen mee die technisch of budgettair gezien misschien niet optimaal waren?

Voor de uitbreiding naar Erasmus werd niet gekozen voor een opsplitsing tussen twee bouwheren. Hij vraagt meer duidelijkheid over de structurele doordachtheid van die keuze en de gevolgen ervan in de praktijk.

De heer Guy Vanhengel legt uit dat de bedragen in de investeringsplannen werden bepaald op basis van een geraamd tijdschema. De regering ging er destijds van uit dat de metrolijn vandaag reeds in gebruik zou zijn. De ingeschreven kredieten zijn dus afgestemd op het verwachte ritme van de uitgaven. Tot nu toe blijven de werkelijke uitgaven echter beperkt.

De daadwerkelijk gespendeerde bedragen konden worden betaald met het aangereikte budget van 50 miljoen euro van Beliris. Het gewest heeft er volgens hem geen belang bij om meer uit te geven dan nodig, maar ook niet om middelen op te potten en ze niet te gebruiken. Wanneer middelen niet onmiddellijk nodig zijn voor een bepaald project, moeten ze worden aangewend om dringendere behoeften te lenigen.

In dat verband haalt hij als voorbeeld de Brusselse tunnels, en in het bijzonder de Leopold II-tunnel, aan. Toen de veiligheid van de tunnels bovenaan het prioriteitenlijstje kwam te staan en aanleiding gaf tot hevige debatten in het Parlement, bleek het nodig om er dringend aanzienlijke bedragen voor uit te trekken. De uitgaven voor de metro konden tijdelijk worden uitgesteld, omdat er nog niet onmiddellijk vergelijkbare budgetten voor nodig waren.

Een aantal onvoorspelbare gebeurtenissen, zoals de aanslagen, hebben ertoe geleid dat aanzienlijke middelen werden vrijgemaakt voor veiligheid. Er werden organen als safe.brussels opgericht en de coördinatie werd versterkt. Er worden dus voortdurend begrotingsafwegingen gemaakt onder druk van de omstandigheden.

Om de kosten onder controle te houden geeft hij de voorkeur aan publiek-private samenwerking (PPS). Wanneer een private partner zich ertoe verbindt om een project met een bepaald budget uit te voeren, neemt die een direct financieel risico. Die verantwoordelijkheid vormt een stimulans om de kosten strikter te beheersen.

De overheidssector bekijkt financiële verantwoordelijkheid anders. Eventuele overschrijdingen verontrusten niet in dezelfde mate degenen die operationele beslissingen nemen, wat tot minder begrotingsdiscipline kan leiden. Daartegenover staat dat private partners in een constructie waarin ze rendement moeten halen en gebonden zijn aan strikte contractuele afspraken, er rechtstreeks en structureel toe genoopt zijn de kosten te beheersen.

Gezien de huidige budgettaire toestand van het gewest zal de uitvoering van het Metro 3-project over een langere

nécessairement être étalée dans le temps ou financée par des sources complémentaires, en particulier fédérales ou via des mécanismes alternatifs comme les PPP.

Mme Sofia Bennani rappelle que l'étude d'opportunité de 2012, approuvée par le gouvernement, repose sur une estimation de 590 millions d'euros pour le creusement du tunnel. Cette évaluation ne tient pas compte de dépenses pourtant indispensables, telles que la construction du dépôt de Haren ou la transformation du prémétro entre Albert et la Gare du Nord. Comment le gouvernement valide-t-il l'opportunité d'un projet d'une telle ampleur sur la base d'une estimation aussi incomplète?

Concernant l'attribution du marché à BMN, la Cour des comptes estime que la combinaison entre tranche ferme et tranches conditionnelles peut créer un risque de conflit d'intérêts. La STIB conteste cette lecture. Quelle est la position de l'ancien ministre des Finances?

Elle rappelle que le rapport final de l'étude d'opportunité de 2012 mentionne un objectif de réduction de 20 % du trafic automobile à la mise en place d'un péage urbain. Or ce péage n'est toujours pas instauré. Comment le gouvernement a-t-il justifié la poursuite d'un projet lourd et coûteux alors que les hypothèses stratégiques fondamentales sur lesquelles il repose ne sont pas réalisées?

Elle s'interroge également sur le lancement, en 2011, du marché d'études de gros œuvre par la DITP de Bruxelles Mobilité, soit quinze mois avant la conclusion finale de l'étude BMN sur l'opportunité du projet. Comment expliquer que des études techniques et financières substantielles soient engagées avant même que l'opportunité stratégique du projet ne soit définitivement établie?

Elle rappelle qu'en juillet 2015, lors de l'approbation de la poursuite des phases d'études, l'estimation du coût d'un tronçon passe de 281,2 millions d'euros en mars 2015 à 552 millions d'euros en juillet de la même année. Comment le gouvernement peut-il accepter une telle évolution budgétaire? Cela n'illustre-t-il pas une impréparation du dossier?

Enfin, elle évoque les critiques formulées par la Cour des comptes quant à l'incohérence de la planification stratégique du métro 3 et aux faiblesses de coordination entre politiques publiques, mobilité et aménagement du territoire. Elle mentionne notamment l'absence de coordination avec le RER à certains points d'interconnexion ainsi que l'octroi de permis d'urbanisme ou l'approbation de projets immobiliers incompatibles avec le tracé du métro après validation de celui-ci. Comment expliquer ces défaillances structurelles de coordination entre niveaux de pouvoir et administrations?

M. Guy Vanhengel souligne que le rapport de la Cour des comptes formule une appréciation nuancée et aborde ensuite la question du risque de conflit d'intérêts. La STIB, de son côté, défend la validité juridique et procédurale du

periode moeten worden gespreid of moeten worden gefinancierd met aanvullende, vooral federale middelen of via een alternatief zoals een PPS.

Mevrouw Sofia Bennani wijst erop dat de door de regering goedgekeurde opportuniteitsstudie van 2012 uitging van een raming van 590 miljoen euro voor het graven van de tunnel. Die raming hield echter geen rekening met enkele nochtans noodzakelijke uitgaven, zoals de bouw van de stelplaats in Haren en de omvorming van de premetrolijn tussen Albert en het Noordstation. Hoe kon de regering de opportuniteit van een dergelijk omvangrijk project goedkeuren op basis van zo'n onvolledige raming?

Wat de gunning van de opdracht aan BMN betreft, is het Rekenhof van oordeel dat de combinatie van een vaste schijf en voorwaardelijke schijven een mogelijk risico op belangenvermenging inhield. De MIVB betwist die interpretatie. Wat is het standpunt van de voormalige minister van Financiën?

Zij wijst erop dat in het eindverslag van de opportuniteitsstudie uit 2012 het streefdoel om het autoverkeer met 20 % te verminderen gekoppeld was aan de invoering van een stadstol. Die tol is er nog altijd niet. Hoe rechtvaardigde de regering de voortzetting van dit grote en dure project, terwijl de belangrijkste strategische aannames waarop het was gebaseerd, geen concrete gestalte kregen?

Zij stelt zich ook vragen bij het feit dat de studieopdracht voor de ruwbouwwerken door de DIOV van Brussel Mobiliteit in 2011 werd uitgeschreven. Dat is vijftien maanden voor de definitieve afronding van de opportuniteitsstudie van BMN over het project. Hoe valt te verklaren dat er wezenlijke technische en financiële studies werden opgestart nog voordat definitief was vastgesteld dat het project strategisch opportuun was?

In juli 2015, toen de volgende studiefasen werden goedgekeurd, was de geraamde kostprijs van een deel van het traject gestegen tot 552 miljoen euro, terwijl die in maart van dat jaar nog 281,2 miljoen euro bedroeg. Hoe kon de regering een dergelijke budgettaire ontsparing goedkeuren? Wijst dat niet op een gebrek aan voorbereiding van het dossier?

Afrondend verwijst zij naar de kritiek van het Rekenhof op de inconsistente strategische planning van metrolijn 3 en de gebrekkige samenhang van de beleidskeuzes inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening. Zij vermeldt onder meer het gebrek aan coördinatie met het GEN op bepaalde knooppunten, maar ook de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen en de goedkeuring van vastgoedprojecten die onverenigbaar waren met het reeds goedgekeurde tracé van de metro. Hoe valt te verklaren dat de coördinatie tussen de verschillende bestuursniveaus en overheidsdiensten structureel tekortschoot?

De heer Guy Vanhengel benadrukt dat het Rekenhof in zijn verslag eerst een genuanceerde beoordeling formuleert en vervolgens dieper ingaat op het risico op belangenvermenging. De MIVB voert aan dat de gekozen

montage retenu. Selon lui, les deux parties avancent des arguments recevables.

À titre personnel, il ne considère pas qu'il y ait eu conflit d'intérêts. La structuration en plusieurs phases n'empêchait pas d'interrompre la procédure à tout moment ni de relancer un appel d'offres si nécessaire. Il estime toutefois compréhensible que, pour éviter toute suspicion, Beliris ait décidé par la suite de modifier sa pratique. L'évolution des méthodes ne constitue pas la preuve qu'une faute ait été commise auparavant, mais traduit une volonté de prévenir les controverses.

Il aborde ensuite la question du dépôt de Haren et des dépenses non intégrées dans l'estimation initiale. Il rappelle que la STIB dispose de ses propres budgets d'investissement et qu'un dépôt constitue, à terme, un équipement nécessaire au fonctionnement d'une nouvelle ligne. L'inclusion ou non de ces infrastructures dans le coût global du projet relève de choix comptables et stratégiques. Il reconnaît néanmoins qu'au fil des années, le projet s'est enrichi de nombreux éléments supplémentaires qui n'étaient pas compris dans l'évaluation initiale du simple creusement du tunnel.

Progressivement, divers acteurs institutionnels — communes, autorités locales, comités de quartier, administrations — ont formulé des demandes d'aménagement complémentaires, notamment concernant les stations ou les abords. Ces ajouts successifs ont contribué à alourdir le projet et à en accroître le coût.

Concernant l'absence éventuelle station RER à Verboekhoven, même sans correspondance ferroviaire, cette station conserve son utilité en raison de son rôle de nœud de correspondance local et de la saturation historique des lignes de surface dans ce secteur.

Il convient de rappeler que la mise en place d'un péage améliore mécaniquement la rentabilité et l'impact modal du métro, notamment via des parkings de transit en périphérie, comme à Bordet. Toutefois, même en l'absence de péage, la ligne Nord-Sud conserve sa pertinence en termes de capacité de transport et de désengorgement.

Il se déclare favorable à l'instauration d'un péage urbain, non pour pénaliser les Bruxellois, mais pour faire contribuer davantage les navetteurs extérieurs qui bénéficient des infrastructures régionales.

Sur les hausses d'estimation intervenues avant 2020, il rappelle que les coûts ont effectivement augmenté entre 2012 et 2017, mais que l'explosion budgétaire majeure intervient après 2020, principalement sur le tronçon Nord-Bordet. Les estimations antérieures, bien qu'évolutives, restent pendant une longue période dans des ordres de grandeur comparables, l'augmentation la plus spectaculaire se concentrant ultérieurement sur une section précise du projet.

En tant que ministre du Budget, il se fonde nécessairement sur les estimations techniques transmises par les

constructie juridisch waterdicht was en alle procedures correct werden gevolgd. Volgens hem hebben beide partijen redelijke argumenten.

Hij vindt niet dat er sprake was van een belangenconflict. De opbouw in verschillende fasen belette niet dat de procedure op elk moment kon worden stopgezet of dat indien nodig een nieuwe offerteaanvraag kon worden uitgeschreven. Beliris heeft om begrijpelijke redenen zijn werkwijze later gewijzigd om verdachtmakingen te vermijden. Dat Beliris opteerde voor een andere manier van werken, betekent niet dat het in het verleden fouten had begaan. Het wilde gewoon controverses voorkomen.

Vervolgens gaat hij in op de vragen over de stelplaats in Haren en de uitgaven die niet verrekend waren in de oorspronkelijke raming. Hij wijst erop dat de MIVB over eigen investeringsmiddelen beschikt en dat een stelplaats op termijn noodzakelijk is voor de exploitatie van een nieuwe lijn. Of die infrastructuur al dan niet in de totale kostprijs van het project wordt opgenomen, is een boekhoudkundige en strategische keuze. Hij geeft wel toe dat het project in de loop der jaren is uitgebreid met tal van extra elementen die niet waren opgenomen in de oorspronkelijke raming voor het graven van de tunnel alleen.

Geleidelijk aan hebben verschillende instanties (gemeenten, lokale besturen, wijkcomités, overheidsdiensten) om bijkomende aanpassingen verzocht, die in het bijzonder verband hielden met de stations en de omgeving ervan. Die achtereenvolgende toevoegingen hebben het project complexer en duurder gemaakt.

Zelfs als het metrostation Verboekhoven als onderdeel van het GEN niet zou worden aangesloten op het spoornet, blijft het nuttig omdat het een lokaal overstapknooppunt vormt en de bovengrondse lijnen in dat gebied al sinds lang verzadigd zijn.

De invoering van een stadstol verhoogt automatisch het rendement van de metrolijn en doet mensen overstappen op de metro, onder meer via overstapparkings in de rand, zoals aan Bordet. Ook wanneer de tol er niet zou komen, blijft de noord-zuidlijn echter zinvol om meer mensen te kunnen vervoeren en het fileprobleem te verhelpen.

Hij is voorstander van de invoering van een stadstol, niet om de Brusselaars een pad in de korf te zetten, maar om de pendelaars die gebruikmaken van de gewestinfrastructuur, hun deel te doen betalen.

Vervolgens wijst hij erop dat de kostenramingen tussen 2012 en 2017 inderdaad zijn gestegen, maar dat het kostenplaatje pas echt is ontploft na 2020, voornamelijk voor het gedeelte tussen het Noordstation en Bordet. Daarvoor gingen de ramingen weliswaar in stijgende lijn, maar de verschillen bleven gedurende een lange periode van een vergelijkbare grootteorde. De meest spectaculaire stijging deed zich later voor en had voornamelijk betrekking op een specifiek deel van het traject.

Als minister van Begroting kon hij zich enkel baseren op de technische ramingen die hij ontving van de bevoegde

administrations et les opérateurs compétents. Il affirme ne jamais avoir eu le sentiment que ces estimations aient été volontairement sous-évaluées pour faire avancer le dossier.

M. Hicham Talhi souligne l'écart entre la mise en œuvre du métro, pour lequel des moyens ont été mobilisés, et l'absence de concrétisation du péage urbain, pourtant inscrit dans la stratégie initiale. Pourquoi l'un des deux volets a avancé alors que l'autre est resté lettre morte?

Il pose ensuite la question d'un éventuel mécanisme d'arrêt: existe-t-il, à un moment donné, un seuil financier au-delà duquel le gouvernement décide de stopper le projet?

Il souligne que le rapport de la Cour des comptes montre une évolution importante des estimations après le départ de M. Guy Vanhengel du gouvernement et s'interroge, dès lors, sur la possibilité d'une sous-estimation antérieure.

Il exprime son inquiétude face à une confiance répétée accordée aux experts techniques, même lorsque ceux-ci signalent le caractère incertain de leurs évaluations. Il questionne la solidité du suivi budgétaire dans ces conditions.

Il évoque ensuite la responsabilité politique liée à certains actes posés avant 2019, notamment la délivrance de permis susceptibles d'avoir contribué indirectement à l'augmentation ultérieure des coûts. Même si l'explosion budgétaire intervient après le départ de M. Vanhengel, certaines décisions antérieures peuvent avoir eu des effets structurels sur la suite du dossier.

Enfin, il pose une question générale de responsabilité personnelle: en tant que ministre des Finances durant une longue période, considère-t-il avoir commis des erreurs ou des fautes dans le cadre spécifique du projet Métro 3?

M. Guy Vanhengel rappelle que le péage urbain figure dans l'accord de gouvernement sortant. Il constate qu'il n'a pas été mis en œuvre.

Sur la question d'un éventuel mécanisme d'arrêt, il affirme qu'il existe bien des «stops». Les responsables de Beliris ont eux-mêmes estimé qu'un passage de 800 millions à 3 milliards d'euros n'était plus acceptable. À ce stade, un arrêt a été décidé. Les mécanismes d'arrêt interviennent lorsque l'ensemble des acteurs concernés considèrent que les limites raisonnables sont dépassées.

L'intervenant estime toutefois que ces garde-fous auraient dû être activés plus rapidement dans certains cas, notamment dans le dossier du Palais du Midi. Lorsqu'un chantier prend une ampleur excessive, il convient de réunir les parties prenantes et de réévaluer la situation sans

overheidsdiensten en operatoren. Hij heeft nooit de indruk gehad dat de bedragen doelbewust te laag werden geraamd om het dossier vooruit te doen gaan.

De heer Hicham Talhi duidt op het verschil tussen de uitvoering van het metroproject, waarvoor middelen zijn vrijgemaakt, en het uitblijven van de invoering van de stadstol, die nochtans deel uitmaakte van de oorspronkelijke strategie. Waarom is men vooruitgegaan met het ene terwijl het andere dode letter is gebleven?

Vervolgens vraagt hij of er een regeling was vastgelegd op basis waarvan de regering bij overschrijding van een bepaalde financiële drempel kon beslissen om het project stop te zetten.

Hij benadrukt dat uit het verslag van het Rekenhof blijkt dat de ramingen fors gestegen zijn nadat Guy Vanhengel de regering had verlaten. Hij vraagt zich dan ook af of de kosten daarvoor werden onderschat.

Het verontrust hem dat herhaaldelijk vertrouwen werd gesteld in de technische deskundigen, ook al gaven die aan dat hun ramingen onzeker waren. Hij twijfelt of de budgettaire follow-up in die omstandigheden betrouwbaar was.

Vervolgens heeft hij het over de politieke verantwoordelijkheid voor bepaalde handelingen die voor 2019 zijn gesteld, zoals de uitreiking van vergunningen die mogelijk onrechtstreeks mee hebben geleid tot de latere kostenstijging. Het kostenplaatje is weliswaar pas ontploft toen de heer Vanhengel al vertrokken was, maar misschien hebben bepaalde beslissingen die daarvoor al waren genomen, structurele gevolgen gehad voor het verdere verloop van het project.

Ten slotte stelt hij een algemene vraag over de persoonlijke verantwoordelijkheid. Vindt de heer Vanhengel dat hij, in zijn hoedanigheid van minister van Financiën gedurende een lange periode, fouten heeft gemaakt in het Metro 3-project?

De heer Guy Vanhengel herinnert eraan dat de stadstol was opgenomen in het regeerakkoord van de uittrekkende regering. Hij stelt vast dat die niet is ingevoerd.

Op de vraag over een eventueel stopzettingsmechanisme antwoordt hij dat er wel degelijk "rode lijnen" waren vastgesteld. De verantwoordelijken van Beliris vonden zelf dat een stijging van 800 miljoen naar 3 miljard euro niet meer aanvaardbaar was. Op dat moment werd beslist om het project stop te zetten. Het stopzettingsmechanisme trad in werking zodra alle betrokken partijen van oordeel waren dat de grenzen van wat redelijk was, overschreden waren.

De spreker meent evenwel dat die buffers in sommige gevallen sneller hadden moeten worden geactiveerd, met name bij de problemen onder het Zuidpaleis. Wanneer werken buitensporige proporties aannemen, moeten de betrokken partijen samenkomen om de situatie meteen

tarder. Il regrette un manque de garde-fous suffisamment contraignants à l'égard des partenaires privés impliqués dans le projet.

Il compare cette situation avec la gestion du tunnel Léopold II, où des mécanismes contractuels stricts ont été intégrés dès le départ, permettant de contenir les coûts dans les limites prévues. L'ampleur et la complexité du projet Métro 3 ont rendu le contrôle plus difficile et les dépassements ne sont devenus visibles qu'à un stade avancé.

Interrogé sur une éventuelle responsabilité personnelle, il accepte le principe d'une part d'autocritique. Il estime qu'au niveau budgétaire, davantage de garde-fous auraient pu être instaurés plus tôt. Une confiance importante a été accordée aux opérateurs techniques – Beliris, la STIB et les autres acteurs du terrain.

Il conclut en réaffirmant sa conviction que les partenariats public-privé constituent, selon son expérience, un outil efficace pour renforcer la responsabilisation contractuelle et la maîtrise des coûts.

M. Olivier Willocx rappelle l'exemple de l'extension du métro vers Erasme. Il souligne qu'à l'époque, environ 4,5 kilomètres ont été réalisés pour un coût de l'ordre de 100 millions d'euros, soit environ 200 millions d'euros en valeur actualisée, ce qui représente approximativement 40 millions par kilomètre. Il estime dès lors compréhensible qu'une estimation ultérieure de 80 millions par kilomètre puisse sembler raisonnable et compatible avec une enveloppe globale d'un milliard d'euros.

Il cherche toutefois à comprendre comment cette enveloppe initiale a pu connaître une telle dérive. Il évoque, d'une part, l'ambition technique de la STIB et, d'autre part, les demandes émanant des acteurs locaux. Ces éléments ont contribué à un dérapage progressif des coûts. La question centrale devient celle du contrôle budgétaire.

Au-delà du «pilote» politique du dossier, il existe nécessairement un pilotage financier. Une multiplication par cinq du budget initial traduit un défaut de maîtrise, soit dans la gouvernance, soit dans le contrôle financier exercé par le ministre compétent en matière de budget.

L'orateur rappelle qu'au moment de l'élaboration du plan IRIS 2, le métro est considéré comme relativement soutenable en exploitation, avec un taux de couverture par les recettes tarifaires d'environ 52 à 54 %, hors amortissement des infrastructures. Aujourd'hui, ce taux est descendu autour de 22 à 23 %. Il s'interroge dès lors sur la cohérence financière globale: si une nouvelle ligne est mise en service dans ces conditions, elle génère un déficit d'exploitation supplémentaire.

te herbeoordelen. Hij betreurt dat er geen voldoende afdwingbare buffers zijn ingebouwd ten aanzien van de privépartners die bij het project betrokken waren.

Hij maakt de vergelijking met de aanpak van de Leopold II-tunnel, waarvoor van bij het begin strikte contractuele afspraken werden gemaakt om de kosten binnen de gestelde perken te kunnen houden. Het Metro 3-project is zo groot-schalig en complex dat het moeilijker onder controle te houden is. Pas in een vergevorderd stadium werd duidelijk dat de budgetten overschreden zouden worden.

Op de vraag over zijn eventuele verantwoordelijkheid antwoordt hij dat hij voorstander is van een zekere mate van zelfkritiek. Hij meent dat op budgettair vlak al eerder meer buffers hadden kunnen worden ingebouwd. Er werd veel vertrouwen gesteld in de technische operatoren: Beliris, de MIVB en de andere actoren op het terrein.

Afrondend herhaalt hij dat hij er uit eigen ervaring van overtuigd is dat publiek-private samenwerkingsverbanden efficiënt zijn om de contractuele verantwoordelijkheid te versterken en de kosten beter onder controle te houden.

De heer Olivier Willocx haalt andermaal het voorbeeld van de uitbreiding van het metronet richting Erasmus aan. Destijds werd ongeveer 4,5 kilometer aangelegd voor een kostprijs van ongeveer 100 miljoen euro, wat in huidige waarde neerkomt op om en bij de 200 miljoen euro of zo'n 40 miljoen euro per kilometer. Het is zijns inziens dan ook begrijpelijk dat een raming van 80 miljoen euro per kilometer later redelijk werd bevonden en paste in een totaalbudget van een miljard euro.

Hij begrijpt echter niet hoe het oorspronkelijke budget zo sterk is kunnen ontsporen. Hij betreft er zowel de technische ambitie van de MIVB als de eisen van de lokale overheden bij. Die elementen hebben mee geleid tot een geleidelijke ontsporing van de kosten. De hamvraag is dan hoe het budget onder controle werd gehouden.

Naast de persoon die het dossier politiek aanstuurt, is er noodzakelijkerwijs ook iemand die de financiën aanstuurt. Dat het oorspronkelijke budget verviervoudigd is, wijst op een gebrek aan beheersing, hetzij in de bestuurlijke aanpak, hetzij in de financiële controle door de bevoegde minister van Begroting.

De spreker wijst erop dat de uitbating van de metrolijn bij de opmaak van het Iris 2-plan als vrij betaalbaar werd beschouwd, waarbij ongeveer 52 à 54 % van de kosten zou kunnen worden gedekt door de tariefinkomsten, zonder de afschrijving van de infrastructuur mee te rekenen. Vandaag is dat percentage gedaald tot 22 à 23 %. Hij stelt zich dan ook vragen over de algemene financiële consistentie: als onder die voorwaarden een nieuwe lijn in gebruik wordt genomen, zou dat een bijkomend exploitatietekort opleveren.

En outre, dans quelle configuration l'ancien ministre des Finances considérerait-il qu'il y a un conflit d'intérêts au niveau du marché attribué à BMN?

Dans le cadre du monitoring financier du projet, les décisions politiques relatives à la non-indexation des tarifs de la STIB ont-elles été intégrées dans l'analyse de soutenabilité à long terme, notamment en lien avec l'extension du réseau.

M. Guy Vanhengel reprend le tableau figurant à la page 72 du rapport de la Cour des comptes. Il rappelle qu'en 2014, le coût global est estimé à 824 millions d'euros, dans une perspective où la ligne aurait déjà dû être mise en service. Il constate ensuite une augmentation progressive des estimations pour en arriver à 1,8 milliard d'euros en 2020.

Cette évolution s'inscrit dans une temporalité longue et l'étalement sur plusieurs années constitue un élément d'appréciation important. Cette progression graduelle ne rend pas, à ce stade, le projet financièrement insoutenable.

Il faut toutefois distinguer cette évolution progressive de l'augmentation brutale intervenue par la suite, notamment sur le tronçon Nord-Bordet. Il devient légitime de s'interroger. Il précise qu'il n'est plus en fonction lorsque cette hausse intervient.

Il considère que le responsable politique compétent – qu'il qualifie de «pilote» – doit pouvoir percevoir l'évolution des risques en amont et ne peut découvrir une telle dérive sans signaux préalables. Une progression constante est compréhensible, mais une rupture brutale de cette ampleur appelle nécessairement une réaction.

Sur la question du conflit d'intérêts lié aux marchés BMN, il précise à quelles conditions il aurait changé d'avis. Il indique qu'il aurait considéré qu'un conflit existait s'il y avait eu un automatisme contraignant entre l'attribution de la première tranche et l'obligation d'attribuer toutes les phases suivantes au même opérateur. Selon sa compréhension des explications fournies par la STIB, un tel automatisme n'existait pas. Il maintient dès lors sa position.

M. Ibrahim Dönmez demande s'il eût été possible, durant la période où M. Guy Vanhengel exerça des responsabilités, d'anticiper davantage ou de mieux encadrer l'évolution financière du projet?

Concernant le tronçon Nord, l'augmentation de plusieurs milliards d'euros s'explique principalement par la technique de congélation des sols et par les volumes importants prévus pour certaines stations. Qui recommande cette technique et à quel moment ce choix intervient?

Enfin, il revient sur la période postérieure à 2019, lorsque les estimations explosent entre 2020 et 2024.

Vervolgens vraagt hij wat er nodig is om de gewezen minister van Financiën te laten besluiten dat er sprake was van belangenvermenging bij de aan BMN gegunde opdracht.

Heeft men, wat de financiële monitoring van het project betreft, bij de analyse van de betaalbaarheid op lange termijn van een uitbreiding van het metronet rekening gehouden met de politieke beslissingen om de tarieven van de MIVB niet te indexeren?

De heer Guy Vanhengel verwijst naar de tabel op bladzijde 72 van het verslag van het Rekenhof. In 2014 werden de totale kosten geraamd op 824 miljoen euro, ervan uitgaande dat de lijn vandaag al in gebruik zou zijn genomen. Daarna liepen de ramingen geleidelijk op om in 2020 uit te komen op 1,8 miljard euro.

Een dergelijke evolutie voltrekt zich over een lange periode en de spreiding over meerdere jaren vormt een belangrijk beoordelingscriterium. De geleidelijke kostenstijging maakte het project dan nog niet financieel onhoudbaar.

Het is evenwel belangrijk om een onderscheid te maken tussen die geleidelijke stijging en de abrupte stijging die zich later voordeed en voornamelijk betrekking had op het traject tussen het Noordstation en Bordet. Die roept terecht vragen op. Hij preciseert dat hij op dat moment niet langer in functie was.

Hij is van mening dat de bevoegde politieke verantwoordelijke, die hij als de "piloot" omschrijft, de evolutie van de risico's tijdig moet kunnen inschatten en een dergelijke ontsporing niet plotsklaps kan ontdekken zonder voorafgaande signalen te hebben opgevangen. Een constante stijging is begrijpelijk, maar een abrupte stijging van dergelijke omvang vereist een reactie.

Vervolgens verduidelijkt hij wat zijn mening over de belangenvermenging bij de aan BMN gegunde opdrachten zou kunnen doen wijzigen hebben. Volgens hem zou er sprake geweest zijn van belangenvermenging indien de gunning van de eerste schijf automatisch de verplichting inhield om alle volgende fasen aan dezelfde operator te gunnen. Naar wat hij uit de door de MIVB verstrekte toelichting heeft begrepen, was die automatische koppeling er niet. Hij blijft dus bij zijn standpunt.

De heer Ibrahim Dönmez vraagt of er, toen de heer Guy Vanhengel verantwoordelijk was, beter had kunnen worden geanticipeerd op de financiële evolutie van het project of dat die beter had kunnen worden begeleid.

Dat de kosten voor het noordelijke traject met enkele miljarden euro's zijn toegenomen, valt voornamelijk te verklaren door de grondbevriezingstechniek en de grote geplande omvang van bepaalde stations. Door wie werd die techniek aanbevolen en wanneer werd daarvoor gekozen?

Afrondend heeft hij het over de periode na 2019, met een explosieve toename van de ramingen tussen 2020

Il demande, avec le recul, quelles sont selon M. Guy Vanhengel les causes précises d'une telle augmentation. Il insiste sur l'enjeu central: la protection des deniers publics et la responsabilité collective face à une augmentation de plusieurs milliards d'euros.

M. Guy Vanhengel indique ne pas être compétent pour se prononcer sur le choix technique de la congélation des sols, ni pour juger si cette méthode est la plus adéquate ou même plus coûteuse qu'une autre. Il convient de s'en remettre à l'expertise des spécialistes en la matière.

S'agissant des partenariats public-privé et des garde-fous budgétaires, il admet qu'un encadrement plus strict aurait pu être envisagé. Toutefois, le recours à un PPP constitue précisément un mécanisme de sécurisation financière. Dans ce modèle, une estimation préalable est réalisée, un marché est lancé sur la base d'un montant déterminé et l'opérateur privé s'engage à réaliser l'ouvrage dans cette enveloppe. Le risque de dépassement pèse alors sur le partenaire privé, ce qui l'incite à assurer lui-même la maîtrise des coûts.

Concernant l'explosion des coûts observée durant la législature postérieure à son départ, il indique ne pas être en mesure d'en analyser précisément les causes. Il ne dispose plus d'accès ni aux documents gouvernementaux ni aux dossiers administratifs nécessaires pour apprécier les décisions prises à cette période.

L'augmentation majeure intervient lors du passage d'une estimation d'environ 800 millions d'euros à près de 3 milliards pour le tronçon nord. Cette évolution brutale interroge et un suivi plus rapproché aurait peut-être permis d'anticiper ou de contenir cette dérive.

Il estime enfin que les acteurs politiques concernés ont vraisemblablement été confrontés à cette augmentation de manière soudaine, comme l'ensemble des observateurs, et que la question demeure de savoir à quel moment et par quel mécanisme cette dérive budgétaire a pu se produire.

M. Benjamin Dalle revient en premier lieu sur la question des partenariats public-privé. Il relève que M. Guy Vanhengel s'en déclare partisan et dispose d'une expérience en la matière, notamment dans la construction d'écoles. Il nuance toutefois cette position. Selon certaines analyses évoquées par la STIB et reprises dans le rapport de la Cour des comptes, un montage en PPP pourrait porter le coût total du projet à un niveau nettement supérieur. Il souligne en outre que le métro constitue un projet d'une complexité technique bien plus importante qu'un bâtiment scolaire et nécessite une préparation particulièrement approfondie. Il demande si cette option a réellement été envisagée.

en 2024. Hij vraagt de heer Guy Vanhengel of hij met de nodige afstand kan inschatten wat die stijging precies heeft veroorzaakt. Wat nu voornamelijk van belang is, is dat het overheidsgeld beschermd wordt en dat collectieve verantwoordelijkheid wordt opgenomen voor de kostenstijging van meerdere miljarden euro's.

De heer Guy Vanhengel geeft aan dat hij niet over de nodige knowhow beschikt om zich uit te spreken over de keuze voor de grondbevriezingstechniek, noch om te oordelen of die methode het meest geschikt is of duurder is dan alternatieve technieken. Die vraag moet worden gesteld aan deskundigen met kennis van zaken.

Wat de publiek-private samenwerkingsverbanden en de budgettaire veiligheidsmechanismen betreft, erkent hij dat er strengere regels hadden kunnen worden gehanteerd. Een PPS is echter net een manier om financiële zekerheid in te bouwen. Daarbij wordt vooraf een raming opgesteld, wordt een opdracht uitgeschreven op basis van een bepaald bedrag en verbindt de privépartner zich ertoe het werk binnen dat budget uit te voeren. Het risico van overschrijdingen ligt dan bij de privépartner, die er daardoor toe aangezet zal worden om zelf de kosten onder controle te houden.

Vervolgens geeft hij aan niet in staat te zijn de precieze oorzaken te achterhalen van de explosieve kostentoeename die zich heeft voorgedaan in de regeerperiode nadat hij de regering had verlaten. Hij heeft geen toegang meer tot de regeringsdocumenten en administratieve dossiers die nodig zijn om de beslissingen uit die periode te beoordelen.

De grootste stijging deed zich voor toen de raming voor het noordelijke deel steeg van ongeveer 800 miljoen euro naar bijna 3 miljard euro. Die abrupte stijging roept vragen op. Had men alles nauwlettender in de gaten gehouden, dan had men misschien kunnen anticiperen op die ontsporing of haar beter binnen de perken kunnen houden.

Tot slot meent hij dat de betrokken politieke spelers de kostenstijging waarschijnlijk even plotseling hebben vastgesteld als alle waarnemers en dat de hamvraag blijft wanneer en op welke manier die budgettaire ontsporing is kunnen ontstaan.

De heer Benjamin Dalle wil het eerst hebben over publiek-private samenwerking. Hij wijst erop dat de heer Guy Vanhengel daar voorstander van is en er ook veel ervaring mee heeft, onder meer bij de bouw van scholen. Hij plaatst daar echter enkele kanttekeningen bij. Volgens bepaalde analyses van de MIVB waarnaar ook in het verslag van het Rekenhof wordt verwezen, kan een PPS de totale kostprijs van een project aanzienlijk opdrijven. Hij benadrukt bovendien dat de aanleg van een metrolijn technisch gezien veel complexer is dan het optrekken van een schoolgebouw en een zeer grondige voorbereiding vergt. Hij vraagt of die optie daadwerkelijk werd overwogen.

Deuxièmement, il aborde la question du financement fédéral. Il rappelle que les conventions signées avec Beliris prévoient une contribution annuelle de 50 millions d'euros, soit environ 500 millions sur dix ans. Alors que M. Guy Vanhengel a indiqué qu'il souhaitait mobiliser une part plus importante des moyens financiers de Beliris, il convient de rappeler l'accord du 27 septembre 2016, par lequel la Région de Bruxelles-Capitale accepte de prendre à sa charge l'ensemble des coûts excédant la contribution annuelle de 50 millions d'euros. Pourquoi M. Guy Vanhengel a-t-il souscrit à cet accord?

Des moyens régionaux supplémentaires ont été alloués à la mobilité à partir de 2015, à hauteur de 135 millions d'euros par an. Pourquoi aucune part significative de ces montants n'ont-ils pas été affectés au projet métro 3?

Enfin, il revient sur la question de la maîtrise des coûts. En 2015, le coût estimé du tronçon Albert–Nord connaît presque un doublement, atteignant plus de 550 millions d'euros. Comment cette augmentation est alors analysée et traitée au sein du gouvernement?

M. Guy Vanhengel reconnaît que le recours à un PPP entraîne un coût total plus élevé. Il souligne toutefois qu'un tel montage présente un avantage budgétaire important: il permet d'étaler la charge financière sur une longue période, à l'image d'un emprunt hypothécaire.

À l'argument selon lequel le dossier serait trop complexe pour un PPP, il répond que des projets tout aussi complexes, comme la rénovation du tunnel Léopold II, ont été réalisés selon cette formule. Au surplus, un tel projet ne doit pas nécessairement être traité en un seul bloc: des montages distincts pourraient être envisagés selon les segments, comme cela a été fait entre la partie nouvelle du tunnel confiée à Beliris et l'adaptation d'infrastructures existantes relevant de la STIB.

Il évoque toutefois les risques liés aux conditions géotechniques imprévues, notamment dans le dossier du Palais du Midi. Il observe que dans un PPP, un opérateur privé n'accepterait pas de porter seul un risque de cette nature sans garanties contractuelles solides.

S'agissant des moyens régionaux, il reconnaît le constat qu'aucune part significative n'a été affectée au métro. Il relativise toutefois ce point en indiquant que ces moyens n'ont pas encore été nécessaires pour le projet, celui-ci ayant évolué plus lentement que prévu. Il rappelle le principe d'annualité budgétaire: tant que les décaissements ne sont pas requis, les crédits peuvent être affectés à d'autres priorités urgentes.

L'orateur précise néanmoins que si une décision politique claire consistait à accélérer le projet, il faudrait alors revoir les priorités budgétaires.

Een tweede thema dat hij ter sprake brengt, is de federale financiering. Hij wijst erop dat de overeenkomsten met Beliris voorzien in een bijdrage van 50 miljoen euro per jaar. Over een periode van tien jaar komt dat neer op ongeveer 500 miljoen euro. De heer Guy Vanhengel heeft aangegeven dat hij een groter gedeelte van de financiële middelen van Beliris had willen aanspreken, maar in de overeenkomst van 27 september 2016 is bepaald dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ermee instemde om alle kosten bovenop de jaarlijkse bijdrage van 50 miljoen euro voor zijn rekening te nemen. Waarom heeft de heer Guy Vanhengel die overeenkomst aanvaard?

Vanaf 2015 vloeiden jaarlijks voor 135 miljoen euro extra gewestelijke middelen naar mobiliteit. Waarom werd geen aanzienlijk deel van dat bedrag bestemd voor het Metro 3-project?

Ten slotte heeft hij nog een opmerking over de kostenbeheersing. In 2015 is de geraamde kostprijs van het traject tussen Albert en het Noordstation nagenoeg verdubbeld tot meer dan 550 miljoen euro. Hoe is de regering met die kostenstijging omgegaan?

De heer Guy Vanhengel erkent dat een PPS leidt tot een hogere totale kostprijs. Hij benadrukt echter dat een dergelijke constructie een groot budgettair voordeel biedt: de financiële lasten kunnen namelijk over een lange periode worden gespreid, zoals bij een hypotheeklening.

Op het argument dat het dossier te complex zou zijn voor een PPS, antwoordt hij dat enkele minstens even complexe projecten, zoals de renovatie van de Leopold II-tunnel, op basis van die formule zijn uitgevoerd. Het is overigens niet nodig om een dergelijk project als één geheel aan te pakken. Zo kan voor elk deel een aparte formule worden overwogen. Op die manier is men te werk gegaan voor het nieuwe gedeelte van de tunnel dat aan Beliris was toevertrouwd en de aanpassing van de bestaande infrastructuur onder leiding van de MIVB.

Hij heeft het echter ook over het risico op onverwachte geotechnische problemen, zoals die onder het Zuidpaleis. Een privébedrijf zou er volgens hem in een PPS nooit mee instemmen om een dergelijk risico alleen te dragen zonder stevige contractuele garanties.

Hij deelt de vaststelling dat er geen aanzienlijk deel van de gewestelijke middelen werd toegewezen aan het metroproject. Tegelijk relativeert hij dat gegeven door erop te wijzen dat die middelen nog niet nodig waren voor het project, aangezien het trager vooruitging dan aanvankelijk gedacht. Hij brengt in dat verband de annuïteit van de begroting in herinnering: zolang er geen uitgaven nodig zijn, kunnen de kredieten worden bestemd voor andere dringende prioriteiten.

Zodra een duidelijke politieke beslissing wordt genomen om een versnelling hoger te schakelen in het project, moet echter worden herbekeken waar het budget op de eerste plaats naartoe dient te gaan.

Interpellé par l'absence d'étude approfondie relative au PPP, il rappelle les réticences idéologiques dans une partie du spectre politique bruxellois, attachée à une gestion strictement publique des infrastructures.

M. Stijn Bex reconnaît que les grands projets d'infrastructure doivent tenir compte et de la hausse des coûts de construction.

Dans la logique budgétaire appliquée à ce projet, les montants n'étaient pas censés être décaissés en une seule fois. Les estimations initiales reposaient sur une planification pluriannuelle. Tant que les augmentations restaient progressives et compatibles avec une trajectoire budgétaire étalée, elles ne rendaient pas le projet financièrement insoutenable.

Il faut également admettre qu'en l'absence d'un engagement ferme et irrévocable du Fédéral sur l'ensemble du financement, un risque politique subsistait: si un blocage intervenait au sein du comité stratégique de Beliris, cela pourrait compromettre la poursuite intégrale du projet. En effet, l'accord portait sur une enveloppe annuelle et le financement global au-delà de ces montants reposait sur une volonté politique à maintenir dans le temps.

M. Guy Vanhengel soutient qu'en tant qu'ancien ministre du Budget, habitué aux séries statistiques et aux trajectoires pluriannuelles, l'évolution constatée avant 2020 lui paraît relativement cohérente et «absorbable» d'un point de vue budgétaire.

Il raisonne en termes de séries: une progression graduelle peut s'expliquer par l'inflation, l'indexation, l'évolution des paramètres techniques. En revanche, une rupture brutale dans la série constitue un signal d'alerte. Pour lui, le passage d'environ 800 millions à 3 milliards en un laps de temps court ne relève plus d'une évolution normale.

Concernant la logique de financement via Beliris, il confirme que, autour de la table du gouvernement, tant Charles Picqué que lui-même et d'autres collègues partageaient du principe que, comme pour l'extension vers Erasme, la plus grande part du financement devait être assumée par Beliris. À ses yeux c'est précisément pour ce type de grands projets structurants que Beliris a été conçu.

Il reconnaît cependant que cette orientation impliquait inévitablement des discussions politiques au sein du comité Beliris composé de huit ministres. D'une part, le Fédéral est traditionnellement prudent sur le plan budgétaire; d'autre part, au sein même de la Région, certains souhaitent utiliser les moyens Beliris pour d'autres priorités que la mobilité ou le rayonnement international. Ce processus est un arbitrage politique permanent, parfois comparable à un bras de fer.

Op de vraag waarom de optie van een PPS nooit grondig onderzocht is, antwoordt hij dat een deel van de Brusselse politici daar om ideologische redenen terughoudend tegenover staat, omdat zij het beheer van de infrastructuur liever volledig in overheidshanden houden.

De heer Stijn Bex voert aan dat bij grote infrastructuren rekening dient te worden gehouden met stijgende bouwkosten.

Volgens de begrotingslogica achter het project was het niet de bedoeling om de bedragen in één keer te besteden. De oorspronkelijke ramingen waren gebaseerd op een meerjarenplanning. Zolang de prijsstijgingen geleidelijk verliepen en te rijmen bleven met een in de tijd gespreid begrotingstraject, brachten zij de betaalbaarheid van het project niet in het gedrang.

Doordat de federale overheid geen stevige en onherroepelijke verbintenis was aangegaan om te zorgen voor de volledige financiering, bleef er echter een politiek risico sluimeren: indien het in het strategisch comité van Beliris tot een blokkering kwam, zou de verdere uitvoering van het project op losse schroeven komen te staan. In de overeenkomst werd namelijk uitgegaan van een jaarlijks budget. Voor de volledige financiering bovenop dat bedrag moest men erop rekenen dat de politieke bereidheid mettertijd intact zou blijven.

De heer Guy Vanhengel stelt dat hij de evolutie tot 2020 als voormalig minister van Begroting, die veel met statistische reeksen en meerjarige begrotingstrajecten bezig is geweest, vrij normaal en budgettair behapbaar vindt.

Hij redeneert in reeksen: een geleidelijke stijging kunnen we toeschrijven aan de inflatie, de indexering of veranderende technische parameters. Wanneer die reeks echter op een abrupte manier wordt doorbroken, dan gaan de alarmbellen af. Volgens hem kunnen we een toename van ongeveer 800 miljoen euro naar 3 miljard euro in een kort tijdsbestek niet meer als normaal bestempelen.

Hij bevestigt dat rond de regeringstafel zowel Charles Picqué als hijzelf, maar ook andere collega's ervan uitgingen dat, net zoals bij de uitbreiding naar Erasmus, het grootste deel van de financiering afkomstig moest zijn van Beliris. Volgens hem is Beliris in het leven geroepen voor dergelijke grote structurele projecten.

Hij geeft toe dat dat standpunt in het comité van Beliris, waarin acht ministers samenkwamen, onvermijdelijk heeft geleid tot politieke discussies. Niet alleen stelde de federale overheid zich op budgettair vlak zoals gewoonlijk behoedzaam op, maar daarnaast wilden sommigen in het gewest de middelen van Beliris gebruiken voor andere prioriteiten dan mobiliteit of de internationale uitstraling van Brussel. Dat proces is een voortdurende politieke evenwichtsoefening, die soms te vergelijken valt met een armworstelwedstrijd.

Il estime néanmoins que si l'on décide politiquement de lancer un projet structurant, il faut accepter d'en assumer la dynamique. À ses yeux, renoncer par crainte permanente d'un échec financier aurait conduit à l'absence d'infrastructures majeures dans le passé, y compris l'extension du métro vers Erasme. À un moment donné, il faut décider d'avancer, tout en cherchant à maîtriser au mieux les coûts.

Enfin, il rappelle la justification fonctionnelle du projet: résoudre le problème de capacité du prémétro existant, notamment vers Albert, où les lignes sont saturées. Transformer le prémétro en métro lourd permet d'augmenter significativement la capacité et de répondre aux besoins de mobilité sur l'axe Nord-Sud, en particulier pour les usagers du nord de la Région.

Mme Imane Belguenani sur l'existence d'un «pilote» pour chaque projet. Dans le cas présent, il s'agit, du ministre compétent pour la Mobilité et les Travaux publics. À ses yeux, chaque ministre est responsable de son propre budget dans le cadre de ses compétences.

Deuxièmement, elle estime qu'il serait utile d'analyser les plans pluriannuels de l'époque pour analyser quels montants étaient effectivement prévus initialement pour le métro.

M. Guy Vanhengel confirme l'importance des plans pluriannuels d'investissement. Ces instruments sont essentiels car ils déterminent la manière dont les investissements sont répartis dans le temps.

Lors de l'élaboration du premier PPI relatif au métro, il avait veillé à y faire figurer non seulement les dépenses planifiées sur plusieurs années, mais également les recettes prévues pour les couvrir. Il avait tenu à juxtaposer ces deux volets afin de démontrer que le financement était assuré et que le projet ne reposait pas sur des hypothèses irréalistes.

Il confirme ensuite que les PPI de la STIB — les plans pluriannuels d'investissement de l'opérateur — font bien partie intégrante du contrat de gestion et sont donc accessibles. Cependant, il en existe plusieurs: les PPI de la STIB; les PPI des Travaux publics; les PPI de la Mobilité au sens large et les PPI de Beliris. Ces différents plans interagissent entre eux, et des arbitrages s'opèrent entre ces enveloppes afin de financer tel ou tel projet.

Il qualifie la proposition d'analyse de ces différents PPI de passionnant et ajoute qu'il devra nécessairement être réalisé par un futur gouvernement, car c'est précisément ce type d'analyse comparative qui permet de fixer les priorités adéquates.

Enfin, il indique que, s'il devait exprimer une préférence personnelle — tout en reconnaissant qu'il ne lui appartient

Hij vindt echter dat zodra de politieke beslissing is genomen om een structureel project op te starten, men er ook zijn schouders onder moet zetten. Als projecten moeten worden stopgezet omdat men voortdurend bang is dat financieel alles in het honderd zal lopen, dan zou er in het verleden ook niets in huis gekomen zijn van grote infrastructuurwerken zoals de uitbreiding van het metronet naar Erasmus. Op een gegeven moment moet men beslissen om door te zetten en tegelijk proberen om de kosten zo goed mogelijk onder controle te houden.

Afrondend brengt hij de functionele verantwoording van het project in herinnering: een oplossing bieden voor het capaciteitsprobleem van de bestaande premetrolijnen, met name richting Albert, want die zijn momenteel verzadigd. Door de premetrolijn om te vormen tot een volwaardige metrolijn kan de capaciteit aanzienlijk worden vergroot en kan tegemoetgekomen worden aan de mobiliteitsbehoeften op de noord-zuidas, en dan vooral voor de gebruikers in het noorden van het gewest.

Mevrouw Imane Belguenani stelt dat bij elk project iemand fungeert als "piloot". In dit geval gaat het om de minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Volgens haar is iedere minister verantwoordelijk voor het budget voor zijn of haar bevoegdheden.

Voorts stelt zij dat het nuttig zou zijn om de meerjarige investeringsplannen van destijds onder de loep te nemen om na te gaan welke bedragen aanvankelijk voor de metro waren ingeschreven.

De heer Guy Vanhengel bevestigt het belang van de meerjarige investeringsplannen. Dergelijke instrumenten zijn cruciaal, omdat ze bepalen hoe investeringen in de tijd worden gespreid.

In het eerste MIP over de metro had hij zowel de over meerdere jaren geplande uitgaven als de verwachte inkomsten om die uitgaven te dekken opgenomen. Hij wilde beide onderdelen aan elkaar koppelen om aan te tonen dat de financiering gewaarborgd was en dat het project niet berustte op onrealistische veronderstellingen.

Vervolgens bevestigt hij dat de meerjarige investeringsplannen van de openbaar vervoersmaatschappij MIVB integraal deel uitmaken van de beheersovereenkomst en dus beschikbaar zijn. Er zijn echter meerdere MIP's: het MIP van de MIVB, het MIP voor de openbare werken, de MIP's voor de mobiliteit in de ruime zin en de MIP's van Beliris. Er is sprake van een wisselwerking tussen al die plannen. Daarbij wordt met de budgetten geschoven om een bepaald onderdeel van het project te kunnen betalen.

Hij vindt het voorstel om al die MIP's onder de loep te nemen bijzonder boeiend en vindt dat de volgende regering die oefening moet doen, omdat het op basis van dergelijke vergelijkende analyses mogelijk is om de juiste prioriteiten te bepalen.

Afrondend geeft hij aan dat het volgens hem de voorkeur verdient om het metro dossier te voltooien, al

plus de décider — il donnerait la priorité à l'achèvement du dossier métro, de manière raisonnablement étalée dans le temps, afin de ne pas hypothéquer l'ensemble des autres politiques publiques.

Mme Joëlle Maison demande à M. Guy Vanhengel si, au moment où ces validations budgétaires ont été accordées pendant son mandat, il était informé du caractère éventuellement incomplet des données techniques et géotechniques, alors même que la complexité du sous-sol bruxellois est bien connue.

Elle s'interroge ensuite sur la poursuite d'un projet d'une telle ampleur financière sans disposer de la certitude que le péage urbain serait effectivement mis en œuvre. Pourquoi avoir engagé la Région dans ce projet sans garantie ferme quant à l'entrée en vigueur de cet instrument de financement?

M. Guy Vanhengel explique d'abord que, concernant les données géotechniques, aucun membre du gouvernement n'était expert en la matière. Tout le monde connaissait la complexité du sous-sol bruxellois et son instabilité, ce n'était pas une découverte. Des techniques étaient proposées pour maîtriser les risques et, à l'époque, rien ne laissait penser que la situation deviendrait incontrôlable. Le risque était donc identifié, mais considéré comme gérable.

Sur la question du péage urbain, il rappelle que celui-ci ne figurait pas seulement comme une intention politique dans un accord de gouvernement: des recettes attendues avaient été inscrites au budget. Ce n'était donc pas une simple déclaration d'intention, mais une hypothèse budgétaire validée par le gouvernement et adoptée par la majorité parlementaire. Dès lors, il était cohérent de poursuivre le projet de métro en intégrant cette perspective de financement futur. Il reconnaît que la mise en place effective d'un péage urbain aurait renforcé la rentabilité du projet, tant en termes financiers qu'en termes de mobilité, en améliorant le rendement de l'investissement et en augmentant les recettes. Toutefois, il maintient que même en l'absence de péage urbain, la nécessité du métro sur l'axe Nord-Sud demeure, au vu de la saturation structurelle du prémétro et des problèmes de capacité. Selon lui, le projet restait justifié sur le fond, même si l'absence de cette réforme fiscale affaiblit le modèle initial tel qu'il avait été envisagé.

Mme Françoise Desmedt rappelle que, lors du prolongement du métro vers Erasme, Beliris en a largement assumé le financement sans exiger d'en assurer la maîtrise d'ouvrage, celle-ci étant confiée à la STIB. Elle s'interroge dès lors sur la différence de configuration retenue pour le projet de métro 3. Quelle est la justification institutionnelle et opérationnelle d'un tel choix, alors que le précédent Erasme ne présente pas cette dualité?

Ensuite, sur quelle base le gouvernement estime-t-il pouvoir absorber les décaissements futurs, alors même qu'aucune garantie formelle n'est acquise quant à un

is het niet meer aan hem om daarover te beslissen, maar dan wel op een redelijk in de tijd gespreide manier om de rest van het beleid niet in het gedrang te brengen.

Mevrouw Joëlle Maison vraagt de heer Guy Vanhengel of hij er, toen de budgetten onder zijn bewind werden goedgekeurd, van op de hoogte was dat de technische en geotechnische gegevens mogelijk onvolledig waren, ook al is algemeen geweten hoe complex de Brusselse bodemstructuur is.

Vervolgens vraagt zij waarom een project met zo'n groot kostenplaatje werd voortgezet zonder er zeker van te zijn dat de stadstol er ook echt zou komen. Waarom is het geweest in dit project getrokken zonder dat er stevige garanties waren dat dat financieringsinstrument zou worden ingevoerd?

De heer Guy Vanhengel legt om te beginnen uit dat geen enkel lid van de regering expert was in geotechnische zaken. Iedereen kende de complexiteit en instabiliteit van de Brusselse bodemstructuur. Dat was geen openbaring. Er werden technieken voorgesteld om de risico's onder controle te houden en destijds wees niets erop dat de situatie zodanig uit de hand zou lopen. Het risico was dus gekend, maar werd beschouwd als beheersbaar.

Vervolgens voert hij aan dat de stadstol niet enkel als beleidsintentie was opgenomen in een regeerakkoord, maar dat de verwachte inkomsten ervan ook waren ingeschreven in de begroting. Het was dus niet zomaar een intentieverklaring, maar een begrotingshypothese die goedgekeurd was door de regering en de steun kreeg van een parlementaire meerderheid. Het was met dat vooruitzicht op toekomstige financiering dan ook zinvol om door te gaan met het metroproject. Hij erkent dat de invoering van een stadstol de investering rendabeler zou hebben gemaakt en zou hebben gezorgd voor meer inkomsten, waardoor het project, zowel op financieel vlak als op het gebied van mobiliteit, winstgevender zou zijn geweest. Hij blijft er echter bij dat ook zonder stadstol een metrolijn op de noord-zuidas noodzakelijk blijft, aangezien de premetrolijn structureel verzadigd is en er capaciteitsproblemen zijn. Ten gronde is het project volgens hem nog steeds gerechtvaardigd, ook al heeft het oorspronkelijk uitgetekende model aan stevigheid ingeboet doordat de fiscale hervorming nooit is doorgevoerd.

Mevrouw Françoise Desmedt herinnert eraan dat Beliris de uitbreiding van het metronet naar Erasmus grotendeels heeft gefinancierd zonder het bouwheerschap daarvoor op te eisen. Dat werd overgelaten aan de MIVB. Zij vraagt waarom voor het Metro 3-project anders te werk werd gegaan. Hoe valt die keuze institutioneel en operationeel te rechtvaardigen, terwijl er voor de uitbreiding richting Erasmus geen tweedeling werd gemaakt?

Voorts vraagt zij hoe de regering de toekomstige uitgaven meende te kunnen opvangen, terwijl er geen enkele formele garantie was verkregen dat Beliris het

financement intégral d'un milliard d'euros par Beliris? Quels paramètres conduisent à considérer le projet comme soutenable, malgré les incertitudes inhérentes et l'absence d'engagement financier ferme couvrant l'ensemble de l'enveloppe annoncée.

M. Guy Vanhengel précise que la comparaison avec le prolongement vers Erasme doit être nuancée. Le chantier d'Erasme porte sur environ 5,2 kilomètres, essentiellement constitués du creusement d'un tunnel et de la réalisation de stations. Le projet de métro 3, lui, couvre un peu plus de dix kilomètres et se compose de deux segments très distincts. Deux natures de travaux, deux logiques techniques, deux ampleurs de chantier.

Dans cette configuration, il lui paraît raisonnable que deux grands opérateurs publics se répartissent les responsabilités. Chaque segment présente des caractéristiques propres et mobilise des compétences spécifiques. Il s'explique également par la structure du financement: deux autorités publiques engagent des moyens importants, ce qui justifie, à ses yeux, une coresponsabilité opérationnelle. Pour Erasme, la configuration était plus simple et la STIB s'estimait en mesure d'assumer seule la maîtrise d'ouvrage. Dans le cas du métro 3, l'ampleur cumulée des travaux et la charge technique peuvent expliquer la volonté d'associer une autre équipe afin d'éviter une saturation des capacités internes.

S'agissant des imprévus, il rappelle qu'aucune législature ne se déroule sans événements inattendus. Attentats, problèmes structurels dans les tunnels, urgences nouvelles: la gestion budgétaire consiste précisément à absorber ces aléas par des ajustements successifs. L'important, dans une trajectoire financière, réside dans l'ordre de grandeur. Une progression graduelle des estimations – de 1,3 à 1,6 puis 1,7 ou 1,8 milliard – reste, selon lui, compatible avec une gestion budgétaire maîtrisée. En revanche, un passage brutal de 800 millions à 3 milliards constitue une rupture d'ordre de grandeur. Il ne s'agit plus d'un aléa ordinaire, mais d'un changement d'échelle qui sort du cadre d'une gestion budgétaire normale.

Les crédits de Beliris, fixés à 125 millions par an, ne sont pas toujours consommés intégralement. Les montants non utilisés alimentent un fonds, ce qui permet une certaine souplesse. Il n'existe pas de correspondance mécanique dossier par dossier: certains projets avancent plus lentement, d'autres nécessitent des crédits supplémentaires. Les ajustements se font en fonction de l'état d'avancement réel et des priorités. En matière budgétaire, la gestion repose sur des équilibres dynamiques, pour autant que les montants restent dans des proportions maîtrisables.

volledige bedrag van één miljard euro zou betalen? Op basis van welke parameters werd aangenomen dat het project betaalbaar zou blijven, terwijl het gepaard ging met onzekerheden en er geen vaste toezegging was gedaan om het volledige aangekondigde bedrag te financieren?

De heer Guy Vanhengel stelt dat enige nuance op zijn plaats is als we de vergelijking maken met de uitbreiding van het metronet richting Erasmus. Daarvoor moesten werken worden uitgevoerd over een afstand van ongeveer 5,2 kilometer. Die werken omvatten hoofdzakelijk het uitgraven van een tunnel en de bouw van enkele stations. Het Metro 3-project daarentegen beslaat iets meer dan tien kilometer en bestaat uit twee zeer verschillende delen. Het gaat om twee soorten bouwplaatsen met een verschillende schaalgrootte, waarvoor verschillende technieken worden gehanteerd.

In die omstandigheden lijkt het hem redelijk om twee grote openbare instanties de verantwoordelijkheden te laten delen. Elk deel heeft zijn eigen kenmerken en vergt specifieke knowhow. Daarnaast valt de keuze ook te verklaren door de financieringsstructuur: twee overheden spenderen aanzienlijke middelen en dus is het gerechtvaardigd dat ze samen de operationele verantwoordelijkheid dragen. Voor de uitbreiding van het metronet naar Erasmus zat de opgave eenvoudiger in elkaar. De MIVB achtte zichzelf in staat om het bouwheerschap alleen op te nemen. De werken voor de aanleg van metrolijn 3 zijn daarentegen zo omvangrijk en technisch zo complex dat het logisch leek om er een ander team bij te willen betrekken, zodat de interne capaciteit niet overbelast zou raken.

Hij wijst erop dat zich in elke regeerperiode onvoorziene of onverwachte gebeurtenissen voordoen. Zo zijn er de aanslagen geweest, maar ook de structurele problemen met de tunnels en dienden zich nieuwe dringende noden aan. Het begrotingsbeheer bestaat er precies in om dergelijke onvoorziene omstandigheden op te vangen door opeenvolgende begrotingsaanpassingen door te voeren. In een financieel traject speelt vooral de grootteorde een rol van betekenis. Geleidelijk oplopende ramingen (van 1,3 naar 1,6 en vervolgens naar 1,7 of 1,8 miljard euro) vallen volgens hem te rijmen met een gecontroleerd begrotingsbeheer. Bij een abrupte sprong van 800 miljoen euro naar 3 miljard euro daarentegen spreken we ineens van een hele andere grootteorde. Dan gaat het niet langer om een gewone tegenvaller, maar om een schaalverandering die het normale begrotingsbeheer overstijgt.

De kredieten van Beliris van 125 miljoen euro per jaar worden niet altijd volledig gebruikt. De niet-gebruikte bedragen vloeien naar een fonds, wat een zekere flexibiliteit biedt. Er is geen automatische koppeling per dossier: sommige projecten gaan trager vooruit, terwijl voor andere projecten extra middelen nodig zijn. Er wordt bijgestuurd al naargelang van de reële voortgang en de prioriteiten. Begrotingsbeheer berust op dynamische evenwichten, in zoverre de bedragen binnen beheersbare proporties blijven.

M. Hicham Talhi souhaite toutefois obtenir une précision. Il lui semble avoir compris que, indépendamment du niveau global du coût – même en cas de triplement ou davantage –, l’allongement de la durée de financement pourrait rendre l’opération supportable pour la Région, dès lors que la charge serait répartie annuellement dans le cadre budgétaire.

Il s’interroge dès lors sur la portée exacte du propos tenu. Faut-il comprendre que, quel que soit le montant final – y compris dans l’hypothèse de six ou sept milliards d’euros –, un étalement sur une période plus longue permettrait d’en assurer la soutenabilité pour les finances régionales?

M. Guy Vanhengel lui rétorque que lorsqu’on raisonne de manière théorique, tout devient supportable à condition d’en étaler la charge dans le temps. Le facteur temporel joue donc un rôle central dans l’équation budgétaire.

Toutefois, l’étalement ne saurait constituer en soi une justification suffisante. Le fait de disposer de davantage de temps ne permet pas d’accepter n’importe quel niveau de dépense.

Passer de 800 millions à 3 milliards et décider simplement d’allonger la période de décaissement ne constitue pas une réponse adéquate. Une telle évolution impose d’abord d’identifier l’origine des surcoûts, d’écarter ce qui n’est pas justifié et de rétablir une trajectoire maîtrisée. Ce n’est qu’à cette condition que l’étalement dans le temps peut redevenir un outil de soutenabilité.

S’agissant du conflit d’intérêts, **M. Olivier Willocx** indique que, pour sa part, une révision d’appréciation supposerait un élément clair et explicite établissant un lien automatique entre l’attribution de la première phase et l’octroi obligatoire des phases suivantes au même opérateur. Or, cette articulation figure noir sur blanc dans le rapport de la Cour des comptes. Dès lors, au vu de ces éléments, est-il disposé à revoir sa position aujourd’hui?

Par ailleurs, une précision est demandée quant au rôle de la société Transamo dans le cadre de ce marché, sa présence dans la structure contractuelle appelant des éclaircissements.

M. Guy Vanhengel, se référant aux déclarations de la STIB, précise que la situation décrite par la Cour des comptes ne correspond en rien à la définition du conflit d’intérêts au sens de la réglementation sur les marchés publics,

M. Benjamin Dalle rappelle qu’en cumulant les moyens de Beliris sur une période de dix ans, on atteint un montant supérieur à 1 milliard d’euros. L’accord de 2016 précise néanmoins noir sur blanc que, au-delà des 50 millions d’euros annuels, l’ensemble des coûts restants sera intégralement supporté par la Région de Bruxelles-Capitale. Il s’agit d’un engagement de principe. Pourquoi

De heer Hicham Talhi wil graag nog iets verduidelijkt zien. Hij meent begrepen te hebben dat een verlenging van de financieringstermijn het project draaglijk zou maken voor het gewest en dat los van de totale kostprijs, ook al zou die drie of nog meer keer hoger uitvallen. De lasten zouden dan immers jaarlijks worden gespreid binnen het begrotingskader.

Hij wil graag weten wat dat precies inhoudt. Moeten we daaruit afleiden dat het ongeacht het eindbedrag, zelfs al zou het oplopen tot zes of zeven miljard euro, zou volstaan om de betaling over een langere periode te spreiden zodat het gewest die met zijn financiën kan blijven opvangen?

De heer Guy Vanhengel antwoordt dat in een louter theoretische redenering elke last draaglijk wordt wanneer zij wordt gespreid in de tijd. De factor tijd speelt dus een centrale rol in de begrotingsoefening.

Met een spreiding kunnen we echter niet alles zomaar rechtvaardigen. Meer tijd hebben betekent niet dat om het even welk uitgavenniveau kan worden aanvaard.

Een stijging van 800 miljoen euro naar 3 miljard euro kan niet worden opgelost door gewoon de uitgaven te spreiden over een langere periode. Eerst moet de oorsprong van de gestegen kosten worden vastgesteld, moeten niet te verantwoorden uitgaven op de schop en moet het traject opnieuw onder controle worden gebracht. Pas als aan die voorwaarde is voldaan, kan spreiding in de tijd weer een manier worden om de inspanning vol te houden.

De heer Olivier Willocx wijst erop dat anders zou worden aangekeken tegen de belangenvermenging als er duidelijke en uitdrukkelijke aanwijzingen zouden zijn voor het verband tussen de gunning van de eerste fase en de verplichte toewijzing van de volgende fasen aan dezelfde operator. Welnu, dat verband is er en is zwart op wit vastgesteld in het verslag van het Rekenhof. Hij vraagt de heer Vanhengel of hij op basis van die informatie bereid is om zijn standpunt vandaag bij te sturen.

Daarnaast vraagt hij opheldering over de rol van het bedrijf Transamo in de opdracht. Hij wil graag weten waarom het is opgenomen in de contractuele structuur.

De heer Guy Vanhengel verwijst naar de verklaringen van de MIVB en legt uit dat de situatie die het Rekenhof omschrijft, geenszins overeenstemt met de definitie van belangenvermenging in de zin van de regelgeving inzake overheidsopdrachten.

De heer Benjamin Dalle wijst erop dat de middelen van Beliris over een periode van tien jaar samengeteld meer dan 1 miljard euro bedragen. In het akkoord van 2016 staat echter zwart op wit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alle resterende kosten bovenop de jaarlijkse 50 miljoen euro voor zijn rekening zou nemen. Het gaat om een principiële verbintenis. Waarom werd met die

avoir marqué son accord sur une telle disposition? Celle-ci implique en effet que près de la moitié du projet devra être financée sur les ressources propres de la Région.

M. Guy Vanhengel souligne qu'il faut toujours remplacer les décisions dans leur perspective temporelle. Si, à l'époque, il avait été établi que le projet atteindrait 4 milliards d'euros, l'appréciation aurait été différente.

Sa position politique a toujours été constante: Beliris devrait financer ce type d'investissement. La raison d'être de Beliris réside précisément dans le financement d'infrastructures majeures liées au rôle national et international de Bruxelles, telles que la rénovation de grands équipements ou la construction d'une ligne de métro structurante. Les contrats de quartier ou le logement social relèvent, à ses yeux, des compétences ordinaires de la Région.

Il reconnaît toutefois que cette vision n'était pas unanimement partagée autour de la table du gouvernement. Au sein du comité stratégique de Beliris, les décisions se prennent par consensus. Il a toujours plaidé pour orienter les moyens disponibles vers des projets structurants comme le métro, tout en veillant à ce que les crédits annuels de 125 millions d'euros ne restent pas inutilisés faute d'accord politique. Laisser des moyens budgétaires inutilisés en raison d'un désaccord constituait la situation la plus problématique. Il a donc privilégié la recherche d'un compromis, quitte à accepter des arbitrages, afin d'éviter que les crédits ne soient perdus.

M. Fabian Maingain interroge la cohérence entre la responsabilité politique du «pilote» et celle du ministre du Budget. L'un des enjeux majeurs consiste précisément à savoir comment activer plus rapidement des mécanismes d'arrêt. La logique consistant à réajuster en permanence les budgets en fonction de la situation ne comporte-t-elle pas un risque structurel?

Entre mars et juillet 2015, l'estimation passe d'environ 250 à plus de 500 millions d'euros pour un tronçon. Il ne s'agit pas d'ajustements marginaux demandés par des autorités locales, mais d'un doublement en quelques mois. La question centrale devrait alors être posée immédiatement: la Région est-elle en mesure d'assumer ce coût? Comment, concrètement, la décision budgétaire est prise? À quel moment le ministre du Budget estime-t-il que la limite est atteinte? Sur quels critères décide-t-il qu'il est encore possible de financer, ou qu'un arrêt s'impose? La capacité de paiement est-elle appréciée uniquement au regard des décaissements annuels ou en fonction d'un plafond global prédéfini?

M. Guy Vanhengel réitère les réponses déjà formulées aux autres députés sur la différence entre l'évolution normale du budget d'un grand projet et une rupture brutale des ordres de grandeur.

bepaling ingestemd? Dat betekent immers dat het gewest bijna de helft van het project met eigen middelen moet financieren.

De heer Guy Vanhengel benadrukt dat beslissingen altijd in hun tijdsperspectief moeten worden gezien. Het project zou destijds anders beoordeeld zijn indien was vastgesteld dat het 4 miljard euro zou kosten.

Zijn politieke standpunt is altijd geweest dat Beliris dit soort investeringen zou moeten financieren. Dat is precies de bestaansreden van Beliris: het financieren van grote infrastructuurwerken die verband houden met de nationale en internationale rol van Brussel, zoals de renovatie van grote voorzieningen of de aanleg van een structurele metrolijn. Wijkcontracten of sociale huisvesting behoren volgens hem tot de normale bevoegdheden van het gewest.

Hij erkent echter dat die visie niet door iedereen aan de regeringstafel werd gedeeld. In het strategisch comité van Beliris worden beslissingen bij consensus genomen. Hij heeft er altijd voor gepleit om de beschikbare middelen te besteden voor structurerende projecten zoals de metro, en tegelijk te vermijden dat bij gebrek aan politieke overeenstemming de jaarlijkse kredieten van 125 miljoen euro ongebruikt zouden blijven. Het ergste wat kan gebeuren, is dat geld niet wordt gebruikt omdat men het er niet over eens raakt. Hij streefde er dus naar te zoeken naar een compromis, en daarvoor desnoods in te stemmen met zaken die in de weegschaal werden geworpen, om te vermijden dat middelen verloren zouden gaan.

De heer Fabian Maingain vraagt hoe de politieke verantwoordelijkheid van de "piloot" zich verhoudt tot die van de minister van Begroting. Een van de grootste uitdagingen bestaat erin mechanismen om projecten stop te zetten sneller te kunnen activeren. Houdt het voortdurend aanpassen van budgetten op basis van de situatie geen structureel risico in?

Tussen maart en juli 2015 steeg de raming voor één deel van het traject van ongeveer 250 miljoen euro naar meer dan 500 miljoen euro. Het ging niet om enkele kleine aanpassingen op vraag van de lokale overheden, maar om een verdubbeling in enkele maanden tijd. Dé vraag die men zich dan meteen had moeten stellen is of het gewest wel in staat was om die kosten te dragen. Hoe wordt de budgettaire beslissing in de praktijk genomen? Op welk moment oordeelt de minister van Begroting dat de grens is bereikt? Op basis van welke criteria beslist hij dat een project financieel nog haalbaar is of moet worden stopgezet? Wordt de betalingscapaciteit uitsluitend beoordeeld op basis van de jaarlijkse uitgaven of op basis van een vooraf bepaald maximaal totaalbedrag?

De heer Guy Vanhengel herhaalt zijn eerdere antwoord over het verschil tussen een normale evolutie van het budget voor een groot project en een abrupte onderbreking van de grootteorde.

1.2.5. *Exposé de Pascal Smet, ancien ministre de la Mobilité*

M. Pascal Smet explique en premier qu'un journaliste l'a sollicité à propos de ce qu'il allait déclarer aux membres de la commission spéciale. Il a refusé de répondre à cette demande, compte tenu de sa volonté de réserver ses premières explications à la commission spéciale.

Il précise ensuite, pour dissiper tout malentendu, l'absence totale de contact avec la Cour des comptes.

Il indique qu'à ses yeux, la genèse du projet s'est déroulée selon trois séquences chronologiques:

2004–2009: la formation de l'opinion, la préparation et les études;

2009–2014: le choix du tracé, avec le soutien du Gouvernement fédéral – Il précise dès l'entame qu'il n'était pas membre du Gouvernement bruxellois durant cette période;

2014–2019: l'approche, la détermination du rôle des différents acteurs et la planification budgétaire.

Concernant le contexte, l'orateur souligne la permanence des critiques à propos de l'extension du métro. Il évoque comme précédent l'extension vers Erasme. À l'époque, certains jugent que le projet est inutile, voire voué à l'échec. Or, si ces critiques avaient prévalu, la liaison n'existerait pas aujourd'hui. Il anticipe la même mécanique pour le métro 3: une fois la ligne réalisée, plus personne ne la critiquera.

La contestation n'est pas propre à Bruxelles: on peut citer les exemples de Paris, Bordeaux ou Vienne. L'extension du métro suscite des débats et des dépassements budgétaires en d'autres lieux qu'à Bruxelles.

Pourtant, l'extension de ce métro lui semble indispensable. Non seulement la ligne entre Albert et la Gare du Nord a toujours été conçue comme une ligne de métro, mais elle est également saturée. Ceux qui empruntent cette ligne ne peuvent ignorer la saturation. À certains moments, l'embarquement dans les trams devient impossible. Des efforts sont menés ces dernières années avec la STIB pour augmenter l'offre, mais la limite technique est atteinte. Ajouter davantage de trams sur ce tronçon n'est plus possible, ni en fréquence, ni en régularité, ni en sécurité.

La situation n'est guère plus enviable vers Schaerbeek: le taux de fréquentation des trams et des bus atteint un niveau jugé insupportable pour les usagers. La seule manière d'accroître fortement la capacité sur ce tronçon consisterait à supprimer massivement le trafic automobile pour faire circuler les trams dans des conditions optimales, mais une telle option est considérée comme irréaliste. La conclusion s'impose: une nécessité objective existe, visible au quotidien.

1.2.5. *Uiteenzetting van Pascal Smet, gewezen minister van Mobiliteit*

De heer Pascal Smet steekt van wal met de opmerking dat een journalist hem had gevraagd wat hij ging zeggen tegen de leden van de bijzondere commissie. Hij heeft niet geantwoord op die vraag, omdat hij eerst de commissieleden op de hoogte wenste te brengen van zijn toelichting.

Om misverstanden te vermijden benadrukt hij vervolgens dat hij geen enkel contact heeft gehad met het Rekenhof.

Hij legt uit dat het project tot stand is gekomen in drie fasen:

2004-2009: opinievorming, voorbereiding en studiewerk;

2009-2014: keuze van het traject, met de steun van de federale regering. Hij verduidelijkt meteen dat hij in die periode geen deel uitmaakte van de Brusselse Regering;

2014–2019: aanpak, bepaling van de rol van de verschillende betrokken partijen en budgetplanning.

De spreker belicht eerst de context en stelt dat kritiek op de uitbreiding van het metronet van alle tijden is. Zo was er in het verleden de uitbreiding richting Erasmus. Sommigen bestempelden dat project destijds als nutteloos en voerden zelfs aan dat het gedoemd was om te mislukken. Had die kritiek de bovenhand gehaald, dan zou die verbinding er vandaag niet geweest zijn. Hij verwacht hetzelfde verhaal voor Metro 3: zodra de lijn zal zijn aangelegd, zal niemand er nog kritiek op hebben.

Dergelijk verzet is niet iets dat typisch is voor Brussel. Er zijn gelijkaardige voorbeelden uit Parijs, Bordeaux en Wenen aan te halen. Niet alleen in Brussel, maar ook elders worden er debatten gevoerd en budgetten overschreden bij de uitbreiding van de metro.

Nochtans is die uitbreiding volgens hem absoluut noodzakelijk. Niet alleen was de lijn tussen Albert en het Noordstation altijd al geconcentreerd als metrolijn, de lijn is ook verzadigd. Mensen die die lijn gebruiken, kunnen dat zelf vaststellen. Soms geraak je zelfs gewoon de tram niet meer op. De voorbije jaren werden met de MIVB inspanningen geleverd om het aanbod te vergroten, maar de technische limiet is bereikt. Het is gewoon niet mogelijk om de frequentie en regelmaat van trams op dat traject op te voeren. Het zou bovendien ook niet veilig zijn.

Op de verbindingen naar Schaerbeek is de situatie nauwelijks beter: het aantal reizigers op de betreffende tram- en buslijnen is zodanig hoog dat het niet meer comfortabel reizen is. De enige manier om de capaciteit op dat traject fors te verhogen zou erin bestaan het autoverkeer massaal weg te nemen, zodat de trams in optimale omstandigheden kunnen rijden, maar die optie wordt onrealistisch beschouwd. De conclusie is duidelijk: er is een objectieve noodzaak, die dagelijks zichtbaar is.

Il souligne que la création d'une ligne de métro s'inscrit dans une logique de développement urbain. Des zones doivent être transformées en quartiers d'habitation et d'emplois. Une telle transformation se fait maintenant, et non dans dix ou vingt ans. L'exemple de Vienne peut servir de comparaison: la ville développe des lignes fortes avant ou pendant l'urbanisation afin de limiter la dépendance à la voiture et en vue de permettre de structurer de nouveaux quartiers.

Ensuite, il affirme qu'il existait déjà auparavant une certaine opposition, comme à Uccle dans les années 1970. Plus tard, on a regretté de ne pas avoir pris de décision à l'époque. L'idée d'un axe nord-sud structuré en métro ne date pourtant pas d'hier: elle figurait déjà sur les premières cartes. L'intervenant affirme qu'une majorité de la population soutient le métro. Lors de la campagne électorale de 2014, Groen s'était par exemple initialement opposé au métro. Le parti l'a rapidement soutenu par la suite, car l'opinion publique y était devenue favorable. Le métro n'est donc pas un projet de techniciens élaboré sur une table à dessin; il répond à une demande politique et citoyenne.

Il invoque plusieurs études stratégiques: le plan Iris 1, le plan Iris 2, des études d'incidences, et plus récemment, le plan Good Move. Tous ces documents sont convergents: la nécessité de l'extension est confirmée.

L'orateur rejette également l'idée d'une responsabilité unique et continue, comme s'il avait été ministre de la Mobilité pendant vingt ans. Il y a une continuité des décisions au sein des gouvernements successifs. Il faut replacer sa responsabilité dans un cadre institutionnel plus large.

La STIB plaide alors clairement en faveur du métro. Il insiste toutefois: la demande ne provient pas uniquement de l'opérateur. Bruxelles Mobilité, compétente pour les études et la planification, soutient également cette orientation.

Il rappelle qu'en 2003 déjà, la nécessité du métro est explicitement évoquée par l'autorité fédérale. Il ne s'agit donc pas d'une initiative isolée. Il mentionne également qu'en 2009, certaines formations politiques mènent leur campagne électorale en présentant une carte d'extension du réseau de métro à l'échelle de Bruxelles. Le projet bénéficie alors d'un soutien politique large et assumé.

Il précise cependant qu'en 2004, sa position n'est pas dogmatique. Il reconnaît avoir exprimé des réserves sur l'ampleur du développement, notamment au regard des capacités financières régionales. L'évolution de sa position s'appuie sur les résultats d'études ultérieures.

En 2008, dans le cadre de l'élaboration du plan Iris 2, les études de mobilité concluent à la nécessité de la ligne. Il ne s'agit pas d'un plan uniquement axé sur le métro, mais bien d'un plan global de mobilité, intégrant le métro, de

Hij benadrukt dat de aanleg van een metrolijn deel uitmaakt van de stadsontwikkeling. Gebieden moeten worden omgevormd tot plaatsen waar mensen kunnen wonen en werken. Dat gebeurt vandaag en niet over tien of twintig jaar. Hij haalt Wenen aan als stichtend voorbeeld. Die stad legt goed ontwikkelde lijnen aan voor of tijdens het verstedelijken van bepaalde gebieden om te vermijden dat mensen te zeer aangewezen zouden zijn op de wagen en de nieuwe wijken terdege te structureren.

Vervolgens stelt hij dat er ook vroeger al sprake was van verzet, zoals in Ukkel in de jaren zeventig. Later heeft men dan spijt gekregen dat er destijds geen beslissing werd genomen. Het idee van een gemetroficeerde noord-zuid dateert nochtans niet van gisteren: het was al verwerkt in de eerste kaarten. De spreker stelt dat een meerderheid van de bevolking voorstander is van de metro. Tijdens de verkiezingscampagne van 2014 verzette Groen zich aanvankelijk bijvoorbeeld tegen de metroplannen. Vrij snel stond de partij erachter, omdat de publieke opinie ervoor gewonnen was. De metro is dus niet zomaar iets dat door technici op een tekentafel wordt uitgewerkt. Zowel de politiek als de bevolking is er vragende partij voor.

Vervolgens heeft hij het over verschillende strategische studies: het Iris 1-plan, het Iris 2-plan, effectenstudies en, recenter, het Good Moveplan. Al die documenten hebben als gemeenschappelijk kenmerk dat ze de noodzaak van een uitbreiding bevestigen.

De spreker verwerpt ook de opvatting dat de verantwoordelijkheid over de hele lijn bij één iemand ligt, alsof hij twintig jaar lang minister van Mobiliteit zou zijn geweest. Er zijn door de achtereenvolgende regeringen beslissingen genomen. Het is nodig om zijn verantwoordelijkheid te zien in een ruimer institutioneel kader.

De MIVB was een onomwonden pleitbezorger van de metro. Hij benadrukt echter dat de vraag niet alleen van de openbaarvervoersmaatschappij kwam. Ook Brussel Mobiliteit, dat instaat voor de studies en planning, stuurde erop aan.

Bovendien maakte de federale overheid reeds in 2003 duidelijk dat de metrolijn nodig was. Het ging dus niet zomaar om een losstaand initiatief. Hij vermeldt ook dat in 2009 sommige politieke partijen in hun verkiezingscampagne een kaart gebruikten waarop een uitbreiding van het metronet over heel Brussel stond afgebeeld. Daar was toen brede politieke steun voor.

Hij verduidelijkt evenwel dat zijn standpunt uit 2004 niet dogmatisch was. Hij geeft toe dat hij zijn bedenkingen had bij de omvang van de ontwikkeling en zich afvroeg of het gewest dat met zijn financiën wel zou aankunnen. Op basis van latere studies heeft hij zijn standpunt bijgesteld.

In 2008 concludeerden mobiliteitsstudies die ter voorbereiding van het Iris 2-plan waren uitgevoerd, dat de metrolijn noodzakelijk was. In dat plan ging niet alleen aandacht uit naar de metro. Het was een alomvattend

nouvelles lignes de tram, un renforcement du réseau de lignes de bus et une promotion du vélo.

Les études stratégiques sont confiées à des bureaux reconnus, réfutant l'idée d'analyses improvisées. Les conclusions convergent: la ligne projetée est nécessaire. Une continuité de vision existe depuis les premières cartes de 1969.

Le plan Iris 2 est adopté après enquête publique. Seules des modifications marginales interviennent après cette phase. La priorité donnée à la réalisation de l'extension vers Schaerbeek y figure explicitement.

Concernant le démarrage des préparatifs, dès 2007, le contrat de gestion de la STIB autorise les études préparatoires relatives au métro.

L'orateur aborde ensuite la période 2009–2014, durant laquelle il n'est pas membre du gouvernement. Les décisions majeures relatives au tracé et au financement y sont prises.

À titre personnel, bien qu'il ne siège pas alors au gouvernement, il estime que les études confirment des analyses déjà établies auparavant et réaffirmées ultérieurement.

Il aborde quand même la question d'un conflit d'intérêts potentiel: le fait qu'un risque théorique existe ne signifie pas qu'un conflit réel soit établi. Les études multiples concluent à la nécessité du projet. Il comprend qu'une prudence accrue puisse être souhaitée à l'avenir, mais considère que, replacé dans le contexte de l'époque, le dossier apparaît largement consensuel.

Au sujet du rôle de l'autorité fédérale, M. Pascal Smet affirme que le Gouvernement fédéral soutient activement la ligne. Plusieurs ministres fédéraux, en particulier Didier Reynders et Laurette Onkelinx, expriment publiquement leur appui, non seulement pour le tronçon Nord–Bordet, mais pour l'axe complet jusqu'à Albert, voire au-delà vers Uccle. Beliris souhaite être «copropriétaire politique» du projet. Une volonté de visibilité et d'implication existe clairement au niveau fédéral. La dynamique politique globale, à ce moment, est favorable au métro.

Il passe ensuite à la période 2014–2019, durant laquelle il revient au gouvernement bruxellois. L'accord de gouvernement est explicite: la mise en service du tronçon Albert–Nord doit intervenir en 2019. Le projet doit devenir irréversible avant la fin de la législature. La logique d'aborder en premier lieu le tronçon Albert–Nord est facile à expliquer. C'est la partie la plus simple techniquement à transformer, car le prémétro existe déjà. Les adaptations portent principalement sur le rehaussement des quais, l'adaptation de la signalisation, les systèmes de sécurité, l'automatisation éventuelle, les travaux à la station Constitution et à la gare du Nord. L'idée est

mobilitésplan met hoofdstukken over de metro, nieuwe tramlijnen, een versterking van het busnet en de bevordering van het fietsgebruik.

Voor de strategische studies werd een beroep gedaan op gerenommeerde studiebureaus. Het project werd dus niet in het wilde weg onderzocht. De conclusies luiden unaniem dat de geplande lijn noodzakelijk was. Er is een continuïteit in de visie sinds de eerste kaarten van 1969.

Het Iris 2-plan werd goedgekeurd na een openbaar onderzoek. Nadien werden er enkel nog wat beperkte wijzigingen in aangebracht. De verwezenlijking van de uitbreiding naar Schaerbeek staat er duidelijk in vermeld als prioriteit.

In 2007 al werd in de beheersovereenkomst met de MIVB overigens toestemming gegeven om van start te gaan met de voorbereidende studies over de metro.

De spreker heeft het vervolgens over de periode 2009–2014. Hij maakte toen geen deel uit van de regering. Die regering nam de belangrijkste beslissingen over het traject en de financiering.

Hij was op dat moment weliswaar geen lid van de regering, maar volgens hem bevestigden de studies bevindingen die daarvoor al waren geformuleerd en later zouden worden herbevestigd.

Daarnaast wil hij ook nog even ingaan op de vraag over eventuele belangenvermenging: het is niet omdat er in theorie een belangenconflict kan ontstaan, dat er zich daadwerkelijk ook één zal voordoen. De verschillende studies kwamen tot de conclusie dat het project nodig was. Hij begrijpt dat erop wordt aangestuurd om in de toekomst meer voorzichtigheid aan de dag te leggen, maar destijds was er, rekening houdend met de context van toen, eensgezindheid over het dossier.

De federale regering stond volgens de heer Pascal Smet volledig achter de metrolijn. Verschillende federale ministers, met name Didier Reynders en Laurette Onkelinx, spraken daar publiekelijk hun steun voor uit, niet alleen voor het traject tussen het Noordstation en Bordet, maar voor de hele as tot Albert en zelfs verder tot in Ukkel. Beliris wilde "politieke mede-eigenaar" zijn van het project. De federale overheid wilde er een zichtbare rol in vervullen en erbij betrokken worden. De hele politieke klasse was op dat moment voorstander van de metro.

Vervolgens snijdt hij de periode 2014–2019 aan. Hij maakte toen zijn terugkeer naar de Brusselse Regering. In het regeerakkoord stond duidelijk vermeld dat het traject tussen Albert en het Noordstation in 2019 in gebruik moest worden genomen. Het project moest voor het einde van de regeerperiode onomkeerbaar zijn gemaakt. De verklaring waarom eerst het traject tussen Albert en het Noordstation moest worden aangepakt, is heel eenvoudig. Technisch gezien was dat het makkelijkst uit te voeren deel, omdat er al een premetrotunnel bestond. De aanpassingswerken omvatten vooral een verhoging van de perrons, het aanpassen van de signalisatie en de

d'apporter rapidement une réponse à la saturation, même si cela implique temporairement une rupture de charge pour certains usagers.

Il précise que l'ensemble du Parlement, à l'exception du PTB et, dans une moindre mesure, de la N-VA, soutient alors le projet. Plusieurs formations estiment même que la réalisation avance trop lentement. Il cite alors différentes interventions parlementaires demandant une accélération du calendrier.

En ce qui concerne la gouvernance du projet, M. Pascal Smet dit assumer le rôle de «pilote» politique du dossier, et rappelle l'existence de «copilotes», à savoir le Ministre-Président, le ministre des Finances et le ministre de l'Urbanisme. Tout comme lors de vols long-courriers, l'équipe entière est responsable du bon déroulement du vol. Un comité permanent est mis en place au sein du gouvernement. Les décisions importantes font l'objet de délibérations gouvernementales formelles. Il s'agit bien d'un dossier de l'ensemble du gouvernement.

Il rappelle un principe fondamental: le gouvernement fixe la politique, la STIB exécute. À ses yeux, la STIB est un organisme professionnel et sérieux, doté d'une responsabilité juridique propre, d'un conseil d'administration et d'un comité de gestion. Deux commissaires du gouvernement et un chargé de mission assurent le contrôle politique. Il donne un exemple: lorsque la STIB souhaite augmenter les tarifs, les commissaires peuvent s'y opposer si la ligne politique gouvernementale s'y refuse.

Concernant les études relatives aux infrastructures, la DITP collabore historiquement avec Bruxelles Mobilité et la STIB sur les grands projets. Il confirme la logique d'attribuer la réalisation du tronçon sud à la STIB, vu qu'il s'agit avant tout de la conversion d'un réseau déjà existant de prémétro vers le métro, requérant des compétences techniques que la STIB maîtrise.

Il revient ensuite sur la relation avec l'autorité fédérale et Beliris. Lors de son entrée en fonction en 2014, le partage des rôles était déjà arrêté. Beliris conserve une implication directe pour le tronçon Nord, notamment en raison de son expérience acquise sur des chantiers complexes comme le tunnel Schuman-Josaphat.

Le Gouvernement fédéral souhaite rester politique-visible dans le dossier. En outre, le transfert pur et simple des ingénieurs fédéraux vers la STIB est écarté, tant pour des raisons administratives que politiques. L'idée d'une gestion de projet intégrée, réunissant ingénieurs régionaux et fédéraux dans une même structure, est envisagée. Après discussions, un compromis organisationnel est trouvé.

Un comité stratégique et des mécanismes de coordination sont mis en place. Il rappelle qu'au départ, certaines divergences existent, y compris sur la communication

beveiligingssyste men, een eventuele automatisering en werken aan het station Grondwet en het Noordstation. Het was de bedoeling om de verzadiging snel aan te pakken, ook al zouden sommige reizigers daardoor tijdelijk genoodzaakt zijn om over te stappen.

Het hele Parlement, met uitzondering van de PTB en in mindere mate de N-VA, stond daarachter. Meerdere partijen vonden zelfs dat het project te traag vorderde. Hij verwijst vervolgens naar verschillende betogen waarin parlementsleden opriepen om het project sneller vooruit te doen gaan.

Wat het beheer van het project betreft, stelt de heer Pascal Smet dat hij zichzelf wel wil zien als de politieke "piloot" van het dossier, maar dat er daarnaast ook copiloten zijn, meer bepaald de minister-president, de minister van Financiën en de minister van Stedenbouw. Zoals bij lange afstandsvluchten is de hele equipe verantwoordelijk voor het goede verloop van de vlucht. Binnen de regering werd een permanent comité opgericht. Over belangrijke beslissingen werd formeel beraadslaagd door de regering. Het dossier belande dus de hele regering aan.

Vervolgens benadrukt hij een fundamenteel beginsel: de regering bepaalt het beleid en de MIVB voert het uit. Volgens hem is de MIVB een professionele en serieuze organisatie, met eigen rechtsverantwoordelijkheid, een eigen raad van bestuur en een beheerscomité. Twee regeringscommissarissen en een opdrachthouder stonden in voor de politieke controle. Hij geeft een voorbeeld om dat te verduidelijken. Stel dat de MIVB de tarieven wil verhogen, dan kunnen de commissarissen zich daartegen verzetten als dat niet past in de beleidslijnen van de regering.

Voor de studies over grote infrastructuurprojecten heeft de DIOV altijd samengewerkt met Brussel Mobiliteit en de MIVB. Het was logisch om de aanleg van het zuidelijke traject toe te wijzen aan de MIVB, omdat het daar vooral de bedoeling was om een reeds bestaande premetrolijn om te vormen tot een metrolijn. Daar was technische knowhow voor nodig die de MIVB bezat.

Vervolgens belicht hij de verhouding met de federale overheid en Beliris. Toen hij in 2014 aantrad, was de rolverdeling al vastgelegd. Beliris bleef rechtstreeks betrokken bij de aanleg van het noordelijke deel, omdat het reeds ervaring had opgedaan met complexe werken, zoals de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat.

De federale regering wilde politiek zichtbaar blijven in dit dossier. Bovendien werd zowel om administratieve als politieke redenen geweigerd om federale ingenieurs over te hevelen naar de MIVB. Er werd een geïntegreerd projectbeheer overwogen, waarbij gewestelijke en federale ingenieurs in eenzelfde structuur zouden worden samengebracht. Na gesprekken werd een compromis bereikt over de manier waarop men de zaken zou organiseren.

Er werd een strategisch comité opgericht en een coördinatieregeling uitgewerkt. Hij wijst erop dat er in het begin bepaalde meningsverschillen waren, onder andere

autour du projet. L'objectif est d'assurer une communication unifiée, avec un seul nom et une seule identité visuelle pour la ligne.

Un schéma organisationnel complexe est établi: *task force*, comités de pilotage, groupes de travail techniques, comité de coordination et validation politique au niveau gouvernemental. Le modèle fonctionne pendant deux ans. Il apparaît toutefois que la coordination est particulièrement cruciale à la gare du Nord, point de rencontre des interventions régionales et fédérales. Des ajustements sont opérés afin de renforcer cette articulation. Il convient de préciser qu'à de rares exceptions, la concertation se déroule positivement.

Il admet que la multiplication des acteurs ralentit inévitablement les processus: davantage d'intervenants autour de la table impliquent davantage de discussions et de compromis.

À propos du dialogue avec les communes, une concertation approfondie est engagée à partir de 2015, avec les communes concernées: Ville de Bruxelles, Saint-Gilles, Forest, Schaerbeek.

Ces concertations ne sont pas toujours simples. Certaines communes souhaitent des réaménagements complets de l'espace public autour des stations prévues. Ces adaptations ont un coût et peuvent influencer sur l'organisation des accès aux stations.

Il cite notamment les discussions autour du réaménagement global de certains quartiers. Les négociations avec les commerçants et les autorités locales prennent du temps. La volonté est d'obtenir une adhésion large, même si cela retarde certaines procédures.

L'orateur aborde ensuite la question budgétaire. La responsabilité opérationnelle du budget incombait à la STIB. Le gouvernement a adopté un plan pluriannuel d'investissement (PPI) et un contrat de gestion. Le PPI 2015-2025 constituait un plan d'investissement sur dix ans inédit.

En 2015, afin d'avoir une meilleure visibilité sur l'évolution des coûts, il demande explicitement:

- un plan pluriannuel détaillé;
- un benchmarking international;
- un audit externe des investissements de la STIB;
- une objectivation des chiffres.

Cette démarche est menée conjointement avec le ministre des Finances et le Ministre-Président. Il reconnaît qu'au tout début des années 2000, les estimations initiales sont peut-être optimistes. Alain Flausch, ancien directeur général de la STIB, avait d'ailleurs admis publiquement que, dans la phase conceptuelle, les coûts peuvent être sous-estimés afin de rendre le projet politiquement

over de communicatie rond het project. Het doel was om eenvormig te communiceren over de lijn, onder één naam en met één visuele identiteit.

Er werd een complexe organisatiestructuur opgezet met een *taskforce*, stuurgroepen, technische werkgroepen, een coördinatiecomité en de regering die de politieke goedkeuring moest verlenen. Dat model heeft twee jaar goed gewerkt. Vooral ter hoogte van het Noordstation bleek coördinatie echter cruciaal te zijn, omdat dat zich bevindt op het raakpunt van de gewestelijke en de federale bouwwerken. Er werden enkele aanpassingen doorgevoerd om de onderlinge afstemming te versterken. Op enkele zeldzame keren na verliep dat overleg steeds positief.

Hij geeft toe dat de grote hoeveelheid betrokken spelers onvermijdelijk heeft geleid tot vertragingen in het proces: hoe meer deelnemers er rond de tafel zitten, hoe meer discussies zich ontspannen en hoe meer er moet worden gezocht naar compromissen.

Ook de gemeenten werden bij de zaken betrokken. Zo werd vanaf 2015 grondig overleg opgestart met de stad Brussel, Sint-Gillis, Vorst en Schaerbeek.

Dat overleg was niet altijd even eenvoudig. Sommige gemeenten vroegen om de openbare ruimte rond de geplande stations volledig heraan te leggen. Dergelijke aanpassingswerken kostten geld en hadden soms een invloed op de inrichting van de in- en uitgangen van de stations.

Hij zegt dat er werd gesproken over de volledige herinrichting van sommige wijken. De onderhandelingen met de handelaars en de lokale overheden hebben tijd in beslag genomen. Het doel was om een breed draagvlak te creëren, ook al liepen sommige procedures daardoor vertraging op.

Vervolgens wil de spreker het hebben over het budget. De operationele verantwoordelijkheid voor het budget lag bij de MIVB. De regering keurde een meerjarig investeringsplan (MIP) en een beheersovereenkomst goed. Het MIP 2015-2025 was voor het eerst een investeringsplan voor tien jaar.

Om beter zicht te krijgen op de evolutie van de kosten, vroeg hij in 2015 uitdrukkelijk om:

- een gedetailleerd meerjarenplan;
- een internationale benchmarking;
- een externe audit van de investeringen van de MIVB;
- een objectivering van de cijfers.

Die stappen ondernam hij samen met de minister van Financiën en de minister-president. Hij geeft toe dat de oorspronkelijke ramingen aan het begin van de jaren 2000 misschien wat optimistisch waren. Alain Flausch, de gewezen directeur-generaal van de MIVB, heeft op een bepaald moment overigens publiekelijk verklaard dat de kosten in de ontwerpfase mogelijk wat te laag werden

acceptable. Il souligne toutefois qu'à partir du moment où des décisions formelles doivent être prises, les chiffres deviennent plus réalistes.

Il explique que, dès 2015, il exige une stabilisation des estimations. Les réévaluations successives des coûts tous les trois ou quatre mois sont problématiques; un cadrage plus rigoureux est imposé.

Au sujet des facteurs d'augmentation des coûts, plusieurs explications sont avancées:

1. Inflation: un euro en 2004 ne correspond pas à un euro en 2014 ou en 2025.
2. Crises successives: pandémie de Covid-19, guerre en Ukraine, crise énergétique.
3. Hausse généralisée des coûts de construction: certains acteurs évoquent des augmentations de 40 %, voire de 60 %.
4. Réaménagements urbains complémentaires: pacte avec les commerçants, espaces publics, équipements annexes.
5. Palais du Midi: coûts spécifiques liés à la situation géotechnique et aux adaptations nécessaires.
6. Le manque de concurrence dans ce marché public en raison des travaux dans le cadre du projet Grand Paris.

Il insiste: certains coûts correspondent à des investissements créant de la valeur ajoutée. Si un bâtiment doit être reconstruit, la dépense ne constitue pas une perte sèche. En effet, ce nouveau bâtiment possède une valeur intrinsèque.

Il évoque également la possibilité de solutions créatives, y compris via un partenariat public-privé (PPP), pour répartir la charge financière.

Il rappelle qu'en 2007, une structure dénommée Citeo est créée: société à 100 % publique, destinée à porter certaines infrastructures afin de sortir leur financement du budget régional. [L'ordonnance](#) visant à permettre la création de cette filiale est même longuement discutée au sein du Parlement bruxellois.

Des amendements parlementaires modifient cependant le montage initial. Par la suite, Eurostat émet des réserves. Le projet est finalement abandonné. La crainte d'une privatisation déguisée est évoquée à l'époque. Cet épisode démontre que des mécanismes alternatifs de financement ont bel et bien été explorés.

L'orateur présente ensuite des comparaisons internationales de coûts par kilomètre, en insistant sur la nécessité d'indexer correctement les montants. Comparer

géraamd om het project politiek aanvaardbaar te maken. Hij benadrukt echter dat zodra er formele beslissingen moesten worden genomen, met realistischere cijfers werd gewerkt.

Hij legt uit dat hij vanaf 2015 stabielere ramingen eiste. Dat de kostenraming om de drie à vier maanden werd bijgestuurd, vormde een probleem. Er moest binnen een strakker kader te werk worden gegaan.

De kostenstijging valt te verklaren door meerdere factoren:

1. Inflatie: een euro in 2004 is niet evenveel waard als een euro in 2014 of 2025.
2. De achtereenvolgende crisissen: de coronapandemie, de oorlog in Oekraïne en de energiecrisis.
3. De algemene toename van de bouwkosten: sommige instanties maakten gewag van prijsstijgingen van 40 % tot zelfs 60 %.
4. Extra stedelijke herinrichtingswerken: pact met de handelaars, openbare ruimten en bijkomende voorzieningen.
5. Het Zuidpaleis: specifieke kosten teweeggebracht door de geotechnische situatie en de nodige aanpassingen.
6. Het gebrek aan concurrentie bij deze overheidsopdracht omwille van de werken in het kader van het project Grand Paris.

Hij benadrukt dat we bepaalde kosten kunnen beschouwen als investeringen die een bijkomende waarde creëren. De uitgaven om een pand herop te bouwen, zijn geen zuiver verlies. Dat nieuwe gebouw heeft namelijk een intrinsieke waarde.

Om de financiële lasten te spreiden kan ook gebruik gemaakt worden van creatieve oplossingen, zoals publiek-private samenwerking (PPS).

Hij verwijst naar Citeo, een structuur die in 2007 werd opgericht als vennootschap die volledig in overheidshanden was en bedoeld was om de financiering van bepaalde infrastructuurwerken buiten de gewestbegroting te houden. [De ordonnantie](#) die de oprichting van die dochteronderneming mogelijk moest maken, werd uitvoerig besproken in het Brussels Parlement.

In het Parlement werden echter amendementen op de tekst ingediend, die het oorspronkelijke opzet ervan wijzigden. Later formuleerde Eurostat ook enkele bedenkingen. Uiteindelijk werd het project opgedoekt. Men was destijds bang dat daar een privatisering achter schuil ging. Dat verhaal toont aan dat er wel degelijk alternatieve financieringssystemen zijn verkend.

Vervolgens maakt de spreker een internationale vergelijking van de kostprijs per kilometer. Hij benadrukt de noodzaak om de bedragen correct te indexeren. Het

des coûts actuels à des projets réalisés dix ou quinze ans plus tôt n'est pas méthodologiquement correct.

Bruxelles se situerait, après indexation, dans une moyenne comparable à des villes comme Copenhague ou Berlin. Certains projets sont moins coûteux, d'autres nettement plus chers.

Il ajoute des éléments spécifiques au tronçon Nord-Bordet:

1. Une absence de concurrence suffisante lors des appels d'offres, en raison de grands chantiers simultanés à Paris;
2. Une répartition des risques contractuels plaçant une part importante du risque sur le secteur privé, renchérissant les offres;
3. Un contexte inflationniste exceptionnel.
4. La manière dont le cahier des charges a été rédigé par Beliris, avec un transfert de tous les risques vers le secteur privé.

Il rappelle ensuite les rôles respectifs des membres du gouvernement durant la période 2014–2019. Même s'il est devenu la figure de proue du projet de métro, de par l'exercice de ses compétences en Mobilité et en Travaux publics, c'est bel et bien Rudi Vervoort qui était responsable de l'instruction du permis et de la modification du PRAS.

Relativement au permis d'urbanisme attribué pour les travaux relatifs à l'arrêt «Constitution», il réfute l'idée d'une délivrance précipitée du permis. La procédure dure quatre ans. La première demande date de 2015. C'est le bureau d'études Stratec qui est désigné pour l'étude d'incidences. Le permis d'urbanisme est délivré en mai 2019.

Le permis était déjà prêt en janvier 2019, mais son instruction est prolongée afin d'y intégrer le pacte urbain négocié avec les commerçants et la Ville de Bruxelles. Ce temps supplémentaire fut consacré à l'amélioration qualitative du projet.

Il aborde ensuite la fameuse lettre, du bureau d'études (Systra–Greisch–SumProject), citée à de nombreuses reprises. La lettre est datée du 19 juillet 2019, soit après l'attribution des contrats par la STIB et les élections de 2019. C'était la STIB, et non le gouvernement, qui en était responsable.

L'orateur estime que cette lettre constitue avant tout une protection juridique du bureau d'études. Dans les marchés publics actuels, les risques juridiques sont omniprésents. Si les ingénieurs avaient estimé le projet irréalisable, ils auraient pu le signaler plus tôt.

is methodologisch niet correct om de huidige kosten te vergelijken met projecten die tien of vijftien jaar geleden werden uitgevoerd.

Brussel bevindt zich, na indexering van de kosten, op een gemiddeld niveau dat vergelijkbaar is met dat in steden als Copenhague en Berlijn. Sommige projecten kosten minder, andere beduidend meer.

Hij geeft nog wat specifieke informatie over het traject tussen het Noordstation en Bordet:

1. Bij het uitschrijven van de offerteaanvraag was er onvoldoende mededinging, aangezien er op datzelfde moment een groot bouwproject werd uitgevoerd in Parijs.
2. Door de verdeling van de contractuele risico's kwam een groot deel van het risico te liggen bij de privépartner, waardoor de offertes een pak duurder uitvielen.
3. De inflatie was uitzonderlijk hoog.
4. Beliris had het bestek zodanig opgesteld dat alle risico's werden overgeheveld naar de privépartner.

Vervolgens verduidelijkt hij de rol van de verschillende leden van de regering in de periode 2014–2019. Hij was als minister van Mobiliteit en Openbare Werken weliswaar uitgegroeid tot het boegbeeld van het metroproject, maar het is Rudi Vervoort die verantwoordelijk was voor het onderzoek van de vergunningsaanvraag en de wijziging van het GBP.

Hij weerlegt de opvatting dat de stedenbouwkundige vergunning voor de werken ter hoogte van de halte Grondwet in allerijl zou zijn uitgereikt. De procedure heeft vier jaar in beslag genomen. De eerste aanvraag dateert van 2015. Voor de effectenstudie werd een beroep gedaan op het studiebureau Stratec. De stedenbouwkundige vergunning werd uitgereikt in mei 2019.

De vergunning was al klaar in januari 2019, maar er werd meer tijd uitgetrokken voor het onderzoek ervan om rekening te kunnen houden met het stedelijke pact waarover onderhandeld was met de handelaars en de stad Brussel. Die extra tijd werd gebruikt om het ontwerp kwalitatief te verbeteren.

Vervolgens wil hij het hebben over de befaamde brief van het studiebureau Systra–Greisch–SumProject, waarover al veel is gezegd. Die brief dateert van 19 juli 2019, dus van na de gunning van de contracten door de MIVB en na de verkiezingen van 2019. Het was de MIVB en niet de regering die daarvoor verantwoordelijk was.

De spreker meent dat de studiebureaus zich met die brief op de eerste plaats juridisch wilden indekken. Juridische risico's zijn alomtegenwoordig in hedendaagse overheidsopdrachten. Als de ingenieurs vonden dat het project onhaalbaar was, hadden ze dat vroeger kunnen aangeven.

Il insiste: les études géotechniques multiples concluent à la faisabilité, même si le sous-sol bruxellois demeure complexe.

Il explique qu'un ministre ne décide pas de la méthode de creusement d'un tunnel. Les ingénieurs évaluent quelles sont les techniques possibles. Des dizaines de tests de pénétration et de sondages sont réalisés entre 2015 et 2017. Les conclusions à l'époque confirment la faisabilité.

Dans les grands chantiers, publics ou privés, des imprévus techniques apparaissent fréquemment. Des exemples internationaux sont évoqués: Londres, Amsterdam, Cologne, Vienne, Anvers.

Certes, les conséquences sont lourdes pour les riverains et les commerçants, mais il faut rappeler que ces aléas ne sont pas exceptionnels dans les projets d'infrastructure de cette ampleur.

Les ingénieurs se sont trompés et une autre technique se présente. Ce n'est peut-être pas agréable à entendre, mais il y a une autre technique qui se présente: la démolition de l'intérieur du Palais du Midi, qui n'a à ses yeux que peu de valeur patrimoniale, est illisible et peu fonctionnel. Reconstruire un nouveau bâtiment permettrait d'avoir un édifice de haute valeur pour le siècle à venir.

Il indique avoir lu attentivement le rapport de la Cour des comptes et en reconnaître la valeur institutionnelle. Toutefois, il estime que certaines formulations conduisent à des conclusions qui ne reflètent pas pleinement la réalité opérationnelle du dossier.

Selon lui, le rapport adopte une lecture fortement procédurale, alors que la gestion d'un projet d'infrastructure d'une telle ampleur suppose plutôt une appréciation plus dynamique et contextuelle.

Il souligne qu'il est aisé, avec les connaissances actuelles, de réévaluer des décisions passées. Les décisions doivent cependant être replacées dans le contexte informationnel du moment où elles sont prises, et non jugées à l'aune d'éléments apparus ultérieurement.

Il considère que la continuité politique a été assurée: plusieurs gouvernements successifs, de compositions différentes, ont confirmé la nécessité du projet. Les études techniques, à chaque étape, concluent dans le même sens.

Aucune décision n'a été prise à la légère. Les ingénieurs, les bureaux d'études, l'administration et l'opérateur public confirment la faisabilité technique. Les autorités politiques s'appuient sur ces expertises.

Hij benadrukt dat de verschillende geotechnische studies tot de conclusie kwamen dat het project ondanks de complexe Brusselse bodemstructuur uitvoerbaar was.

Hij legt uit dat een minister niet beslist op welke manier een tunnel wordt gegraven. Ingenieurs onderzoeken welke technieken haalbaar zijn. Tussen 2015 en 2017 werden tientallen penetratietesten en boringen uitgevoerd. De toenmalige bevindingen bevestigden de haalbaarheid van het project.

Bij grote infrastructuurwerken, zowel openbare als private, duiken geregeld onvoorziene technische problemen op. Hij haalt enkele voorbeelden uit binnen- en buitenland aan: Londen, Amsterdam, Keulen, Wenen en Antwerpen.

De gevolgen voor de omwonenden en handelaars zijn zonder meer zwaar, maar dergelijke tegenvallers zijn niet uitzonderlijk bij dergelijke grootschalige infrastructuurprojecten.

De ingenieurs hebben zich vergist en stellen een andere techniek voor. Het is misschien niet prettig om te horen, maar er kan een andere techniek worden gebruikt, die erop neerkomt dat het binnengebied van het Zuidpaleis moet worden afgebroken. Een gebouw dat volgens hem overigens amper erfgoedwaarde heeft en bovendien onoverzichtelijk en weinig functioneel is. Door een nieuw gebouw op te trekken zou er weer een hoogwaardig pand verrijzen waarmee we goed zitten voor de komende honderd jaar.

Hij verklaart dat hij het verslag van het Rekenhof aandachtig heeft gelezen en dat hij het waardevol vindt. Hij meent evenwel dat bepaalde formuleringen leiden tot conclusies die niet geheel overeenstemmen met de praktijk.

Volgens hem hanteert het verslag een sterk procedurele benadering, terwijl het beheer van een infrastructuurproject van deze omvang eerder een meer dynamische en contextuele beoordeling vergt.

Hij wijst erop dat het achteraf altijd gemakkelijk is om beslissingen uit het verleden te herbeoordelen in het licht van de huidige kennis. Beslissingen moeten echter worden beoordeeld op basis van de informatie die op het moment zelf beschikbaar was en niet op basis van elementen die pas later aan het licht zijn gekomen.

Verschillende opeenvolgende regeringen met telkens een andere samenstelling hebben de noodzaak van het project bevestigd en brachten op die manier politieke continuïteit in het dossier. De technische studies kwamen in elke fase tot vergelijkbare conclusies.

Geen enkele beslissing werd lichtzinnig genomen. De ingenieurs, de studiebureaus, de besturen en de openbaarvervoersmaatschappij hebben allemaal bevestigd dat het project technisch haalbaar was. De beleidsverantwoordelijken hebben zich gebaseerd op die deskundige adviezen.

La connaissance acquise après les difficultés rencontrées ne peut, selon lui, invalider rétroactivement les analyses précédentes. Les risques géotechniques inhérents au sous-sol bruxellois sont connus, mais ils ne conduisent pas, à l'époque, à conclure à l'impossibilité du projet. Il insiste: si l'on devait attendre une certitude absolue, aucun grand chantier ne serait entrepris.

Il estime qu'une solution en PPP peut désormais constituer une voie pragmatique pour relancer le projet. Cette option implique un coût financier plus élevé à court terme, mais permettrait une mise en service plus rapide et une résolution substantielle des problèmes de mobilité.

Il reconnaît qu'un tel montage exige une négociation rigoureuse. Le rendement privé doit être encadré. La durée contractuelle sera longue, potentiellement cinq ans de préparation et de négociation. Il est néanmoins urgent de prendre une décision structurante pour les cent prochaines années. Il faut inscrire le projet dans une perspective stratégique régionale et suprarégionale. Il s'agit d'un projet structurant pour la mobilité de Bruxelles et de son hinterland.

Il craint qu'une absence de décision soit perçue, dans dix ou vingt ans, comme une erreur comparable à celles des années 1970, lorsque certains projets structurants ne sont pas réalisés. Il faut éviter que les jeunes générations reprochent aux responsables politiques actuels d'avoir renoncé à un projet essentiel.

1.2.6. *Échange de vues*

M. Gilles Verstraeten aborde en premier lieu la scission du projet. Comment expliquer la division opérée? Cette scission résulte-t-elle d'une pression fédérale?

Il interroge la rationalité de cette organisation. Avec le recul, cette configuration est-elle considérée comme adéquate? Constitue-t-elle, au contraire, un modèle à ne pas reproduire à l'avenir?

Il souligne qu'une telle configuration complique le maintien d'une vue d'ensemble équilibrée sur l'état du projet.

Il interroge ensuite M. Pascal Smet sur son expérience concrète en tant que «pilote» politique du projet. Dans un contexte où des «copilotes» régionaux existent et où le niveau fédéral intervient également, a-t-il eu parfois le sentiment de ne pas être suffisamment informé en tant que ministre compétent? A-t-il eu l'impression que certains documents ne lui étaient pas transmis?

We mogen analyses uit het verleden niet met terugwerkende kracht ongeldig verklaren op basis van de kennis die werd opgedaan na het opduiken van problemen. De geotechnische risico's die kenmerkend zijn voor de Brusselse bodemstructuur, waren gekend, maar leidden op dat moment niet tot de conclusie dat het project onmogelijk was. Hij benadrukt dat als we telkens moeten wachten tot we absolute zekerheid hebben, er geen enkel groot project van de grond zou komen.

Hij meent dat een PPS een pragmatische oplossing zou kunnen bieden om het project weer op de rails te krijgen. Die optie brengt op korte termijn hogere kosten met zich mee, maar kan leiden tot een snellere ingebruikname van de lijn en een structurele oplossing voor de mobiliteitsproblemen.

Hij erkent dat een dergelijke formule stevige onderhandelingen vereist. Het rendement voor de privépartner moet duidelijk worden afgelijnd. De looptijd van de overeenkomst zal lang zijn. De voorbereiding en onderhandelingen kunnen tot vijf jaar in beslag nemen. Toch moeten we dringend een beslissing nemen die de koers voor de komende honderd jaar zal bepalen. Het project moet worden ingebed in een gewestelijk en bovengewestelijk strategisch perspectief. Het gaat om een cruciaal project voor de mobiliteit van Brussel en zijn hinterland.

Hij vreest dat het uitblijven van een beslissing over tien of twintig jaar zal worden opgevat als een historische vergissing, vergelijkbaar met de fouten die in de jaren zeventig zijn gemaakt, toen bepaalde structurerende projecten niet werden uitgevoerd. We moeten vermijden dat de jonge generaties de huidige beleidsverantwoordelijken verwijten dat zij een wezenlijk project hebben opgegeven.

1.2.6. *Gedachtewisseling*

De heer Gilles Verstraeten stelt om te beginnen een vraag over de opdeling van het project. Hoe valt die opdeling te verklaren? Gebeurde dat onder druk van de federale regering?

Hij plaatst vraagtekens bij de rationele logica van die manier van werken. Wordt die formule met de kennis van vandaag nog steeds als de juiste beschouwd? Of zou het daarentegen beter zijn om dat model in de toekomst niet meer te hanteren?

Hij wijst erop dat een dergelijke aanpak het moeilijk maakt om een evenwichtig overzicht te behouden van de status van het project.

Vervolgens vraagt hij naar de concrete ervaring van de heer Pascal Smet als politieke "piloot" van het project. Had hij soms het gevoel dat hij onvoldoende werd geïnformeerd in het samenspel met de gewestelijke copiloten en de federale overheid? Had hij de indruk dat bepaalde documenten hem niet werden bezorgd?

Plus largement, a-t-il eu connaissance de difficultés rencontrées par d'autres acteurs pour obtenir certaines informations ou documents? Certains intervenants ont-ils évoqué un manque de transparence ou des réponses jugées imprécises?

Concernant le chantier Constitution, il demande comment l'accélération de la procédure relative au cahier des charges a-t-elle été justifiée.

M. Pascal Smet conteste qu'il y ait eu une accélération artificielle. Dès 2014, le gouvernement indique clairement à la STIB que le projet doit être réalisé avant la fin de la législature, conformément à l'accord de gouvernement. Cette position est constante dès son entrée en fonction.

Il admet comprendre rapidement que la mise en service effective dans les délais fixés est pratiquement impossible, compte tenu des étapes nécessaires: adaptation du PRD, obtention du permis d'urbanisme, élaboration des contrats. Les contraintes procédurales rendent l'échéance extrêmement difficile.

La volonté gouvernementale porte cependant sur l'irréversibilité du projet. L'objectif n'est pas uniquement d'obtenir un permis, mais d'attribuer les marchés. Un permis non suivi d'exécution ne crée aucune obligation. L'attribution des contrats constitue, en revanche, un engagement concret. Cette volonté d'irréversibilité est exprimée dès 2014, soit cinq ans avant les élections, et non à l'approche du scrutin.

Il reconnaît qu'à la fin du processus, certaines étapes s'enchaînent rapidement selon les standards bruxellois. Toutefois, si le bureau d'études s'estimait incapable de respecter ces délais, il lui appartenait de refuser la mission et d'en informer la STIB.

Il rappelle que la STIB valide elle-même les travaux. Le bureau d'études n'est pas seul responsable. Des mécanismes internes de validation existent, et le conseil d'administration de la STIB confirme également la faisabilité. Il convient de rappeler que l'attribution des marchés ne relève pas du Gouvernement régional, mais bien de la STIB.

L'orateur considère qu'une logique peut être identifiée pour la scission du projet en deux tronçons:

1. le tronçon Nord–Bordet correspond au creusement d'un nouveau tunnel;
2. le tronçon Albert–Nord consiste principalement en la transformation d'une ligne existante de prémétro.

Un seul point nodal majeur, la gare du Nord, assure la connexion entre les deux. Cette distinction fonctionnelle peut justifier une organisation différenciée.

Had hij ruimer beschouwd weet van problemen die andere instanties ondervonden om bepaalde informatie of documenten te verkrijgen? Klaagden sommige betrokken partijen over een gebrek aan transparantie of onnauwkeurige antwoorden?

Ten slotte vraagt hij met betrekking tot de werken aan het station Grondwet hoe de versnelling van de bestekprocedure werd verantwoord.

De heer Pascal Smet betwist dat er sprake was van een kunstmatige versnelling. Al in 2014 maakte de regering de MIVB duidelijk dat het project voor het einde van de regeerperiode uitgevoerd moest zijn, zoals in het regeerakkoord was bepaald. Hij is van bij zijn aantreden bij dat standpunt gebleven.

Al snel drong echter het besef door dat het vrijwel onmogelijk zou zijn om de lijn op tijd in gebruik te nemen, aangezien er eerst nog enkele fases moesten worden doorlopen: de aanpassing van het GewOP, het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en het opstellen van de overeenkomsten. Door de procedurele vereisten was het bijzonder moeilijk om de deadline te halen.

De regering was echter vastbesloten om het project onomkeerbaar te maken. Het was niet enkel de bedoeling om een vergunning te verkrijgen, maar ook om de opdrachten te gunnen. Een vergunning die niet wordt uitgevoerd, schept geen enkele verplichting. De gunning van contracten doet daarentegen wel een concrete verbintenis ontstaan. De wil om het project onomkeerbaar te maken werd al uitgesproken in 2014, dus vijf jaar vóór de verkiezingen en niet pas in de aanloop ernaartoe.

Hij erkent dat bepaalde fasen aan het einde van het proces naar Brusselse maatstaven vrij snel op elkaar zijn gevolgd. Indien het studiebureau zich niet in staat achtte om die termijnen na te leven, had het de opdracht kunnen weigeren en de MIVB daarvan op de hoogte brengen.

Hij wijst erop dat de MIVB zelf de werken goedkeurde. Het studiebureau was niet als enige verantwoordelijk. De MIVB beschikte over interne valideringsmechanismen en ook de raad van bestuur van de MIVB bevestigde de haalbaarheid van het project. Bovendien stond de MIVB en niet de Brusselse Regering in voor de gunning van de opdrachten.

Volgens de spreker zit er een logica achter de opdeling van het project in twee trajecten:

1. Op het traject tussen het Noordstation en Bordet moest een nieuwe tunnel worden gegraven.
2. Op het traject tussen Albert en het Noordstation moest voornamelijk een bestaande premetrolijn worden omgevormd.

Beide trajecten worden verbonden via één belangrijk knooppunt, het Noordstation. Dat functionele onderscheid kan rechtvaardigen waarom op basis van een opdeling te werk werd gegaan.

Il reconnaît toutefois que son intuition personnelle le conduit à préférer une gestion unifiée. Il tente, en 2015, de faire évoluer l'organisation en ce sens, sans succès. Un compromis est néanmoins trouvé. Selon Beliris et la STIB, la coordination fonctionne en pratique. Les échanges d'informations ont lieu et les mécanismes de concertation sont opérationnels.

Il réaffirme que l'autorité fédérale souhaite exercer une forme de copropriété politique sur le projet.

Beliris prend en charge une part du financement et apporte une expertise spécifique en matière de tunnels, acquise notamment lors du chantier du tunnel Schuman–Josaphat.

Il rappelle toutefois qu'il n'est pas simple, pour des raisons politico-administratives, de transférer des fonctionnaires fédéraux vers une administration régionale. Il n'est pas plus envisagé de les licencier pour les réengager ailleurs. Il y a également la dimension politique: certains ministres fédéraux souhaitent incarner le projet.

Dans l'idéal, une autre organisation aurait pu être mise en place. Toutefois, tant Beliris que la STIB indiquent que, dans la pratique, la scission n'a pas généré de dysfonctionnements majeurs. Dès lors, sur quelle base faudrait-il contester aujourd'hui cette appréciation?

Certes, des tensions sont apparues ultérieurement, entre autres concernant l'implantation de la station Bordet et son articulation avec d'autres projets immobiliers. Ces désaccords ont consommé du temps et de l'énergie, mais n'ont guère constitué des obstacles insurmontables.

Mme Sofia Bennani se réfère à l'estimation du coût du tronçon Nord–Albert de juillet 2015, pour un montant de 552 millions d'euros, ce qui représente, selon elle, une augmentation de 96,5 % en quatre mois, par rapport à une estimation évoquée en mars 2015. Comment le gouvernement peut-il accepter une telle hausse dans un délai aussi court?

Le tracé est décidé en 2018, avec un passage de la ligne sous le Palais du Midi afin d'éviter des expropriations qu'aurait entraînées le tracé historique. L'étude d'incidences alerte pourtant sur des risques très importants et sur des difficultés d'exécution liées à la nature du sous-sol, ancien lit de la Senne, et à la faible profondeur des travaux. Comment la balance est-elle opérée entre les conséquences sociétales des expropriations et les risques techniques et financiers induits par l'option retenue?

La Cour des comptes indique dans son rapport que le choix du tracé sous le Palais du Midi est arrêté sans consultation préalable des archives de la Ville de Bruxelles. Des sondages géotechniques exhaustifs ne sont pas réalisés dans les caves du bâtiment. Pourquoi le bureau d'études,

Hij geeft toe dat hij de voorkeur gaf aan een eengemaakt beheer. In 2015 heeft hij geprobeerd om daarop aan te sturen, maar zonder succes. Er werd wel een compromis gevonden. Volgens Beliris en de MIVB heeft de coördinatie in de praktijk goed gewerkt. Er werd informatie uitgewisseld en er was een overlegsysteem opgezet.

Hij herhaalt dat de federale overheid op een bepaalde manier politieke mede-eigenaar wilde zijn van het project.

Beliris nam een deel van de financiering op zich en bracht specifieke expertise in die het onder meer had opgedaan bij de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat.

Hij wijst er echter op dat het om politieke en administratieve redenen niet zo eenvoudig was om federale ambtenaren over te hevelen naar een gewestelijke administratie. Er werd evenmin overwogen om hen eerst te ontslaan en nadien elders opnieuw aan te werven. Er speelde ook een stuk politieke profileringsdrang mee: sommige federale ministers wilden met het project worden vereenzelvigd.

Idealiter had men op een andere manier te werk kunnen gaan. Zowel Beliris als de MIVB geven echter aan dat de opdeling in de praktijk geen grote problemen heeft opgeleverd. Op basis waarvan zouden we die beoordeling vandaag in twijfel trekken?

Er zijn later weliswaar spanningen gerezen, onder meer over de inplanting van het station Bordet en de aansluiting ervan op andere bouwprojecten. Die meningsverschillen hebben tijd en energie opgeslorpt, maar hebben niet echt geleid tot onoverkomelijke obstakels.

Mevrouw Sofia Bennani voert aan dat de kostprijs van het traject tussen het Noordstation en Albert in juli 2015 werd geraamd op 552 miljoen euro. Dat was 96,5 % meer dan de raming die in maart 2015, dus amper vier maanden eerder, was uitgevoerd. Hoe kon de regering zo'n sterke stijging op zo korte tijd aanvaarden?

In 2018 werd het tracé vastgelegd en beslist om de metrolijn onder het Zuidpaleis te laten lopen. Op die manier konden de onteigeningen worden vermeden, die er gekomen zouden zijn als er voor het historische tracé was gekozen. In de effectenstudie werd echter gewaarschuwd voor enkele zeer grote risico's en voor bepaalde problemen die bij de uitvoering zouden kunnen opduiken door de aard van de ondergrond (voormalige bedding van de Zenne) en de lage diepte waarop zou moeten worden gewerkt. Hoe werden de maatschappelijke impact van onteigeningen afgewogen tegen de technische en financiële risico's die gepaard gingen met de geselecteerde optie?

Het Rekenhof stelt in zijn verslag dat de keuze voor het tracé onder het Zuidpaleis werd gemaakt zonder vooraf de archieven van de stad Brussel te raadplegen. Er werden geen uitvoerige geotechnische boringen verricht in de kelders van het gebouw. Waarom kreeg het studiebureau,

placé sous la tutelle de la STIB, est autorisé à concevoir des plans définitifs et le cahier des charges de l'ouvrage sous le Palais du Midi sur la base de données jugées incomplètes, impliquant un risque d'exécution considéré aujourd'hui comme étant catastrophique?

Concernant la demande adressée par la STIB au bureau d'études GSS d'accélérer l'établissement du dossier d'adjudication, l'ancien ministre peut-il préciser qui a donné l'instruction d'une telle accélération, au mépris des règles de prudence et des réserves techniques formulées par le bureau d'études?

M. Pascal Smet rappelle que, s'il assume un rôle de pilote, le dossier est traité collégialement. Il existe un comité de pilotage associant le Ministre-Président et le ministre des Finances. Chaque décision importante fait l'objet d'échanges au sein des réunions inter-cabinets. Il s'agit d'un dossier gouvernemental, pleinement partagé.

Dès son entrée en fonction en 2014, il souhaite actualiser les chiffres du projet, estimant que certaines rumeurs ou signaux laissent penser que les estimations ne sont plus réalistes.

En 2015, il lance:

1. un audit externe confié à PwC sur le plan d'investissement de la STIB;
2. un benchmarking international avec d'autres métros européens;
3. un plan pluriannuel couvrant la période 2015-2025;
4. un PPI actualisé.

Il insiste: il prend ses responsabilités pour objectiver les chiffres. L'actualisation intervient en 2015 puis une nouvelle révision a lieu en 2018.

Il rappelle que les budgets liés sont intégrés dans le PPI de la STIB. Des augmentations peuvent survenir dans ce type de chantier. Les grands projets d'infrastructure comportent souvent des aléas. Si les coûts doivent être maîtrisés, il est irréaliste de prétendre pouvoir tout prévoir.

Concernant le tracé historique, il indique que le choix initial est antérieur à son entrée en fonction. Il s'inscrit dans la continuité des décisions prises auparavant. Il confirme néanmoins avoir validé ce choix pendant son mandat, sur la base des études existantes. Un facteur sociétal pèse lourdement: aucune formation politique ne souhaite procéder à des expropriations massives. Politiquement, cette option est jugée inenvisageable.

La controverse actuelle autour du Palais du Midi doit être mise en perspective: si des démolitions de nombreuses

dat onder toezicht stond van de MIVB, groen licht om de definitieve plannen en het bestek voor de bouwwerken onder het Zuidpaleis op te stellen op basis van onvolledige gegevens, met alle mogelijk rampzalige gevolgen van dien voor de uitvoering zoals vandaag blijkt?

De MIVB vroeg het studie bureau GSS om sneller te gaan met de opmaak van het aanbestedingsdossier. Kan de gewezen minister toelichten wie de opdracht heeft gegeven om een versnelling hoger te schakelen, ook al had het studie bureau enkele technische bedenkingen geformuleerd en is zoiets totaal in strijd met de vereiste om behoedzaam te handelen?

De heer Pascal Smet wijst erop dat het dossier, waarvan hij weliswaar de piloot was, collegiaal werd behandeld. Er was een stuurgroep met daarin de minister-president en de minister van Financiën. Elke belangrijke beslissing werd besproken tijdens interkabinetsvergaderingen. Het was een gezamenlijk dossier van de hele regering.

Zodra hij in 2014 aantrad als minister, vroeg hij bijgewerkte cijfers over het project. Uit bepaalde geruchten en signalen die hij had opgevangen, kon hij immers afleiden dat de ramingen niet meer realistisch waren.

In 2015 nam hij enkele initiatieven:

1. een externe audit van het investeringsplan van de MIVB, waarvoor een beroep werd gedaan op PwC;
2. een internationale benchmarking met andere Europese metronetten;
3. de opmaak van een meerjarenplan voor de periode 2015-2025;
4. een bijwerking van het MIP.

Hij benadrukt dat hij zijn verantwoordelijkheid heeft genomen om de cijfers te objectiveren. Die cijfers werden bijgewerkt in 2015 en nadien opnieuw onder de loep genomen in 2018.

De budgettaire bedragen werden verrekend in het MIP van de MIVB. Het is niet uitzonderlijk dat zich bij dit soort grootschalige werken kostenstijgingen voordoen. Grote infrastructuurprojecten gaan vaak gepaard met onzekerheden. Uiteraard moeten de kosten onder controle worden gehouden, maar het is niet mogelijk om op voorhand alles te voorspellen.

Met betrekking tot het historische tracé wijst hij erop dat de oorspronkelijke keuze dateert van voor zijn aantreden als minister. Zij sloot aan bij de beslissingen die daarvoor waren genomen. Hij bevestigt echter wel dat hij die keuze tijdens zijn mandaat op basis van de toen beschikbare studies heeft bekrachtigd. Daarbij speelde ook een belangrijke maatschappelijke afweging een rol: geen enkele politieke partij was voorstander van massale onteigeningen. Die optie was politiek gezien gewoon ondenkbaar.

De huidige controverse rond het Zuidpaleis moet in perspectief worden geplaatst: indien een groot aantal

habitations avaient été engagées, la contestation aurait probablement été encore plus vive. D'ailleurs, le tracé historique présente lui aussi des difficultés techniques, avec la présence de collecteurs et d'égouts, imposant un creusement plus profond et des complications de connexion avec la ligne existante.

Les autorisations urbanistiques relatives à ces réserves foncières remontent aux années 1970. Il semblait alors – avant son époque en tant que responsable politique à Bruxelles – difficilement soutenable de maintenir pendant plusieurs décennies des terrains inoccupés dans l'attente hypothétique d'un métro.

Sur l'absence alléguée de consultation des archives de la Ville de Bruxelles, il exprime sa surprise. Il indique que la STIB conteste partiellement cette affirmation, sans pouvoir trancher. Il n'a pas personnellement vérifié la consultation d'archives. Il ne considère pas qu'il s'agisse d'une responsabilité politique directe. La vérification technique détaillée relève de la STIB, des ingénieurs et des bureaux d'études.

Dès le début de la législature, le gouvernement souhaite rendre le projet irréversible avant la fin du mandat. Cette intention apparaît, selon lui, bien avant la période électorale. Lorsqu'un délai est réduit – par exemple de huit à quatre mois – le bureau d'études peut soit travailler en doublant son équipe, soit demander des moyens supplémentaires, soit refuser. Cette responsabilité opérationnelle incombe aux prestataires et à la STIB.

Il juge étonnant que la lettre d'avertissement intervienne après l'attribution des marchés et les élections de juin 2019. Il insiste sur l'importance des dates: la chronologie doit être prise en considération dans l'analyse de la situation.

M. Hicham Talhi revient sur l'analogie effectuée avec l'extension du métro vers Erasme. Si ce projet a suscité des oppositions initiales, il n'a pas connu une explosion budgétaire équivalente à celle constatée aujourd'hui.

Il conteste l'affirmation selon laquelle le métro 3 constitue une nécessité absolue, notamment pour les habitants d'Evere ou de Schaarbeek. Evere dispose déjà d'infrastructures ferroviaires: la gare de Bordet permet de rejoindre Schuman en quelques minutes et la gare de Schaarbeek assure des connexions rapides vers les principales gares bruxelloises. Si ces infrastructures peuvent être jugées insuffisantes, affirmer qu'aucune alternative n'existe est excessif.

L'orateur conteste l'affirmation selon laquelle le Parlement aurait exigé l'irréversibilité. La précipitation affichée en 2019 pourrait plutôt traduire une crainte que

huizen was gesloopt, zou het protest waarschijnlijk nog heviger geweest zijn. Bovendien was er ook op het historische traject sprake van technische problemen. Zo zou het door de aanwezigheid van collectoren en rioleringen nodig geweest zijn om op een grotere diepte te graven en zou het moeilijker geweest zijn om een verbinding te maken met de bestaande lijn.

De stedenbouwkundige vergunningen voor die grondreserves dateren uit de jaren zeventig. Het viel kennelijk destijds - van voor zijn tijd als politicus in Brussel - moeilijk te verdedigen om gronden decennialang niet te gebruiken in afwachting van een eventuele toekomstige aanleg van een metrolijn.

Hij geeft aan verbaasd te zijn over de bewering dat de archieven van de stad Brussel niet geraadpleegd zouden zijn. Hij stelt dat de MIVB dat deels betwist, maar hij kan daarover geen uitsluitsel geven. Hij heeft niet gecontroleerd of de archieven werden ingekeken. Hij vindt niet dat de politiek daar rechtstreeks voor verantwoordelijk is. De MIVB, de ingenieurs en de studiebureaus dragen de verantwoordelijkheid om uitvoerig de nodige technische zaken na te trekken.

De regering gaf reeds bij het begin van de regeerperiode aan het project voor het einde van haar mandaat onomkeerbaar te willen maken. Die intentie was dus al voor de verkiezingsperiode kenbaar gemaakt. Wanneer een deadline wordt ingekort (bijvoorbeeld van acht naar vier maanden), dan kan het studiebureau er meer medewerkers voor inzetten, bijkomende middelen vragen of de opdracht gewoon weigeren. Die operationele verantwoordelijkheid ligt bij de dienstverleners en de MIVB.

Het verbaast hem dat de waarschuwingsbrief pas na de gunning van de opdrachten en na de verkiezingen van juni 2019 werd verstuurd. Het is belangrijk om bij het analyseren van de situatie de chronologische volgorde van de verwikkelingen en dus de data in ogenschouw te nemen.

De heer Hicham Talhi komt terug op de vergelijking met de uitbreiding van het metronet richting Erasmus. Dat project stuitte aanvankelijk op verzet, maar het kostenplaatje daarvan is niet ontploft in de mate van de budgetontsporing die we vandaag vaststellen.

Hij is het er niet mee eens dat metrolijn 3 in het bijzonder voor de inwoners van Evere en Schaarbeek een absolute noodzaak is. Evere beschikt al over spoorweginfrastructuur (er is een verbinding tussen het station Bordet en Schuman met een reistijd van slechts enkele minuten), terwijl er vanuit het station van Schaarbeek snelle aansluitingen zijn naar de belangrijkste Brusselse stations. Men kan die infrastructuur ontoereikend vinden, maar stellen dat er geen alternatieven bestaan, vindt hij overdreven.

De spreker betwist de bewering dat het Parlement de onomkeerbaarheid zou hebben geëist. De overhaasting waarmee in 2019 werd gehandeld, was misschien

d'autres majorités futures modifient ou remettent en cause le projet.

Concernant la signature du permis d'urbanisme peu avant les élections régionales de 2019, il estime qu'une décision prise à quelques jours ou semaines d'un changement de majorité pose un problème éthique. Si un ministre considère qu'il doit appliquer l'accord de gouvernement, il devrait également laisser au gouvernement suivant la possibilité de reconsidérer le projet.

Il conteste l'argument de l'inflation et de la guerre en Ukraine pour expliquer les hausses budgétaires, s'agissant de décisions intervenues en 2015. À ses yeux, il s'agit d'une sous-estimation initiale et d'un défaut de vigilance.

Il reprend alors la métaphore du pilote utilisée par M. Pascal Smet. Il s'interroge sur la nature du pilotage exercé. Si l'on examine les «boîtes noires» du projet, quelles responsabilités apparaissent?

Il suggère que l'analyse actuelle tend à renvoyer la responsabilité vers les ingénieurs ou vers la STIB, sans reconnaissance d'une responsabilité politique. Cette absence d'autocritique est insuffisante au regard de la gravité de la situation.

M. Pascal Smet rappelle d'emblée que le parti d'Hicham Talhi approuve à plusieurs reprises les décisions relatives au projet et soutient son caractère irréversible. En date du 8 mai 2014, quelques semaines avant les élections, une note relative au choix du tracé est présentée au gouvernement par le secrétaire d'État à la Mobilité, conjointement avec Mme Brigitte Grouwels.

Il s'interroge dès lors sur la cohérence des critiques formulées aujourd'hui concernant la temporalité de certaines décisions prises avant un scrutin. Un gouvernement dispose de l'intégralité de ses compétences jusqu'au dernier jour de son mandat. Les décisions prises dans ce cadre sont juridiquement et politiquement légitimes.

Il rappelle que la procédure d'instruction du permis d'urbanisme a duré quatre ans. Le Ministre-Président compétent pour l'urbanisme décide de délivrer le permis au cours de la législature, après un long travail administratif, des études, des enquêtes publiques et l'intervention de nombreux experts et fonctionnaires. Il serait anormal, voire constitutif d'un abandon de responsabilité, de ne pas finaliser une procédure arrivée à son terme. La période 2009-2019 correspond à dix années d'études, d'analyses techniques et de travail d'ingénierie. Le projet ne se décide pas en quelques semaines.

L'orateur affirme ensuite que la STIB a examiné à plusieurs reprises les alternatives, y compris à la demande de Mme Elke Van den Brandt. La seule alternative

ingéven vanuit de angst dat andere toekomstige meerderheden het project zouden wijzigen of in vraag zouden stellen.

Vanuit ethisch oogpunt betaamt het volgens hem niet om vlak voor de gewestverkiezingen van 2019, dus enkele weken of dagen voor het aantreden van een nieuwe meerderheid, te beslissen om de stedenbouwkundige vergunning te ondertekenen. Als een minister vindt dat hij gebonden is aan het regeerakkoord, dan moet hij ook de volgende regering de mogelijkheid geven om het project opnieuw onder de loep te nemen.

Het argument dat de inflatie en de oorlog in Oekraïne de prijsstijgingen verklaren, snijdt volgens hem geen hout, want de beslissingen werden in 2015 genomen. Volgens hem was er bij het begin sprake van een onderschatting en een gebrek aan waakzaamheid.

Hij wil ook nog even ingaan op de beeldspraak over de piloot, die de heer Pascal Smet gebruikte. Hij vraagt op welke manier hij het project heeft aangestuurd. Als we de "zwarte dozen" van het project zouden onderzoeken, welke verantwoordelijkheden zouden dan boven water komen?

In de huidige analyse wordt de verantwoordelijkheid klaarblijkelijk doorgeschoven naar de ingenieurs en de MIVB, maar wordt geen enkele politieke verantwoordelijkheid genomen. Dat manifeste gebrek aan zelfkritiek is stuitend, gezien de ernst van de situatie.

De heer Pascal Smet wijst er vooreerst op dat de partij van de heer Hicham Talhi de beslissingen over het project meermaals mee heeft goedgekeurd en de onomkeerbaarheid ervan heeft gesteund. Op 8 mei 2014, enkele weken voor de verkiezingen, legde de staatssecretaris voor Mobiliteit samen met mevrouw Brigitte Grouwels nog een nota over de keuze van het traject voor aan de regering.

Hij vraagt zich dan ook af in hoeverre het consistent is om vandaag kritiek te formuleren op de timing van bepaalde beslissingen vlak voor de verkiezingen. Een regering beschikt tot de laatste dag van haar mandaat over volle bevoegdheden. De beslissingen die zij tot dan neemt, zijn juridisch en politiek legitiem.

Hij wijst erop dat de onderzoeksprocedure voor de stedenbouwkundige vergunning vier jaar in beslag heeft genomen. De minister-president, die bevoegd was voor stedenbouw, besliste om de vergunning tijdens de regeerperiode uit te reiken na een lang administratief traject, inclusief studies, openbare onderzoeken en de inbreng van talloze experts en ambtenaren. Het zou abnormaal zijn, en zelfs van onverantwoordelijkheid getuigen, om een procedure die ten einde gelopen is, niet af te ronden. Tien jaar lang, van 2009 tot 2019, werden studies, technische analyses en ingenieurswerk uitgevoerd. De beslissingen over het project werden niet in een paar weken tijd genomen.

De spreker wijst er vervolgens op dat de MIVB de alternatieven, onder andere ook op verzoek van mevrouw Elke Van den Brandt, meermaals heeft onderzocht. Om

réellement susceptible d'améliorer significativement la fréquence et la régularité des trams consisterait à piétonniser intégralement certains axes, notamment à Schaerbeek. Cette option ne constituerait toutefois qu'une solution temporaire et ne répondrait pas à la demande structurelle de mobilité.

Il rappelle que la mobilité bruxelloise ne repose pas uniquement sur le métro: tram, bus, vélo et réseau RER/S complètent l'offre.

Il estime que le métro demeure indispensable pour le développement urbain et la connexion de Schaerbeek au centre-ville et vers Bordet. Il évoque même une extension future vers Vilvorde, considérée comme stratégique. Il invite à raisonner à long terme, sur un horizon de cinquante à cent ans, et non à court terme. Il y a l'exemple d'Uccle dans les années 1970, où certaines décisions relatives au métro sont abandonnées. Aujourd'hui, de nombreux habitants regrettent ce choix.

Il exprime son irritation face à la remise en cause constante d'une décision d'opportunité qui, selon lui, est confirmée, signée et défendue à plusieurs reprises par différents partis, y compris celui de M. Hicham Talhi. La responsabilité politique implique d'assumer les choix collectifs pris dans le cadre gouvernemental.

Si une erreur avait été commise au regard des informations disponibles à l'époque, il indique qu'il serait prêt à la reconnaître. Sur la base des informations et expertises dont il disposait alors, les décisions prises lui paraissent justifiées.

Mme Amélie Pans rappelle que la commission spéciale n'a pas pour mission de rouvrir le débat de principe sur l'opportunité du métro, mais d'examiner la manière dont le projet est géré et d'en tirer des recommandations pour l'avenir.

Elle l'interroge sur le rôle exact de la société Transamo et expose la chaîne contractuelle telle qu'elle la comprend:

1. la STIB délègue la maîtrise d'ouvrage à Beliris;
2. Beliris attribue un marché à la SM BMN;
3. BMN sous-traite une partie de ses missions à Transamo;
4. la STIB détient des participations dans Transamo.

Il existe ainsi une forme de boucle entre les acteurs. À cet égard, depuis quand la STIB détient-elle des participations dans Transamo, pour quelles parts et M. Pascal Smet est-il informé de ces participations?

La commissaire indique avoir analysé les différents tracés envisagés sans être parvenue à identifier le décisionnaire, en dernière instance, du tracé retenu. La Cour des comptes mentionne que la solution historique moins coûteuse, plus rapide, plus simple à réaliser et moins

de fréquentie et regelmaat van de trams beduidend te kunnen verbeteren, is er maar één volwaardig alternatief en dat bestaat erin bepaalde verkeersaders, vooral in Schaerbeek, volledig autovrij te maken. Die optie zou echter slechts tijdelijk soelaas bieden en niet structureel tegemoetkomen aan de vervoersvraag.

Hij wijst erop dat de mobiliteit in Brussel niet alleen steunt op de metro: tram, bus, fiets en het GEN/S-netwerk maken integraal deel uit van het vervoersaanbod.

Hij is van mening dat de metro essentieel blijft voor de stedelijke ontwikkeling en om Schaerbeek te verbinden met het stadscentrum en Bordet. Hij oppert zelfs het idee van een toekomstige uitbreiding van het metronet naar Vilvoorde, die van strategisch belang zou zijn. Hij pleit ervoor niet op korte, maar op lange termijn na te denken op basis van een visie voor de komende vijftig tot honderd jaar. Hij verwijst naar Ukkel waar in de jaren zeventig werd afgestapt van bepaalde beslissingen in verband met de metro. Vandaag hebben veel inwoners spijt van die keuze.

Het ergert hem dat er voortdurend vraagtekens worden geplaatst bij een beslissing die volgens hem door verschillende partijen, waaronder die van de heer Hicham Talhi, werd bevestigd en ondertekend en meermaals werd verdedigd. Politieke verantwoordelijkheid nemen betekent de collectieve keuzes aanvaarden die door een regering zijn gemaakt.

Als er op basis van de toen beschikbare informatie een fout zou zijn gemaakt, dan is hij bereid om dat toe te geven. Op basis van de informatie en expertises waarover hij toen beschikte, lijken de genomen beslissingen hem gerechtvaardigd.

Mevrouw Amélie Pans wijst erop dat de bijzondere commissie niet tot taak heeft opnieuw te bespreken of het Metro 3-project opportuun is, maar wel om na te gaan hoe het project werd beheerd en op basis daarvan aanbevelingen voor de toekomst te formuleren.

Zij vraagt naar de precieze rol van het bedrijf Transamo en schetst de contractuele keten zoals zij die begrijpt:

1. De MIVB delegeert het bouwheerschap aan Beliris.
2. Beliris gunt een opdracht aan de tijdelijke vennootschap BMN.
3. BMN besteedt een deel van zijn taken uit aan Transamo.
4. De MIVB bezit participaties in Transamo.

Op een bepaalde manier zijn de verschillende spelers dus met elkaar verbonden. In dat verband vraagt de spreker sinds wanneer de MIVB participaties bezit in Transamo, om welke deelbewijzen het gaat en of de heer Pascal Smet daarvan op de hoogte was.

Het commissielid geeft aan dat zij de verschillende overwogen tracés heeft geanalyseerd, maar niet heeft kunnen achterhalen wie uiteindelijk de beslissing heeft genomen over het gekozen tracé. Het Rekenhof vermeldt dat er gekozen had kunnen worden voor de historische

risquée aurait pu être retenue, même si cette option aurait impliqué des expropriations.

Elle soulève enfin une question technique rarement évoquée: la courbure du tracé retenu. Les conséquences de cette courbure sur l'usure des rails et des roues des rames de métro sont-elles évaluées et intégrées dans les analyses? Qu'en est-il des coûts d'exploitation à long terme?

M. Pascal Smet précise que la Cour des comptes ne l'a pas auditionné dans le cadre de la rédaction du rapport. Il n'a donc pas eu l'occasion d'exposer son point de vue. Il reconnaît la valeur institutionnelle des rapports de la Cour des comptes. Toutefois, après lecture, il considère que le rapport est largement rédigé à charge de la STIB et peu à décharge. Certains arguments avancés par la STIB ne se retrouvent pas dans le rapport. Il observe également que des conclusions sont formulées sans que le cheminement vers ces conclusions apparaisse toujours clairement dans le texte.

Concernant Transamo, il indique ne pas connaître les éléments évoqués, tout en rappelant que les décisions relatives à ces structures sont antérieures à son mandat ministériel. Ceci dit, même s'il avait été ministre, il ne considère pas que ce type de détail contractuel ou capitalistique relève nécessairement de la connaissance directe du ministre compétent. La responsabilité politique porte sur les résultats et les orientations générales, non sur l'organisation interne précise des bureaux d'études ou des montages opérationnels.

Il répète que le choix du tracé Albert–Nord est arrêté lors de la législature antérieure à son entrée en fonction en 2014. Le gouvernement dont il fait partie confirme ensuite ce tracé, après la réalisation de plusieurs études: l'étude d'incidences, les analyses effectuées dans le cadre de l'adaptation du plan régional de développement et les études liées à la procédure de permis d'urbanisme.

L'orateur insiste sur la continuité des décisions, sur l'existence de validations successives et rappelle également les implications sociétales liées à la question des expropriations, évoquées antérieurement.

Il précise qu'un ministre n'évalue pas les offres techniques ou financières introduites auprès de la STIB. L'analyse des offres relève de la compétence de l'opérateur et des instances techniques. Une intervention directe du ministre dans cette évaluation constituerait, selon lui, une erreur dans l'exercice de la fonction ministérielle.

M. Stijn Bex rappelle d'emblée que Groen est favorable au métro. Il estime que cela peut avoir semblé ambigu au cours des échanges, mais il affirme qu'il n'existe aucun doute sur ce point.

oplossing, die goedkoper, sneller, eenvoudiger uitvoerbaar en minder risicovol was, ook al zou die optie onteigeningen hebben vereist.

Ten slotte werpt zij een technische kwestie op waarover zelden wordt gesproken: de bocht in het gekozen tracé. Werden de gevolgen van die bocht voor de slijtage van de sporen en de wielen van de metrostellen ingeschat en verwerkt in de analyses? Hoe zit het met de exploitatiekosten op lange termijn?

De heer Pascal Smet geeft aan dat het Rekenhof hem niet heeft gehoord toen het zijn verslag opstelde. Hij heeft dus geen gelegenheid gehad om zijn standpunt uiteen te zetten. Hij erkent de institutionele waarde van de verslagen van het Rekenhof, maar na het lezen van het verslag in kwestie is hij van mening dat het vooral ten laste en amper ten gunste van de MIVB is opgesteld. Bepaalde argumenten die door de MIVB waren aangevoerd, komen niet in het verslag voor. Hij merkt ook op dat het Hof in de tekst conclusies trekt zonder duidelijk te maken hoe het daartoe gekomen is.

Wat Transamo betreft, geeft hij aan niet op de hoogte te zijn van de genoemde elementen. Hij wijst er overigens op dat de beslissingen over die structuren dateren van voor de tijd dat hij minister was. En zelfs als hij toen minister was geweest, zou dat weinig verschil hebben gemaakt, want volgens hem wordt de bevoegde minister niet per se verondersteld tot in de puntjes op de hoogte te zijn van dergelijke contractuele afspraken of kapitaalregelingen. De politici zijn verantwoordelijk voor de resultaten en de algemene beleidslijnen, maar niet voor de precieze manier waarop de studiebureaus en de operationele constructies intern worden georganiseerd.

Hij herhaalt dat de keuze voor het traject tussen Albert en het Noordstation werd gemaakt in de regeerperiode die voorafging aan zijn aantreden in 2014. De regering waarvan hij deel uitmaakte, heeft die keuze vervolgens bevestigd, nadat daarover verschillende studies waren uitgevoerd: de effectenstudie, het onderzoekswerk met het oog op de aanpassing van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan en de studies die kaderden in de stedenbouwkundige vergunningsprocedure.

De spreker benadrukt de continuïteit van de beslissingen en de achtereenvolgende goedkeuringen. Vervolgens wijst hij er ook nog op dat onteigeningen een maatschappelijke impact hebben, zoals eerder vermeld.

Hij verduidelijkt dat een minister de technische en financiële offertes die bij de MIVB worden ingediend, niet beoordeelt. De vervoersmaatschappij en de technische instanties zijn bevoegd om de offertes te onderzoeken. Een minister die zich rechtstreeks moeit met die beoordeling, begaat zijns inziens een fout in de uitoefening van zijn ambt.

De heer Stijn Bex herinnert er om te beginnen aan dat Groen voorstander is van de metro. Hij meent dat dat tijdens de besprekingen misschien niet altijd even duidelijk was, maar hij benadrukt dat daarover geen twijfel bestaat.

Il souhaite aborder deux points précis.

Il revient sur la déclaration selon laquelle une gestion unifiée du projet aurait été préférable, mais que le ministre fédéral Didier Reynders s'y serait opposé. Comment cette discussion s'est-elle déroulée concrètement? Quels acteurs y ont participé? Quels arguments de fond ont-ils été avancés de part et d'autre?

Il s'interroge donc sur les garanties concrètes mises en place en matière de planification, de coordination technique et surtout en matière de financement.

Il aborde ensuite la décision prise en 2019 et l'élaboration du cahier des charges dans un délai limité. Cette contrainte de calendrier a-t-elle influencé le travail du bureau d'études? Certains éléments — notamment la situation sous le Palais du Midi — auraient-ils dû être analysés plus en profondeur? Une nouvelle analyse complète des coûts et des risques techniques est-elle réalisée au moment de l'adoption du cahier des charges?

M. Pascal Smet indique que les discussions relatives à la structure de gestion ne se tiennent pas toujours en sa présence. Certaines ont lieu au niveau des cabinets ou des collaborateurs. La décision finale intervient, selon son souvenir, à l'issue d'échanges entre le ministre fédéral compétent, le Ministre-Président et lui-même, avec l'information du ministre des Finances. Le ministre fédéral refuse à l'époque le modèle unifié.

Il accepte alors cette configuration de scission du projet en deux. Il rappelle que, dans la pratique, tant Beliris que la STIB affirment que la coordination a bien fonctionné et qu'aucun problème insurmontable n'est survenu. Il continue néanmoins à penser qu'un projet géré sous une direction unique aurait été plus efficace et qu'il pourrait s'agir d'une recommandation pour l'avenir. Toutefois, reconnaître qu'un modèle aurait pu être plus efficient ne signifie pas que le modèle retenu a nécessairement mal fonctionné.

Sur le plan budgétaire, personne n'a anticipé une augmentation d'une telle ampleur. Il n'était guère favorable au mécanisme prévoyant une contribution fédérale plafonnée à dix tranches de 50 millions d'euros, les surcoûts étant assumés par la Région. Beliris, bien que sous contrôle de la STIB, engage des dépenses qui sont ensuite prises en charge par la Région, sous réserve d'approbation régionale. Un contrôle existe, mais le système n'est pas idéal.

La logique de l'époque repose sur l'existence d'un fonds fédéral de 500 millions d'euros et sur la conviction qu'un avenant ultérieur, à négocier durant la législature suivante (2019–2024), permettrait d'ajuster les modalités. La question est alors perçue davantage comme un enjeu de volonté politique que comme un blocage structurel: si l'autorité fédérale souhaite véritablement soutenir le métro, un accord sera trouvé.

Hij wil graag twee elementen aankaarten.

Hij verwijst naar de uitspraak dat een eengemaakt projectbeheer verkieslijk zou zijn geweest, maar dat federaal minister Didier Reynders zich daartegen zou hebben verzet. Hoe zijn de gesprekken daarover concreet verlopen? Wie heeft daaraan deelgenomen? Welke inhoudelijke argumenten werden door de verschillende partijen aangevoerd?

Hij vraagt zich af welke concrete garanties er zijn gegeven op het vlak van planning, technische coördinatie en vooral financiering.

Vervolgens gaat hij in op de beslissing die in 2019 werd genomen om het bestek binnen een beperkte termijn op te stellen. Heeft die tijdsdruk een invloed gehad op het werk van het studie bureau? Hadden bepaalde elementen, in het bijzonder de situatie onder het Zuidpaleis, grondiger moeten worden onderzocht? Werden de kosten en technische risico's bij de goedkeuring van het bestek opnieuw volledig geanalyseerd?

De heer Pascal Smet geeft aan dat hij niet alle besprekingen over de beheersstructuur heeft bijgewoond. Sommige besprekingen werden gevoerd door de kabinetten of de medewerkers. Voor zover hij zich herinnert, werd de definitieve beslissing genomen na overleg tussen de bevoegde federale minister, de minister-president en hemzelf, met medeweten van de minister van Financiën. De federale minister verwierp destijds een eengemaakt beheer.

De heer Pascal Smet heeft toen aanvaard om het project in twee delen te splitsen. Hij wijst erop dat zowel Beliris als de MIVB bevestigen dat de coördinatie in de praktijk goed heeft gewerkt en niet tot onoverkomelijke problemen heeft geleid. Hij blijft er echter bij dat een eengemaakt projectmanagement efficiënter zou zijn geweest en dat dit een aanbeveling voor de toekomst zou kunnen zijn. Erkennen dat een ander model misschien beter zou zijn geweest, betekent echter niet per se dat het gekozen model slecht heeft gewerkt.

Niemand had verwacht dat de omvang van het budget in die mate zou toenemen. Hij was niet erg voorstander van het mechanisme waarbij de federale bijdrage werd beperkt tot maximaal tien schijven van 50 miljoen euro en het gewest de meerkosten zou moeten betalen. Beliris opereerde onder toezicht van de MIVB, maar deed uitgaven die vervolgens door het gewest werden gedragen, nadat het die weliswaar had goedgekeurd. Er was sprake van controle, maar het systeem was niet ideaal.

Destijds ging men uit van de redenering dat een federaal fonds van 500 miljoen euro beschikbaar was en leefde de overtuiging dat daarover nieuwe afspraken konden worden gemaakt in een latere bijakte, waarover in de volgende regeerperiode (2019–2024) moest worden onderhandeld. Het probleem werd toen meer gezien als een kwestie van politieke wil dan als een structurele blokkade: als de federale overheid de metro echt wilde steunen, zou er een akkoord worden bereikt.

Pour l'avenir, il estime qu'un étalement via un partenariat public-privé (PPP) constitue la solution la plus réaliste, à condition d'une négociation rigoureuse évitant des rendements excessifs au bénéfice du privé.

Il rappelle que l'entrepreneur qui accepte le marché valide le cahier des charges et la faisabilité technique. Avant de signer, il soumet nécessairement le contrat à ses ingénieurs et juristes. Une nouvelle vérification technique intervient donc *de facto* à ce stade. Les discussions ultérieures relèvent d'un contentieux contractuel classique: dès lors qu'un surcoût apparaît, un débat juridique s'ouvre sur la répartition des responsabilités. Ce type de différend est fréquent dans les grands marchés publics ou privés.

Il conteste l'idée d'une pression de dernière minute. L'objectif d'irréversibilité est exprimé dès le début de la législature, soit cinq ans avant les élections. La STIB connaît le contenu du permis dès janvier 2019. Le délai de quatre mois jusqu'à la délivrance formelle en mai 2019 s'explique par la volonté d'intégrer dans le permis les engagements pris avec les commerçants.

M. Jamal Ikazban allègue les conséquences lourdes observées dans le quartier Stalingrad: il évoque un «carnage» urbain: commerçants fragilisés, habitants affectés, circulation perturbée et dégradation du tissu local.

Il s'interroge ensuite sur le degré de dépendance vis-à-vis des bureaux d'études. L'ampleur du montant dépasse largement les dépassements habituels, posant la question d'une éventuelle erreur d'appréciation technique. Par le passé, l'opérateur disposait d'un nombre important d'ingénieurs en génie civil. Cette expertise interne est-elle aujourd'hui suffisante pour analyser les offres techniques complexes?

Le député revient ensuite sur les déclarations attribuées à Alain Flausch, selon lesquelles les coûts auraient été sous-estimés initialement pour garantir un accord politique. Il considère cette affirmation comme grave et souhaite disposer d'éléments factuels précis à ce sujet.

Il aborde enfin la question de la gouvernance des grands projets d'infrastructure. Le métro dépasse le cadre strictement régional et bénéficie à l'ensemble du pays. Il estime que les délais actuels — dix ans pour la procédure globale, quatre ans pour un permis d'urbanisme — sont très longs. Il s'interroge sur la nécessité d'un pilotage spécifique pour ce type de projet stratégique, avec un partenariat solide de l'autorité fédérale et une garantie de financement plus stable, plutôt qu'une enveloppe fermée susceptible d'être rapidement dépassée.

M. Pascal Smet indique qu'historiquement, la STIB disposait d'un nombre important d'ingénieurs en génie civil. Avec le temps, certaines compétences ont été

Voor de toekomst beschouwt hij een spreiding in de tijd op basis van een publiek-private samenwerking (PPS) als de meest realistische oplossing, op voorwaarde dat er streng wordt onderhandeld om buitensporige winsten voor de privépartner te voorkomen.

Hij wijst erop dat de aannemer die de opdracht aanvaardt, ook instemt met het bestek en de technische haalbaarheid. Alvorens het contract te ondertekenen, legt hij het eerst voor aan zijn ingenieurs en juristen. In dat stadium vindt er dus *de facto* een nieuwe technische controle plaats. Als er later discussie is, dan valt dat onder een klassiek contractueel geschil: zodra er extra kosten ontstaan, komt een juridisch getouwtrek op gang over wie waarvoor verantwoordelijk is. Dergelijke geschillen komen vaak voor bij grote openbare of private opdrachten.

Hij betwist de opvatting dat er op het laatste moment druk werd uitgeoefend. De wil om het project onomkeerbaar te maken werd al bij het begin van de regeerperiode, dus vijf jaar voor de verkiezingen, geformuleerd. De MIVB was al in januari 2019 op de hoogte van de inhoud van de vergunning. Dat het nog vier maanden, tot mei 2019, geduurd heeft om de vergunning formeel uit te reiken, komt doordat ernaar gestreefd werd om de afspraken met de handelaars in de vergunning op te nemen.

De heer Jamal Ikazban wijst op de ernstige gevolgen in de Stalingradwijk. Hij spreekt van een stedelijk "bloedbad", met handelaars in moeilijkheden, getroffen bewoners, verkeershinder en een verstoring van het lokale weefsel.

Vervolgens plaatst hij vraagtekens bij de mate waarin men afhankelijk was van de studiebureaus. De kostenoverschrijding is veel groter dan de gebruikelijke overschrijdingen, wat de vraag oproept of er misschien sprake is van een technische beoordelingsfout. In het verleden beschikte de vervoersmaatschappij over een groot aantal burgerlijk ingenieurs. Heeft zij vandaag nog voldoende expertise in huis om complexe technische offertes te onderzoeken?

Het parlementslid verwijst vervolgens naar de uitspraken van Alain Flausch, volgens wie de kosten aanvankelijk zouden zijn onderschat zodat de politiek ermee zou instemmen. Hij vindt dat een zwaarwichtige uitspraak en wil daar graag wat feitelijke duiding over hebben.

Ten slotte wil hij nog even ingaan op het beheer van grote infrastructuurprojecten. De metro komt niet alleen het gewest, maar het hele land ten goede. Hij is van mening dat de huidige termijnen (tien jaar voor de totale procedure, vier jaar voor een stedenbouwkundige vergunning) erg lang zijn. Hij vraagt zich af of er voor dit soort strategische projecten geen specifieke aansturing nodig is, met een sterk samenwerkingsverband met de federale overheid en zekerheid over een stabielere financiering, in plaats van een afgebakend budget waar men al snel boven kan zitten.

De heer Pascal Smet wijst erop dat de MIVB in het verleden een groot aantal burgerlijk ingenieurs in dienst had. Mettertijd zijn bepaalde competenties uitbesteed

externalisées vers des bureaux d'études. Cette évolution correspond à une pratique qui s'est progressivement installée. Ceci dit, la question mérite d'être examinée sous l'angle de l'efficacité et du coût: est-il préférable de maintenir une expertise interne permanente, alors que les besoins varient selon les projets, ou de recourir à des spécialistes externes? Une expertise interne minimale est néanmoins indispensable. La STIB doit disposer d'ingénieurs capables de contrôler, d'analyser et de challenger le travail des bureaux d'études et considère que cette capacité existe.

Concernant les propos attribués à Alain Flausch, il estime que ceux-ci se rapportent au début des années 2000, au moment où l'idée de relancer l'extension du métro est remise à l'agenda politique. Il s'agit de repositionner le projet dans le débat public. Il rappelle qu'en 2015, il exige une actualisation complète des chiffres, précisément parce qu'il considère que les estimations antérieures ne sont plus réalistes. Il faut donc distinguer la phase initiale de promotion du projet et les phases ultérieures d'actualisation budgétaire.

Pour un projet de cette ampleur, il estime qu'un modèle de gestion de projet intégré constitue la formule la plus efficace: regrouper des ingénieurs issus de différentes administrations au sein d'une structure unique, placée sous une direction claire, avec une chaîne décisionnelle politique cohérente. Il a tenté d'aller dans ce sens en 2015, sans parvenir à imposer ce modèle.

Il revient enfin sur le tracé historique. La décision doit s'appuyer sur les analyses des ingénieurs. Outre la dimension sociétale des expropriations, il existait également des contraintes techniques. Selon les informations disponibles, le tracé historique ne semble pas aussi simple que certains le présentent aujourd'hui.

Mme Françoise De Smedt relève qu'une étude d'incidences, dès 2018, alerte sur les risques liés au passage sous le Palais du Midi. Le permis est délivré en dépit de ces alertes. Dès lors, quelle est la cohérence entre la volonté d'irréversibilité assumée et les risques techniques identifiés?

Elle évoque la nouvelle station Constitution, dont la STIB a justifié la création par le fait qu'il serait difficile d'imposer des nuisances au quartier sans contrepartie. Or, personne n'a spécifiquement réclamé une station supplémentaire.

Elle relate les nuisances subies par le quartier pendant plusieurs années et revient sur une déclaration politique de Pascal Smet, invoquant la «déghettoïsation» du quartier. Que recouvre aux yeux de Pascal Smet cette notion et quelles intentions précises se cachent derrière cette formulation?

aan studiebureaus. Dat is een evolutie die zich geleidelijk heeft voltrokken. Het loont hoe dan ook de moeite om zich vanuit een kosten- en efficiëntiestandpunt de volgende vraag te stellen: is het beter om voortdurend zelf over de nodige vakkennis te beschikken, ook al is er voor elk project andere expertise nodig, of om een beroep te doen op externe deskundigen? Het is hoe dan ook nodig om zelf een minimum aan expertise te hebben. De MIVB moet beschikken over ingenieurs die het werk van studiebureaus kunnen controleren, analyseren en kritisch benaderen. Hij meent dat die capaciteit aanwezig is.

De uitspraken van Alain Flausch hebben naar zijn oordeel betrekking op het begin van de jaren 2000, toen het idee werd geopperd om de uitbreiding van de metro opnieuw op de politieke agenda te zetten. Het was de bedoeling om in het publieke debat weer aandacht te laten uitgaan naar het project. Hij wijst erop dat hij in 2015 volledig bijgewerkte cijfers eiste, omdat hij de eerdere ramingen niet langer realistisch vond. Er moet dus een onderscheid worden gemaakt tussen de oorspronkelijke bedoeling om het project te promoten en de latere bijwerking van de budgettaire bedragen.

Voor een project van deze omvang is hij van mening dat een geïntegreerd projectbeheer de meest efficiënte formule is: ingenieurs van verschillende overheidsdiensten samenbrengen in één structuur, onder duidelijk leiderschap, met een consistente politieke besluitvormingsketen. Hij heeft geprobeerd om dat model in 2015 door te duwen, maar hij is daar niet in geslaagd.

Ten slotte wil hij nog iets kwijt over het historische tracé. Bij het nemen van een beslissing diende men zich te baseren op het onderzoekswerk van ingenieurs. Naast de maatschappelijke impact van onteigeningen waren er ook technische beperkingen. Uit de beschikbare informatie blijkt dat het historische tracé niet zo eenvoudig was als sommigen het vandaag voorstellen.

Mevrouw Françoise De Smedt merkt op dat reeds in een effectenstudie van 2018 werd gewaarschuwd voor de risico's van een doorgang onder het Zuidpaleis. Ondanks die waarschuwingen werd toch een vergunning uitgereikt. In hoeverre valt de nagestreefde onomkeerbaarheid te rijmen met de vastgestelde technische risico's?

Zij stelt dat de MIVB de bouw van het nieuwe metrostation Grondwet verantwoordde met het argument dat het moeilijk zou zijn om overlast tweeweg te brengen in de wijk zonder daar iets in ruil voor te bieden. Niemand heeft echter uitdrukkelijk gevraagd om een extra station.

Zij schetst de hinder die de wijk gedurende meerdere jaren heeft ondervonden en haalt een politieke uitspraak van Pascal Smet aan waarin die het erover had om een einde te maken aan de gettovorming in de wijk. Wat verstaat Pascal Smet daaronder en welke concrete bedoelingen gaan achter die formulering schuil?

Elle demande ensuite pourquoi des carottages ne sont pas effectués dans les caves du Palais du Midi, alors que leur absence contribue aujourd'hui à des difficultés techniques majeures.

M. Pascal Smet indique avoir déjà été clair sur la question du financement. À l'époque des décisions, personne n'anticipe une explosion des coûts dans les proportions actuelles. Pour la phase Nord-Bordet, il rappelle que l'offre remise est particulièrement élevée. Ces montants sont jugés excessifs par plusieurs analyses.

Il confirme qu'en 2019, l'hypothèse retenue est que la Région peut assumer sa part et que Beliris couvre le financement fédéral prévu. Il a également plaidé pour un engagement financier accru de l'État fédéral et pour une contribution de la part des navetteurs. Il défend le principe d'un péage urbain permettant une participation des usagers extérieurs à la Région.

Concernant le choix du tracé, il rappelle ne pas être ingénieur. Les analyses techniques sont menées par les experts compétents, qui concluent à la faisabilité du tracé retenu. Dès lors que les ingénieurs affirment qu'un tracé est techniquement possible, il estime normal que l'autorité politique se fonde sur cette expertise. Il n'appartient pas au ministre de substituer son appréciation à celle des spécialistes.

Il indique que le pacte évoqué n'est pas formellement signé par l'ensemble des commerçants. Certains y adhèrent, d'autres non. Il décrit des divisions internes au quartier, notamment entre générations. Il a personnellement participé à de nombreuses réunions, parfois houleuses, et a assumé publiquement la responsabilité politique du projet. Il déplore que le quartier devienne progressivement un terrain d'affrontement électoral, certains partis imputant l'entièreté du projet à sa seule personne. N'étant plus ministre de la Mobilité lors de la législature 2019–2024, il n'est point responsable de la gestion opérationnelle ultérieure du chantier.

Alors que certains habitants estiment qu'il vaut mieux renoncer à la nouvelle station de métro afin de réduire les nuisances, il défend le point de vue contraire. Une ligne de métro Nord-Sud, sans desserte du quartier constituerait une erreur stratégique. La station permet d'intégrer le quartier au reste de la ville, de requalifier l'espace public et d'améliorer l'accessibilité.

La notion de «déghettoïsation» renvoie, dans son intention, à une meilleure intégration urbaine et sociale du quartier dans l'ensemble de Bruxelles, et non à une stigmatisation. Son objectif est de favoriser la mixité,

Vervolgens vraagt zij waarom er geen bodemonsters genomen werden in de kelders van het Zuidpaleis. Het is net daardoor dat er vandaag zo'n grote technische problemen zijn.

De heer Pascal Smet geeft aan reeds duidelijk te zijn geweest over de financiering. Toen de beslissingen werden genomen, had niemand verwacht dat de kosten zo hoog zouden oplopen. Vervolgens wijst hij erop dat voor het traject tussen het Noordstation en Bordet een bijzonder dure offerte werd ingediend. De voorgestelde bedragen werden op grond van meerdere analyses als buitensporig bestempeld.

Hij bevestigt dat in 2019 werd uitgegaan van de veronderstelling dat het gewest zijn deel zou kunnen dragen en dat Beliris de vooropgestelde federale financiering zou aanreiken. Ook hij pleitte voor een sterkere financiële verbintenis van de federale overheid en een bijdrage van de pendelaars. Hij is principieel voorstander van een stadstol, waardoor bestuurders van buiten het gewest meebetalen om de infrastructuur te gebruiken.

Wat de keuze van het tracé betreft, wijst hij erop dat hij geen ingenieur is. Het technische onderzoekswerk werd uitgevoerd door bekwame deskundigen, die tot de conclusie kwamen dat het gekozen tracé haalbaar was. Wanneer ingenieurs bevestigen dat een tracé technisch mogelijk is, is het volgens hem maar normaal dat de politieke gezagsdragers zich op dat deskundigenadvies baseren. Het is niet aan de minister om een oordeel te vellen in de plaats van specialisten.

Hij geeft ook nog mee dat het genoemde pact niet door alle handelaars formeel werd ondertekend. Sommigen stonden erachter, anderen niet. Hij schetst de verdeeldheid binnen de wijk, onder meer tussen de generaties. Hij heeft deelgenomen aan vele vergaderingen, waarbij het er soms woelig aan toeging, en heeft publiekelijk de politieke verantwoordelijkheid voor het project op zich genomen. Hij betreurt dat de wijk geleidelijk aan een strijdtoneel voor de verkiezingen werd, waarbij sommige partijen de volledige verantwoordelijkheid voor het project in zijn schoenen schoven. Aangezien hij tijdens de regeerperiode 2019–2024 geen minister van Mobiliteit meer was, draagt hij geen enkele verantwoordelijkheid voor het latere operationele beheer van de werken.

Sommige bewoners menen dat het beter zou zijn af te zien van het nieuwe metrostation om de hinder te beperken, maar hij is de omgekeerde mening toegedaan. Een metrolijn aanleggen van noord naar zuid die deze wijk niet bedient, zou een strategische fout zijn. Dat station moet het mogelijk maken om de wijk te verbinden met de rest van de stad zodat zij beter bereikbaar wordt, en om de openbare ruimte te herwaarderen.

Met "een einde maken aan de gettovorming" bedoelde hij dat het nodig is om de wijk op stedelijk en sociaal vlak beter te integreren in het geheel van Brussel. Hij wilde dus niet stigmatiserend uit de hoek komen. Het doel dat hij

l'ouverture et la revalorisation urbaine, l'intégration et la transformation positive du quartier.

M. Benjamin Dalle demande si la création d'un véhicule juridique spécifique, un *special purpose vehicle* (SPV), pour assumer la gouvernance du projet n'aurait pas été plus indiquée.

Il évoque l'estimation initiale de 50 millions d'euros datant de février 2008, peu avant une estimation ultérieure de 100 millions d'euros, également considérée comme sous-évaluée *a posteriori*. Bruxelles Mobilité n'étant pas en mesure de préciser l'origine exacte de cette estimation, M. Pascal Smet a-t-il des éclaircissements sur le sujet?

En 2008, la STIB étudie trois projets d'extension dans une étude de faisabilité, à savoir vers Neder-over-Heembeek, Schaerbeek et Uccle.

Il constate que les projets concernant Neder-over-Heembeek et Uccle sont finalement abandonnés.

Il demande si des éléments de contexte permettent d'expliquer ces choix.

Le député évoque la piste d'un partenariat public-privé, mentionnée dès 2009 comme solution possible de financement, il demande si des initiatives concrètes sont prises en ce sens durant la période concernée, même si le contexte politique rend cette option difficile à concrétiser.

Il mentionne également la création de Citeo, filiale à 100 % de la STIB, budgétairement déconsolidée, et s'interroge sur la compatibilité de ce type de structure avec les normes comptables internationales.

Enfin, l'intervenant s'interroge sur la rentabilité du projet de ligne 3 du métro en l'absence de mise en place d'un péage urbain.

M. Pascal Smet estime qu'un SPV constitue effectivement une option pertinente. Un tel véhicule juridique permettrait de clarifier à la fois le financement et le suivi du projet. Il se dit favorable à une intégration complète de Beliris au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Il considère comme une anomalie institutionnelle le fait que des fonctionnaires fédéraux exécutent des missions relevant d'une compétence régionale. Constatant que certains ministres fédéraux établis à Bruxelles utilisent Beliris comme instrument politique pour affirmer leur présence bruxelloise, il estime que cette logique manque de cohérence.

Concernant l'estimation de 50 millions d'euros évoquée en 2008, il rappelle que cette période remonte à près de dix-sept ans. Ce chiffre provient vraisemblablement de Bruxelles Mobilité ou de l'UITP.

Pour expliquer l'abandon de l'extension vers Neder-over-Heembeek, il évoque des divergences sur le tracé à retenir: Vilvorde, vers l'aéroport ou vers l'hôpital militaire. Le manque de consensus a freiné l'avancement du projet. Quant à l'abandon d'Uccle, il est lié à l'absence de maturité

pour ogen heeft, is dat van een open, gemengde, stedelijk geherwaardeerde en geïntegreerde wijk die een positieve gedaanteverandering ondergaat.

De heer Benjamin Dalle vraagt of het niet beter zou zijn geweest om een *special purpose vehicle* (SPV), een specifiek juridisch vehikel, op te richten om het project te beheren.

Hij verwijst naar de oorspronkelijke raming van 50 miljoen euro uit februari 2008, die iets later werd bijgestuurd tot 100 miljoen euro, een bedrag dat achteraf ook als een onderschatting werd beschouwd. Brussel Mobiliteit weet niet waar die raming precies vandaan komt. Hij vraagt of de heer Pascal Smet daarover meer duidelijkheid kan verschaffen.

In 2008 onderzocht de MIVB in een haalbaarheidsstudie drie uitbreidingsprojecten, namelijk richting Neder-over-Heembeek, Schaerbeek en Ukkel.

De plannen voor een uitbreiding naar Neder-over-Heembeek en Ukkel werden uiteindelijk opgegeven.

Hij vraagt of hij die keuze nader kan toelichten.

Het parlementslid merkt op dat reeds in 2009 een publiek-private samenwerking naar voren werd geschoven als mogelijke financieringsoplossing. Hij vraagt of er toen concrete initiatieven daaromtrent werden genomen, ook al lag die optie politiek moeilijk.

Hij verwijst ook naar de oprichting van Citeo, een niet-geconsolideerde dochteronderneming van de MIVB. Hij vraagt zich af of een dergelijke structuur nog te rijmen zou zijn met de internationale boekhoudkundige normen.

Tot slot vraagt hij zich af of het Metro 3-project wel rendabel is zonder invoering van een stadstol.

De heer Pascal Smet is het ermee eens dat een SPV een zinvolle mogelijkheid is. Een dergelijk juridisch vehikel zou duidelijkheid bieden over zowel de financiering als de opvolging van het project. Hij is voorstander van een volledige integratie van Beliris in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hij beschouwt het als een institutionele aberratie dat federale ambtenaren opdrachten uitvoeren die onder de bevoegdheid van het gewest vallen. Hij stelt vast dat bepaalde federale ministers die in Brussel wonen, Beliris gebruiken als politiek instrument om hun aanwezigheid in Brussel te benadrukken. Hij vindt dat die logica geen steek houdt.

Hij wijst er vervolgens op dat de genoemde raming van 50 miljoen euro dateert van 2008 en dus van bijna zeventien jaar geleden. Dat cijfer is waarschijnlijk afkomstig van Brussel Mobiliteit of van de UITP.

De uitbreiding naar Neder-over-Heembeek werd niet verder overwogen, omdat er onenigheid bestond over het te volgen tracé: naar Vilvorde, de luchthaven of het militair hospitaal. Het gebrek aan consensus heeft de voortgang van het project afgeremd. De uitbreiding naar

du projet. Des débats persistent quant au tracé précis et ces discussions ne sont pas tranchées.

L'orateur confirme qu'en 2009, la piste d'un partenariat public-privé est examinée. À cette époque, un PPP est techniquement envisageable, mais politiquement difficile à accepter. L'absence de consensus politique empêche la concrétisation de cette option.

Il considère qu'un péage urbain est souhaitable dans la logique de réduction du trafic automobile. Il estime toutefois que la réussite du métro 3 ne dépend pas exclusivement de l'introduction d'un péage. Des arguments similaires furent avancés par le passé pour d'autres extensions, notamment vers Erasme, dont la fréquentation s'avère finalement élevée.

Il soutient qu'une fois construite, une ligne de métro est utilisée. Il évoque également l'exemple du tram 9, initialement critiqué, mais aujourd'hui très fréquenté. Il observe une évolution des mentalités en matière de mobilité à Bruxelles et défend un modèle reposant sur des parkings périphériques, notamment à Bordet, permettant aux navetteurs de laisser leur véhicule et d'emprunter le métro vers le centre. Il mentionne également son plaidoyer en faveur d'une extension vers l'ouest afin d'offrir une alternative crédible aux automobilistes venant de Flandre. Le métro s'inscrit dans une vision stratégique de long terme visant à réduire la pression automobile.

Mme Imane Belguenani considère qu'une analyse comparative et chronologique des PPI permettrait d'identifier le moment où les dérives budgétaires apparaissent.

Elle souligne que Beliris est censé financer des projets structurants contribuant au rayonnement de Bruxelles, tels que le métro. Si des moyens sont affectés à d'autres projets au détriment du métro, des choix politiques discutables sont alors posés.

M. Pascal Smet abonde dans son sens.

Mme Joëlle Maison conteste l'affirmation selon laquelle l'ensemble des habitants d'Uccle regretteraient l'absence de métro. Selon elle, nombre d'habitants se déclarent satisfaits des lignes de tram existantes, notamment les lignes 4, 7 et 10, dont certaines sections sont en prémétro. La perspective d'une rupture de charge à Albert en cas de métroïsation suscite des réserves.

Elle rappelle qu'il est indiqué que le tronçon Albert-Nord est entamé pour des raisons pratiques et de facilité, alors que le tronçon Nord-Bordet est considéré comme plus urgent. Pourtant, les difficultés rencontrées démontrent que les considérations pratiques invoquées ne sont plus nécessairement pertinentes. Elle demande des éclaircissements sur ce choix initial.

Elle souligne que la situation ne se limite pas à une divergence entre un gouvernement et un bureau d'études.

Ukkel werd niet doorgezet, omdat het project nog niet rijp was. Er bleven discussies bestaan over het precieze tracé en die werden niet beslecht.

De spreker bevestigt dat in 2009 de mogelijkheid van een publiek-private samenwerking werd onderzocht. Destijds was een PPS technisch mogelijk, maar politiek moeilijk aanvaardbaar. Door het gebrek aan politieke consensus kon die optie niet concreet vorm krijgen.

Hij meent dat een stadstol wenselijk is om het autoverkeer te verminderen. Hij is echter van oordeel dat het welslagen van metrolijn 3 niet uitsluitend afhangt van de invoering van een stadstol. In het verleden werden gelijkaardige argumenten aangevoerd bij andere uitbreidingen, bijvoorbeeld naar Erasmus, en toch blijken uiteindelijk heel wat reizigers die lijn te nemen.

Zodra een metrolijn is aangelegd, wordt die ook gebruikt. Tramlijn 9 bijvoorbeeld werd aanvankelijk bekritiseerd, maar is vandaag een druk gebruikte lijn. Hij meent dat zich op het vlak van mobiliteit in Brussel een mentaliteitsverandering heeft voltrokken. Hij pleit voor een model dat gebaseerd is op randparkings, onder meer aan Bordet, waar pendelaars hun auto kunnen achterlaten en de metro naar het centrum kunnen nemen. Hij herinnert er ook aan dat hij ervoor gepleit heeft om het metronet westwaarts uit te breiden om automobilisten uit Vlaanderen een geloofwaardig alternatief te bieden. De metro maakt deel uit van een strategische langetermijnvisie om het autoverkeer te verminderen.

Mevrouw Imane Belguenani is van mening dat een vergelijkende en chronologische analyse van de meerjarige investeringsplannen het mogelijk zou maken om vast te stellen wanneer het kostenplaatje is ontspoord.

Zij benadrukt dat Beliris bedoeld is om projecten te financieren die structureel bijdragen aan de uitstraling van Brussel, zoals de metro. Indien er middelen werden aangewend voor andere projecten ten koste van de metro, dan zijn er dubieuze politieke keuzes gemaakt.

De heer Pascal Smet is het met haar eens.

Mevrouw Joëlle Maison betwist de bewering dat alle inwoners van Ukkel betreuren dat ze geen metro hebben. Volgens haar zijn veel mensen daar tevreden met de bestaande tramlijnen 4, 7 en 10, waarvan sommige delen worden uitgebaat als premetrolijn. Het vooruitzicht om in Albert te moeten overstappen wanneer daar een metrolijn komt, wekt lauwe reacties op.

Er is gezegd dat het traject tussen Albert en het Noordstation om praktische redenen en gemakshalve als eerste werd aangepakt, terwijl het traject tussen het Noordstation en Bordet eigenlijk als dringender werd beschouwd. De problemen die zijn opgedoken, tonen echter aan dat de aangevoerde praktische afwegingen niet langer relevant zijn. Zij vraagt meer uitleg over de oorspronkelijk gemaakte keuze.

Er is volgens haar meer aan de hand dan een meningsverschil tussen een regering en een studie bureau. In

En 2018, l'étude d'incidences — réalisée notamment par Stratec — recommande explicitement des études géotechniques complémentaires sous le Palais du Midi. On se trouve donc face à des avis d'experts divergents, et non face à une simple décision politique s'appuyant sur une seule expertise. Pourquoi, à l'époque, un gel du projet n'est pas imposé tant que les études complémentaires ne sont pas réalisées? Pourquoi le tracé définitif est entériné via le PRAS malgré ces alertes?

M. Pascal Smet admet que les habitants d'Uccle peuvent légitimement être insatisfaits d'une rupture de charge à Albert. Lorsqu'il évoque les regrets liés à l'absence de métro à Uccle, il ne vise pas un métro limité à Albert, mais une extension plus poussée. Il admet que la situation est plus nuancée et qu'il convient de parler d'une partie importante des habitants plutôt que de l'ensemble.

Il indique ne pas avoir personnellement lu l'étude d'incidences de 2018 en détail et rappelle que la gestion de ces procédures ne relève pas directement de sa compétence exclusive. Il insiste sur la responsabilité collégiale du gouvernement. À l'époque, la STIB estime, sur la base des analyses disponibles, que le projet est techniquement réalisable. La décision politique repose sur cette expertise. La difficulté actuelle ne porte pas sur l'impossibilité du métro, mais sur la technique de creusement initialement retenue sous le Palais du Midi. Les ingénieurs estiment qu'une méthode spécifique permet d'éviter un démontage important du bâtiment. Il apparaît ensuite que cette technique ne peut être mise en œuvre et qu'une méthode plus classique s'impose. Il observe que cette évolution intervient durant la période 2019–2024, lorsqu'il n'exerce plus la compétence ministérielle.

Il estime que la situation du Palais du Midi, malgré son coût, peut être abordée de manière créative, par exemple via un partenariat public-privé permettant de limiter les conséquences budgétaires directes pour les pouvoirs publics. Il rappelle que des mécanismes d'indemnisation spécifiques sont élaborés pour les occupants, dans lesquels il indique avoir joué un rôle. Le site est stratégiquement situé et présente donc une certaine valeur foncière.

Il réaffirme sa conviction quant à la nécessité du métro à court, moyen et long terme. Il admet que la situation budgétaire impose un phasage et la recherche de nouveaux modes de financement, en particulier en l'absence d'un engagement fédéral accru.

M. Fabian Maingain exprime un malaise quant au ton qu'il a parfois perçu comme léger au regard de l'importance de la commission spéciale.

Il se dit préoccupé par l'idée qu'à certains moments, des signaux d'alerte ont peut-être été négligés, comme si un feu orange, voire un feu rouge, avait été franchi.

2018 werden in de effectenstudie van onder meer Stratec uitdrukkelijk bijkomende geotechnische studies onder het Zuidpaleis aanbevolen. Er was dus sprake van uiteenlopende adviezen van deskundigen, en niet van een eenvoudige politieke beslissing op basis van één deskundigenrapport. Waarom werd het project destijds niet stilgelegd in afwachting van de bijkomende studies? Waarom werd het definitieve tracé ondanks die waarschuwingen via het GBP bekrachtigd?

De heer Pascal Smet geeft toe dat de inwoners van Ukkel met recht en rede ontevreden mogen zijn over de verplichte overstap in Albert. Wanneer hij zegt dat de inwoners van Ukkel het jammer vinden dat er geen metro is gekomen, dan heeft hij het niet over een metrolijn die slechts loopt tot Albert, maar over een verdere uitbreiding van het metronet. Hij geeft toe dat de situatie genuanceerder is en dat het beter is om te spreken van een groot deel van de inwoners in plaats van alle inwoners.

Hij heeft de effectenstudie van 2018 niet in detail gelezen en wijst erop dat hij niet rechtstreeks, noch exclusief bevoegd was om de procedures in kwestie te beheren. Hij benadrukt dat de regering collegiaal verantwoordelijk is. De MIVB was destijds op basis van de beschikbare analyses van oordeel dat het project technisch haalbaar was. De politieke beslissing was op die expertise gebaseerd. Het huidige probleem is niet dat het onmogelijk zou zijn om de metrolijn aan te leggen, maar vloeit voort uit de oorspronkelijk gekozen graaftechniek onder het Zuidpaleis. De ingenieurs dachten dat dankzij een specifieke werkwijze een ingrijpende ontmanteling van het gebouw kon worden vermeden. Later bleek dat die techniek onuitvoerbaar was en dat moest worden teruggedrepen naar een meer klassieke methode. Hij merkt op dat die veranderingen zich hebben voorgedaan in de periode 2019-2024 en dat hij toen geen minister meer was.

Volgens hem kunnen de problemen ter hoogte van het Zuidpaleis, niettegenstaande het kostenplaatje, op een creatieve manier worden aangepakt door middel van bijvoorbeeld een publiek-private samenwerking waardoor de directe budgettaire gevolgen voor de overheid beperkt zouden blijven. Hij wijst erop dat er een specifieke vergoedingsregeling voor de gebruikers van het gebouw is, die hij mee heeft helpen uitwerken. Het gebouw is strategisch gelegen en heeft daardoor een vastgoedwaarde.

Hij herhaalt zijn overtuiging dat de metro op korte, middellange en lange termijn noodzakelijk is. Hij geeft toe dat het door de begrotingstoestand nodig is om het project te faseren en op zoek te gaan naar nieuwe financieringswijzen, vooral omdat de federale overheid niet met extra middelen over de brug wil komen.

De heer Fabian Maingain voelt zich onbehaaglijk bij de lichtzinnige toon die in deze nochtans belangrijke bijzondere commissie soms wordt aangeslagen.

Het verontrust hem dat waarschuwingssignalen op bepaalde momenten genegeerd lijken te zijn, wat zo erg is als door het oranje of zelfs het rood rijden.

Même si un ministre n'est pas spécialiste technique, la réception d'alertes impose une réaction. En 2016, une lettre de M. Yvan Mayeur alerte sur la technique retenue et suggère le recours à un tunnelier: qu'a-t-il fait à la suite de cette lettre? A-t-il interrogé l'administration à ce sujet?

L'orateur relève qu'un scénario est choisi pour éviter des expropriations, mais qu'au final des acteurs économiques et des habitants subissent néanmoins des effets très lourds et appelle à une introspection collective des responsables politiques. M. Pascal Smet n'a-t-il pas manqué quelque chose dans l'appréciation des risques?

M. Pascal Smet rappelle la distinction entre les connaissances dont il disposait à l'époque des décisions et celles acquises aujourd'hui. Avec les informations actuelles, certaines décisions pourraient être évaluées différemment. Avec les informations disponibles au moment des choix, il estime que les décisions prises sont cohérentes. Il est toujours plus aisé, *a posteriori*, d'évaluer des décisions à la lumière d'événements ultérieurs.

La STIB procède à une analyse des risques. Les ingénieurs de différents bureaux d'études, ainsi que ceux de l'entrepreneur, considèrent que la technique envisagée est réalisable. De manière générale, il est attendu de la politique qu'elle s'appuie sur l'expertise technique. Dans ce dossier, l'autorité politique suit les avis des experts qui concluent à la faisabilité. La difficulté rencontrée aujourd'hui est d'ordre technique. La liaison de métro demeure réalisable. Le problème ne réside pas dans l'impossibilité du projet, mais dans l'adaptation technique nécessaire. Il ajoute que le surcoût peut être atténué par des solutions budgétaires créatives.

L'orateur maintient que, sur la base des informations disponibles au moment des décisions, la ligne suivie était conforme aux avis techniques. Nonobstant, il ne considère pas qu'une négligence soit établie au regard des éléments dont il disposait alors.

Mme Françoise De Smedt cite la phrase selon laquelle il faut parfois oser faire le bonheur des gens à leur place. Le quartier Stalingrad constitue un poumon économique vivant, porté par des commerçants et des habitants qui ont investi et contribué à son dynamisme. À ses yeux, l'imposition d'une station intermédiaire ne répond pas à une nécessité fonctionnelle. Le métro est conçu pour des liaisons structurantes et rapides, non pour multiplier les arrêts à courte distance.

Elle réagit aux propos selon lesquels certains Bruxellois perçoivent le quartier comme un ghetto. Ces formulations peuvent heurter les commerçants et les occupants

Een minister is geen technisch deskundige, maar moet wel reageren wanneer hij waarschuwingen krijgt. In 2016 waarschuwde de heer Yvan Mayeur in een brief voor de gekozen techniek en stelde hij voor om een tunnelboormachine te gebruiken. Wat heeft de minister na die brief gedaan? Heeft hij de administratie daarover vragen gesteld?

De spreker merkt op dat er voor een scenario werd gekozen om onteigeningen te vermijden, maar dat een aantal economische spelers en bewoners uiteindelijk toch ernstige gevolgen ondervinden. Alle verantwoordelijke politici moeten dringend in eigen boezem kijken. Heeft de heer Pascal Smet niets over het hoofd gezien bij de risicobeoordeling?

De heer Pascal Smet wijst erop dat de kennis waarover hij beschikte toen de beslissingen werden genomen, verschilt van de kennis die hij vandaag heeft. Op basis van de huidige informatie zouden bepaalde beslissingen anders kunnen worden ingeschat. Hij vindt dat met wat men toen wist, beslissingen werden genomen die steek hielden. Het is altijd gemakkelijk om beslissingen achteraf te beoordelen in het licht van latere gebeurtenissen.

De MIVB heeft een risicoanalyse uitgevoerd. De ingenieurs van verschillende studiebureaus en van de aannemer waren van oordeel dat de vooropgestelde techniek bruikbaar was. Van politici wordt verwacht dat zij zich baseren op technische expertise. In dit dossier hebben de beleidsverantwoordelijken het advies gevolgd van deskundigen die tot de conclusie kwamen dat het project uitvoerbaar was. De problemen die zich vandaag voordoen, zijn van technische aard. De aanleg van de metroverbinding is nog steeds haalbaar. Het probleem is niet dat het niet mogelijk zou zijn om het project uit te voeren, maar wel dat er bepaalde technische aanpassingen nodig zijn. De meerkosten kunnen worden beperkt door te opteren voor creatieve budgettaire oplossingen.

De spreker blijft erbij dat ten tijde van de besluitvorming op basis van de toen beschikbare informatie werd gehandeld in overeenstemming met de technische adviezen. In het licht van de informatie waarover hij toen beschikte, vindt hij echter niet dat er gewag kan worden gemaakt van nalatigheid.

Mevrouw Françoise De Smedt haalt de uitspraak aan dat men soms de moed moet hebben om mensen gelukkig te maken in hun plaats. De Stalingradwijk is een levendige economische long dankzij de inspanningen van de handelaars en bewoners, die er een bepaalde dynamiek op gang hebben gebracht. De verplichte bouw van een tussenstation is volgens haar geen functionele noodzaak. De metro dient om belangrijke knooppunten snel met elkaar te verbinden, niet om veel haltes op een korte afstand te bedienen.

Zij reageert op de opmerking dat sommige Brusselaars de wijk als een getto beschouwen. Dergelijke uitlatingen kunnen kwetsend zijn voor de handelaars en gebruikers

du Palais du Midi, qui ont contribué à la vitalité du site pendant des années. Qualifier le Palais du Midi de manière dépréciative peut être mal perçu par ceux qui y ont investi.

M. Pascal Smet conteste l'idée selon laquelle ses propos auraient visé à dénigrer le quartier ou ses habitants. Il affirme avoir consacré de nombreuses heures, formelles et informelles, à des réunions avec les commerçants et les riverains. Il rappelle avoir personnellement assumé ces échanges.

Il indique avoir constaté des divergences d'opinions au sein du quartier, notamment entre une jeune génération plus favorable au projet et une génération plus âgée plus réservée.

Il reconnaît également que la durée du chantier dépasse les estimations initiales — deux à trois ans annoncés à l'époque — et que cette prolongation entraîne un impact considérable sur les habitants et les commerçants. Il en éprouve un réel malaise. Il rappelle qu'un travail sur un pacte d'accompagnement est engagé dès 2016, en collaboration avec la Ville et les acteurs locaux, même si l'adhésion n'est pas unanime.

Il maintient que la station intermédiaire est nécessaire. La distance entre la gare du Midi et Anneessens — environ 900 mètres — est trop importante au regard des standards bruxellois et des habitudes locales en matière de desserte. Dans d'autres villes, les stations sont plus espacées, mais le modèle bruxellois repose historiquement sur une desserte plus rapprochée.

Il assume que certaines décisions relèvent de l'intérêt général et ne puissent correspondre immédiatement aux attentes locales. Maintenir la station procède d'une analyse à long terme, visant l'intégration et la desserte optimale du quartier dans le réseau métropolitain.

Mme Joëlle Maison rappelle que le rapport de la Cour des comptes souligne l'importance fondamentale de la collaboration entre le maître d'ouvrage et son bureau d'études pour la réussite d'un projet d'ingénierie civile. Elle estime que, dans le cas présent, cette collaboration est défailante et que la STIB poursuit le projet malgré des signaux d'alerte.

Elle reprend la métaphore du feu orange, voire du feu rouge, qui aurait été franchi en ignorant les recommandations de l'étude d'incidences. Elle conteste l'idée selon laquelle la situation ne serait pas catastrophique au motif qu'une autre technique peut être utilisée. Les conséquences sur le terrain sont graves: arrêt du chantier depuis juin 2021; conséquences économiques majeures sur les commerçants et les habitants; atteinte à l'image de Bruxelles et perception négative pour les usagers du rail et les visiteurs. Au regard de ces éléments, la situation peut être qualifiée de catastrophique. Peut-on réellement affirmer qu'aucune faute n'est commise au regard des conséquences actuelles?

van het Zuidpaleis, die het gebouw al jaren tot leven brengen. Het Zuidpaleis zo neerbuigend omschrijven is een kaakslag voor wie erin heeft geïnvesteerd.

De heer Pascal Smet ontkent dat hij de wijk of haar inwoners in een slecht daglicht wou stellen. Hij heeft vele uren gewijd aan formele vergaderingen en informele gesprekken met de handelaars en de buurtbewoners. Hij heeft daar zijn nek voor uitgestoken.

Hij heeft vastgesteld dat er in de wijk meningsverschillen zijn tussen de jongere generatie die eerder voorstander is van het project en de oudere generatie die er terughoudender tegenover staat.

De werken nemen meer tijd in beslag dan oorspronkelijk gedacht. Destijds werd gezegd dat ze twee of drie jaar zouden duren. Dat ze zo lang blijven aanslepen, weegt zwaar op de bewoners en handelaars. Hij voelt zich daar niet goed bij. Hij wijst erop dat vanaf 2016 samen met de stad Brussel en de lokale spelers een begeleidingspact werd opgesteld, ook al stond niet iedereen daarachter.

Hij blijft erbij dat het tussenstation noodzakelijk is. De afstand tussen het Zuidstation en Anneessens bedraagt ongeveer 900 meter. Dat is naar Brusselse normen en in het licht van het gebruikelijke lokale dienstaanbod te veel. In andere steden liggen de stations verder uit elkaar, maar het Brussels model is van oudsher gebaseerd op een bediening over kortere afstanden.

Hij erkent dat bepaalde beslissingen ingegeven zijn door het algemene belang en niet onmiddellijk kunnen voldoen aan de lokale verzuchtingen. Het behoud van het station is het resultaat van een langetermijnanalyse en is bedoeld om de wijk op een optimale manier in te passen en te bedienen in het grootstedelijke net.

Mevrouw Joëlle Maison wijst erop dat het Rekenhof in zijn verslag benadrukt dat het voor het welslagen van een civieltechnisch project van fundamenteel belang is dat de bouwheer en zijn studiebureau goed samenwerken. Zij is van oordeel dat die samenwerking in dit specifieke geval te wensen overliet. De MIVB werd gewaarschuwd, maar heeft het project toch voortgezet.

Zij gebruikt op haar beurt de beeldspraak van de oranje en rode lichten die zijn genegeerd door de aanbevelingen van de effectenstudie naast zich neer te leggen. Zij betwist de opvatting dat het er allemaal nog niet zo rampzalig uitziet, omdat een andere techniek kan worden gebruikt. De gevolgen op het terrein zijn niet min: de werken liggen stil sinds juni 2021, de handelaars en bewoners lijden enorme economische schade, het imago van Brussel is bezoedeld en de treinreizigers en bezoekers hebben een negatief beeld van de buurt. Op basis daarvan kunnen we concluderen dat de situatie wél rampzalig is. Is het aannemelijk om te beweren dat er geen fouten zijn gemaakt, wanneer we kijken naar de huidige gevolgen?

M. Pascal Smet précise que, lors de la réalisation de l'étude d'incidences de 2018, la STIB ne siège pas au sein du comité d'accompagnement. Son cabinet n'en fait pas partie non plus, ni, à sa connaissance, les autres cabinets ministériels, à l'inverse de Bruxelles Environnement et d'urban.brussels. À son estime, les fonctionnaires de l'époque ont travaillé consciencieusement et personne n'a volontairement cherché à provoquer la situation actuelle. Il rappelle que les décisions doivent être appréciées au regard des connaissances disponibles au moment où elles sont prises, et confirme que, pour les habitants et commerçants du quartier Stalingrad, la situation est catastrophique.

L'orateur ajoute que la question financière doit encore être clarifiée, en particulier quant aux surcoûts. Il évoque des pistes de financement alternatives, notamment via un partenariat public-privé pour le Palais du Midi. Il souligne que la construction d'un nouveau bâtiment générerait également une valeur patrimoniale, ce qui ouvre un débat sur la part qui doit être assumée par les pouvoirs publics et sur les mécanismes permettant de réduire les coûts.

M. Fabian Maingain s'étonne du fait que le rapport d'incidences de 2018 ne soit jamais remonté au gouvernement et que le ministre n'en aurait pas eu connaissance. Un tel élément est considérable, au regard de ce qui est décrit précédemment concernant la gouvernance du projet, à savoir une validation politique systématique par le Gouvernement régional et par le Gouvernement fédéral.

Les administrations ont expliqué que les décisions importantes étaient validées par les responsables politiques, notamment dans le cadre de la structure à double maîtrise d'ouvrage.

En outre, il souhaite obtenir des précisions sur la réponse apportée au courrier adressé en 2016 par le bourgmestre de la Ville de Bruxelles.

Il demande si des procès-verbaux des réunions inter-cabinets abordant la question du métro existent afin de vérifier la manière dont les calculs de risque furent abordés.

Il interroge ensuite le rôle du commissaire représentant le ministre au sein du conseil d'administration de la STIB. Il souhaite savoir si ce commissaire valide les décisions ou s'il aurait dû alerter le ministre. À défaut, la question de la vigilance ou de la diligence se pose.

De surcroît, il relève une contradiction apparente: d'une part, l'administration affirme que les décisions sont validées politiquement, d'autre part, il est indiqué que les choix techniques relèvent exclusivement des administrations. Un problème de gouvernance publique pourrait expliquer les dérapages observés.

De heer Pascal Smet verduidelijkt dat de MIVB, toen de effectenstudie in 2018 werd uitgevoerd, geen deel uitmaakte van het begeleidingscomité. Ook zijn kabinet was er niet in vertegenwoordigd en, voor zover hij weet, ook de andere ministeriële kabinetten niet, in tegenstelling tot Leefmilieu Brussel en urban.brussels. Naar zijn mening hebben de ambtenaren hun werk destijds in eer en geweten gedaan en heeft niemand de huidige situatie gewild. De beslissingen moeten worden beoordeeld in het licht van de kennis die toen beschikbaar was. Hij bevestigt dat de situatie voor de bewoners en handelaars in de Stalingradwijk desastreus is.

De spreker voert aan dat het financiële plaatje en in het bijzonder de extra kosten nog nader moeten worden bekeken. Hij oppert het idee van een publiek-private samenwerking als alternatieve financieringsoplossing voor het Zuidpaleis. Wanneer een nieuw gebouw wordt opgetrokken, zal dat een meerwaarde tot stand brengen. Daarbij moet dan worden besproken welk deel de overheid voor haar rekening moet nemen en hoe de kosten kunnen worden gedrukt.

De heer Fabian Maingain is verbaasd dat het effectenrapport van 2018 nooit aan de regering is voorgelegd en dat de minister niet zou geweten hebben wat erin stond. Dat is opzienbarend in het licht van wat er reeds werd gezegd over het beheer van het project, waarvoor de Brusselse en de federale regering stelselmatig hun politieke goedkeuring verleenden.

De besturen hebben uitgelegd dat de belangrijke beslissingen op basis van het tweeledige bouwheerschap door de beleidsverantwoordelijken werden goedgekeurd.

Hij wenst ook meer duidelijkheid over het antwoord op de brief die de burgemeester van de stad Brussel in 2016 heeft gestuurd.

Hij wil graag weten of er verslagen beschikbaar zijn van de interkabinetvergaderingen over de metro, zodat kan worden nagegaan hoe de risico's werden beoordeeld.

Vervolgens vraagt hij welke rol de commissaris die de minister vertegenwoordigde, vervulde in de raad van bestuur van de MIVB. Hij wenst te vernemen of die commissaris de beslissingen heeft goedgekeurd of dat hij de minister had moeten waarschuwen. Als dat niet gebeurd is, moeten we ons afvragen of er wel voldoende waakzaamheid of zorgvuldigheid aan de dag is gelegd.

Voorts ontwaart hij een schijnbare tegenstrijdigheid: enerzijds beweren de besturen dat de beslissingen politiek werden bekrachtigd, en anderzijds luidt het dat de technische keuzes uitsluitend onder de bevoegdheid van de besturen vielen. De vastgestelde ontsporingen zouden weleens te wijten kunnen zijn aan een nonchalant beheer door de overheid.

Il indique avoir lui-même rencontré les commerçants et leur avoir donné des assurances à l'époque.

Il exprime un malaise personnel face à la situation actuelle et s'interroge sur d'éventuelles erreurs collectives.

M. Pascal Smet indique ne pas percevoir de contradiction dans les déclarations entendues. S'il devait exister des contradictions, il conviendrait de les identifier précisément. À ce stade, il affirme ne pas avoir entendu, de la part de la STIB, de Beliris ou des intervenants auditionnés, d'éléments contradictoires sur la gouvernance du projet. L'idée selon laquelle un ministre analyserait personnellement l'ensemble des documents techniques d'un dossier ne correspond pas au fonctionnement institutionnel. Il n'appartient pas à un ministre d'examiner et d'analyser individuellement tous les documents techniques produits dans le cadre d'un projet de cette ampleur.

M. Jamal Ikazban souligne que des moyens supplémentaires ont dû être mobilisés pour encadrer le chantier, accompagner et indemniser les commerçants du quartier affecté par les travaux et s'étonne que ces coûts n'aient pas été anticipés dès l'origine. Il ajoute souhaiter obtenir une liste des coûts additionnels non prévus initialement afin de mieux comprendre l'évolution budgétaire du projet.

M. Pascal Smet précise que, durant la période postérieure à 2019, il exerce la compétence de l'Urbanisme. Il n'a pas abordé ces éléments, dès lors qu'ils relèvent d'une phase ultérieure.

M. Fabian Maingain revient sur la genèse du cahier des charges établi par Beliris pour la partie nord du projet.

Il rappelle que le ministre a indiqué qu'une des causes de l'explosion des coûts réside dans ce cahier des charges, qui aurait transféré une part excessive des risques vers le secteur privé, entraînant des offres particulièrement élevées et compromettant la soutenabilité financière du projet.

Il estime y voir une contradiction, reprenant les explications fournies par Beliris:

1. Beliris propose un projet de cahier des charges ou une décision d'attribution aux décideurs politiques;
2. la proposition est soumise au Conseil des ministres;
3. En tant que maître d'ouvrage délégué, Beliris soumet ensuite le cahier des charges à la STIB, maître d'ouvrage principal, pour validation.

Il interroge dès lors la chaîne de validation: le commissaire du gouvernement auprès de la STIB est-il présent lors de cette validation? Le gouvernement valide-t-il également le cahier des charges? Si le cahier des charges constitue aujourd'hui un élément explicatif majeur des surcoûts, il convient de déterminer qui l'a validé.

Hij zegt dat hij destijds ook zelf met de handelaars is gaan praten en hen garanties heeft gegeven.

Hij voelt zich ongemakkelijk bij de huidige situatie en vraagt zich af of niet iedereen boter op het hoofd heeft.

De heer Pascal Smet treft geen tegenstrijdigheden aan in de verklaringen die hij heeft gehoord. Wie die mening wel toegedaan is, moet daar precies de vinger op leggen. Tot nu toe heeft hij van de MIVB, Beliris of de gehoorde sprekers geen tegenstrijdige verklaringen opgevangen over het beheer van het project. Het beeld dat een minister persoonlijk alle technische stukken van een dossier onder de loep zou nemen, strookt niet met de manier waarop onze instellingen werken. Het is niet de taak van een minister om alle verstrekte technische informatie over een dergelijk grootschalig project zelf te onderzoeken en tegen het licht te houden.

De heer Jamal Ikazban wijst erop dat er extra middelen vrijgemaakt moesten worden om de werken in goede banen te leiden en de handelaars in de wijk die hinder ondervonden van de werken, bij te staan en te vergoeden. Het verbaast hem dat die kosten niet van bij het begin in rekening werden gebracht. Hij zou graag een lijst krijgen van de aanvankelijk niet meegerekende extra kosten om een beter inzicht te krijgen in de budgettaire evolutie van het project.

De heer Pascal Smet verduidelijkt dat hij na 2019 bevoegd was voor stedenbouw. Hij heeft het over die punten niet gehad, omdat zij onderdeel vormen van een latere fase.

De heer Fabian Maingain gaat nog even in op de opmaak van het bestek voor het noordelijke deel van het project door Beliris.

De minister heeft aangegeven dat het bestek mee aan de basis ligt van de explosieve kostenstijging, omdat het een te groot deel van de risico's zou hebben doorgeschoven naar de privépartner. Dat heeft geleid tot bijzonder dure offertes, waardoor de betaalbaarheid van het project in het gedrang kwam.

Volgens hem is er sprake van een tegenstrijdigheid. Hij herhaalt wat Beliris heeft verklaard:

1. Beliris legde een ontwerpbestek of gunningsbeslissing voor aan de beleidsmakers.
2. Het voorstel werd voorgelegd aan de ministerraad.
3. Als gedelegeerd bouwheer legde Beliris het bestek vervolgens ter goedkeuring voor aan de MIVB, de hoofdbouwheer.

Dat brengt hem bij de volgende vraag over het goedkeuringsproces: was de regeringscommissaris voor de MIVB aanwezig bij die goedkeuring? Heeft ook de regering het bestek goedgekeurd? Als een belangrijk deel van de verklaring voor de meerkosten schuilt in het bestek, dan moet worden onderzocht wie dat bestek heeft goedgekeurd.

Il souligne que c'est précisément à ce niveau qu'apparaît, selon lui, une dilution des responsabilités.

M. Pascal Smet indique avoir déjà clarifié le rôle des commissaires du gouvernement et du chargé de mission. Leur mission consiste à vérifier si les décisions de la STIB sont contraires à la politique du Gouvernement, à l'intérêt général ou aux orientations arrêtées. Ils suivent les dossiers, sans que le ministre examine personnellement chaque document.

Concernant le cahier des charges et le transfert de risque, il se contente de formuler un constat: la rédaction du cahier des charges, en transférant une part importante des risques aux entrepreneurs, peut objectivement expliquer le niveau élevé des offres reçues. Il s'agit d'un choix assumé à l'époque, et non d'une faute qu'il imputerait à quiconque.

Il rejette l'idée d'une contradiction dans ses propos. Les acteurs concernés — Beliris et la STIB — ont travaillé conjointement et l'analyse présentée ne relève pas d'un renvoi de responsabilité.

Il conclut que la discussion porte sur l'opportunité et les choix techniques effectués dans la structuration du marché, non sur une contradiction institutionnelle.

M. Hicham Talhi conteste l'argument selon lequel les décisions relèveraient essentiellement des administrations. Les auditions se déroulent de manière chronologique et les représentants de la STIB et de Beliris ont indiqué que les décisions soumises sont validées politiquement. Les responsables administratifs ne prennent pas de décisions politiques de manière autonome.

Toute décision validée par le gouvernement engage la responsabilité des ministres, indépendamment du caractère technique des documents. L'argument consistant à dire que certains éléments sont trop techniques ou non lus personnellement ne constitue pas une justification suffisante.

L'objectif affiché de rendre le projet irréversible a pu conduire à négliger certains signaux d'alerte. Il n'est pas acceptable de renvoyer la responsabilité vers les administrations alors que les décisions ont été validées politiquement. Il appelle à une prise de responsabilité plus explicite.

M. Pascal Smet indique avoir présenté une analyse nuancée, en expliquant le déroulement du processus de prise de décision. Il conteste l'idée selon laquelle il se défausserait de ses responsabilités les responsabilités et les décisions ont été clairement exposées.

Het is niet zo duidelijk hoe het daar zit met de verantwoordelijkheden.

De heer Pascal Smet zegt dat hij de rol van de regeringscommissarissen en de opdrachtgever reeds heeft verduidelijkt. Hun taak bestond erin te controleren of de beslissingen van de MIVB niet in strijd waren met het beleid van de regering, het algemene belang of de vastgestelde krachtlijnen. Zij volgden de dossiers op, zonder dat de minister elk document persoonlijk uitploos.

Voorts houdt hij het bij de vaststelling dat het bestek zodanig was opgesteld dat het een groot deel van de risico's bij de aannemers legde. Dat kan een objectieve verklaring bieden voor de dure offertes die werden ingediend. Dat is een keuze die destijds werd gemaakt, en geen fout die iemand aangewreven moet worden.

Hij betwist dat zijn uitspraken tegenstrijdig zijn. De betrokken instanties (Beliris en de MIVB) hebben samengewerkt. De uiteenzetting die hij gehouden heeft, was er niet op gericht verantwoordelijkheden door te schuiven.

Het debat draait rond de opportuniteit van het project en de technische keuzes die gemaakt zijn bij de structurele vormgeving van de opdracht, en niet rond het zoeken naar tegenstrijdigheden in het institutionele proces.

De heer Hicham Talhi betwist het argument dat vooral de administraties bevoegd waren voor de beslissingen. De hoorzittingen worden chronologisch georganiseerd en de vertegenwoordigers van de MIVB en Beliris hebben aangegeven dat de beslissingen politiek bekrachtigd werden. De administratieve verantwoordelijken nemen zelf geen politieke beslissingen.

De ministers zijn verantwoordelijk voor elke beslissing die de regering goedkeurt, hoe technisch de bijhorende documentatie ook mag zijn. De bewering dat bepaalde elementen te technisch waren of niet door de minister zelf zijn gelezen, vormt maar een mager argument.

Het openlijk nagestreefde doel om het project onomkeerbaar te maken, kan ertoe hebben geleid dat alarmsignalen werden genegeerd. Het is onaanvaardbaar om de verantwoordelijkheid af te schuiven op de administraties, terwijl de beslissingen politiek werden bekrachtigd. Hij roept op om explicieter verantwoordelijkheid te nemen.

De heer Pascal Smet zegt een genuanceerde analyse van het besluitvormingsproces te hebben gemaakt. Hij weerlegt de opvatting dat hij zijn verantwoordelijkheid van zich af zou schuiven: hij heeft duidelijk toegelicht wie verantwoordelijk was voor welke beslissingen.

*Réunion du 4 décembre 2025***1.2.7. Exposé d'Alain Flauch, ancien directeur général, STIB, et de Kris Lauwers, ancien directeur général adjoint, STIB**

M. Alain Flauch rappelle que M Kris Lauwers et lui ont travaillé plusieurs années ensemble et qu'ils ont formé une équipe dont le résultat a été de professionnaliser la STIB et d'y appliquer davantage les principes du management. Il a quitté la STIB à la fin de l'année 2011, ce qui le place, dans «la genèse de la genèse». Son rôle a été assez mineur: les premières décisions importantes ont été prises entre le Gouvernement régional et Beliris, et lui-même se trouvait plutôt en position d'exécutant.

À propos du rapport de la Cour des comptes, l'orateur dit avoir une appréciation «très mitigée». Ce rapport semble rédigé à charge de la STIB et pas du tout à décharge, critiquant la STIB de manière récurrente. Pourtant, les réponses fournies par la STIB aux auditeurs sont bien articulées et très précises.

Il évoque alors Robert McNamara, ancien secrétaire à la Défense des États-Unis sous la présidence de John Fitzgerald Kennedy, devenu ensuite président de la Banque mondiale, institution associée à de grands projets d'infrastructure. Robert McNamara expliquait qu'en matière de budgets, la tendance humaine est de les présenter au coût le plus bas possible afin qu'ils soient approuvés. Tout le monde est complice de cette logique: ceux qui écrivent le budget et ceux qui l'approuvent. Viennent ensuite les travaux et, dans les grands projets d'infrastructure, surtout lorsqu'ils se déroulent dans le sol, surgissent des découvertes et des imprévus qui renchérissent le coût final. Il cite alors la règle attribuée à Robert McNamara: prendre le budget initial, le multiplier par le nombre de Pi, et on obtient le résultat final.

L'intervenant explique qu'il a été, et qu'il est toujours, partisan du métro, non par idéologie ou par goût pour les travaux souterrains, mais par pragmatisme. À ses yeux, il existe de bonnes raisons, en tant que responsable de la mobilité à Bruxelles, de le faire. La force de la STIB réside notamment dans son outil d'évaluation du fonctionnement réel du réseau au quotidien. La stratégie a été reprise dans de multiples plans et tous ces plans ont conduit à la conclusion qu'il fallait transformer le prémétro Nord-Albert en métro et prolonger la ligne vers le nord.

Il fonde cette conclusion sur une situation de terrain, particulièrement visible à Schaerbeek, où, malgré le renforcement des lignes vers l'axe Gallait-Verboekhoven, les contraintes demeurent fortes. Malgré l'achat réussi de tramways de 40 mètres de long, on ne peut pas tout changer: le demi-site propre de la rue Gallait ne permet pas de descendre sous une fréquence d'environ deux minutes cinquante. On constate sur place de longs trams qui se suivent, situation qui ne fonctionne plus car le

*Vergadering van 4 december 2025***1.2.7. Uiteenzetting door Alain Flauch, voormalig directeur-generaal van de MIVB, en Kris Lauwers, voormalig adjunct-directeur-generaal van de MIVB**

De heer Alain Flauch wijst erop dat hij en de heer Kris Lauwers jarenlang hebben samengewerkt en ervoor hebben gezorgd dat de MIVB professioneler werd en een managementcultuur omarmde. Hij verliet de MIVB eind 2011, dus bij de prille totstandkoming van het project. Zijn rol was vrij klein. De eerste belangrijke beslissingen werden genomen door de gewestregering en Beliris. Hijzelf was meer een uitvoerder.

Bij het verslag van het Rekenhof heeft hij gemengde gevoelens. Dat verslag lijkt vooral ten laste en helemaal niet ten ontlaste van de MIVB te zijn geschreven. De openbaarvervoersmaatschappij krijgt herhaaldelijk een veeg uit de pan. Nochtans heeft de MIVB goed onderbouwde en zeer nauwkeurige antwoorden bezorgd aan de auditeurs.

Heel deze situatie doet hem denken aan de woorden van Robert McNamara, voormalig Amerikaans minister van Defensie onder president John Fitzgerald Kennedy en later voorzitter van de Wereldbank, een instelling die betrokken is bij grote infrastructurenprojecten. Robert McNamara verklaarde dat het des mensen is om de begrote kosten zo laag mogelijk voor te stellen om ze goedgekeurd te krijgen. Iedereen speelt het spel mee: zij die de begroting opstellen en zij die haar goedkeuren. Vervolgens kunnen de werken van start gaan, maar bij grote en dan vooral ondergrondse infrastructurenprojecten duiken er steeds nieuwe en onvoorziene elementen op die de uiteindelijke kosten de hoogte injagen. Robert McNamara zei dat je het oorspronkelijke budget moet vermenigvuldigen met het getal pi om het eindresultaat te kennen.

De spreker legt uit dat hij pleitbezorger was, en nog steeds is, van de metro, niet uit ideologie of een voorliefde voor ondergrondse werken, maar uit pragmatisme. Als verantwoordelijke voor mobiliteit in Brussel had hij daar goede redenen voor. De MIVB heeft de nodige kennis en middelen om te beoordelen hoe het net dagelijks werkt. De strategie werd uit de doeken gedaan in talrijke plannen, die allemaal leidden tot de conclusie dat de premetrolijn tussen het Noordstation en Albert moest worden omgevormd tot een metrolijn en dat die lijn naar het noorden moest worden doorgetrokken.

Om die conclusie te staven, verwijst hij naar de situatie op het terrein, die vooral in Schaerbeek veelzeggend is. De lijnen naar de as Gallait-Verboekhoven zijn versterkt, maar de mogelijkheden zijn niet onbeperkt. De aankoop van tramstellen van 40 meter lang was een geslaagde zet, maar is geen wondermiddel. Met de halve eigen baan in de Gallaitstraat is het niet mogelijk om trams te laten rijden met een frequentie van minder dan tweeënhalve minuut. Nu zien we de ene lange tram na de andere voorbijrijden.

moindre incident peut bloquer l'ensemble. Un scénario alternatif consisterait à prévoir un site propre intégral, avec le blocage de tous les carrefours de la rue Gallait. Cette option qui consisterait à transformer un quartier dense et vivant en une «autoroute de tram» serait, d'après lui, insupportable pour la population et a été refusée, au moins à l'époque. En réalité, à un certain niveau de charge et de besoins de capacité, le tram n'est plus une solution. L'option métro résulte notamment de deux goulets d'étranglement majeurs, qu'il invite les députés à aller observer: d'une part à la station Progrès, derrière la gare du Nord, et d'autre part à la station Lemonnier, de l'autre côté.

Pour illustrer qu'il ne défend pas le métro partout, il prend l'exemple d'Uccle: un métro y serait une aberration. Il pourrait y avoir une demande pendant une demi-heure le matin, et ensuite ce sont des véhicules vides qui circuleraient.

Concernant le prémétro sud, les discussions furent nombreuses au sujet des nouvelles ruptures de charge et des correspondances. Mais en réalité, avec des fréquences de l'ordre d'un tram toutes les deux minutes, la rupture de charge serait indolore, en plus de se dérouler à l'abri de la pluie.

Même s'il a toujours adopté une posture prudente vis-à-vis des experts en mobilité, le fait d'avoir eu de nombreuses études indépendantes confirment la pertinence de l'option métro. Quoique partisan du péage urbain, l'orateur précise que ce dernier n'est pas indispensable pour faire du métro: cela relève d'un choix politique. Une autre source de financement pourrait être de capturer, pour la puissance publique, les plus-values immobilières générées par l'arrivée du métro dans de nouveaux quartiers.

M. Kris Lauwers affirme qu'il convient de nuancer le constat de la Cour des comptes selon lequel la coordination entre les différents acteurs aurait été problématique, au point d'affecter la qualité du travail. Il propose d'examiner cette question de manière calme et rationnelle afin de vérifier s'il ne s'agit pas seulement d'une impression.

Concernant le tronçon Nord-Albert, les travaux incluent notamment le remplacement des systèmes de signalisation. En tant que prémétro déjà en exploitation, il n'existe que quelques heures de non-activité la nuit. Dans ces conditions, il semble évident, et même logique, de confier les travaux à la STIB, afin d'éviter des problèmes de coordination.

Pour ce qui est de l'extension vers Evere, il y a d'un côté les travaux de construction «classique», avec le creusement du tunnel, et plus largement le génie civil. De l'autre côté, il y a tout ce qui relève des systèmes techniques: signalisation, alimentation électrique, haute tension, et tout ce qui est intrinsèquement lié à l'exploitation. Cette seconde

Dat is niet langer werkbaar, want bij het kleinste incident raakt het hele systeem in de knoop. Een alternatief zou zijn om de tram volledig in een eigen baan te laten rijden, waarbij de lichten op alle kruispunten met de Gallaitstraat op rood gaan. Die optie, die een dichtbevolkte en levendige wijk zou omvormen tot een "snelweg voor trams", zou onverteerbaar zijn voor de bevolking en werd destijds verworpen. Vanaf een bepaald niveau van drukte en capaciteitsvereisten biedt een tramverbinding eigenlijk niet langer een oplossing. Vooral twee knelpunten maken dat het aangewezen is om te kiezen voor een metrolijn. Hij roept de leden op om ter plaatse eens een kijkje te gaan nemen. Het eerste knelpunt bevindt zich aan de halte Vooruitgang achter het Noordstation en het tweede aan de halte Lemonnier aan de overkant.

Hij is er echter geen voorstander van om overal een metro te laten rijden. Als voorbeeld haalt hij Ukkel aan. Een metro daar zou al te gek zijn. Er zou 's ochtends een half uur vraag naar zijn. Daarna zouden er enkel lege voertuigen rijden.

Met betrekking tot de zuidelijke premetrolijn waren er veel discussies over de nieuwe overstappen en aansluitingen. In werkelijkheid zou met een frequentie van één tram om de twee minuten overstappen echter geen probleem zijn. Bovendien zouden reizigers beschut zijn tegen de regen.

Hij heeft weliswaar altijd een voorzichtige houding aangenomen tegenover mobiliteitsexperts, maar uit tal van onafhankelijke studies is gebleken dat de metro een zinvolle optie was. Hij is voorstander van een stadstol, maar we hebben die niet nodig om voor de metro te gaan. De invoering daarvan is een beleidskeuze. De overheid zou extra financiële middelen kunnen puren uit de meerwaarde van het vastgoed die zou ontstaan door de komst van de metro in nieuwe wijken.

De heer Kris Lauwers plaatst een kanttekening bij de bevinding van het Rekenhof dat de coördinatie tussen de verschillende spelers zo problematisch was dat de kwaliteit van het werk eronder te lijden had. Hij stelt voor om even rustig en rationeel na te gaan of dat werkelijk zo was of dat het hier enkel gaat om een indruk.

De werken op het traject tussen het Noordstation en Albert omvatten onder meer de vervanging van de signalisatiesystemen. Op dat traject wordt reeds een premetrolijn uitgebaat, die alleen 's nachts gedurende enkele uren niet in bedrijf is. Het was dus vanzelfsprekend en ook logisch om de uitvoering van die werken toe te vertrouwen aan de MIVB om coördinatieproblemen te vermijden.

Op het traject naar Evere onderscheiden we twee soorten werken. Aan de ene kant zijn er de "klassieke" bouwwerken, zoals het graven van de tunnel, alsook de civieltechnische werken. Daarnaast zijn er de werken aan de technische systemen zoals de signalisatie, de stroomvoorziening, de hoogspanning en alles wat verband houdt

catégorie est naturellement proche du métier d'opérateur et doit donc relever de la STIB.

Même si la DITP aurait pu théoriquement assumer le volet génie civil, le choix s'est porté sur Beliris. Il y avait avant tout un argument de connaissance technique: les équipes de la DITP, bien que compétentes et professionnelles, n'avaient jamais réalisé un tunnelier, ayant surtout travaillé *en cut and cover*. À l'inverse, Beliris disposait de cette expérience, notamment avec le tunnel Schuman–Josaphat, construit pour Infrabel selon un schéma comparable: Beliris a réalisé les travaux de gros œuvre de génie civil, et c'est ensuite l'opérateur qui s'est occupé des travaux liés à l'exploitation. En outre, la DITP était à ce moment-là dans une situation de sous-effectif chronique.

Évidemment, ce n'est pas la STIB qui a pris une telle décision, mais bien les responsables ministériels entre eux. La situation s'est organisée autour d'un dispositif reprenant un maître d'ouvrage principal et un maître d'ouvrage délégué. Ce système a justement été mis en place pour éviter le manque de coordination. Dans la pratique, il estime que ce système a bien fonctionné, à l'instar des déclarations effectuées par la STIB et par Beliris eux-mêmes.

1.2.8. Échange de vues

Mme Sofia Bennani demande comment la STIB, en tant que maître d'ouvrage, a pu attribuer un marché d'études relatif à l'extension du métro à la SM BMN, en lui confiant à la fois une tranche ferme et les sept tranches conditionnelles suivantes qui s'ajoutaient automatiquement si le résultat de la tranche ferme était positif.

En outre, pourquoi le marché d'études du gros œuvre pour le tronçon Albert–Nord a-t-il été lancé en avril 2011, soit plus d'un an avant l'arrivée du rapport final censé se prononcer sur l'opportunité et la faisabilité même de la ligne de métro? Elle s'interroge sur le fait que cette anticipation aurait pu confirmer la STIB dans une logique de réalisation avant la validation complète des concepts.

Le rapport final de 2012 conditionnait la rentabilité et la fréquentation du métro à l'instauration d'un péage urbain à l'horizon 2020. Or, cette mesure n'a jamais été mise en œuvre, tout en étant budgétée dans les comptes du gouvernement de la précédente législature. Pourquoi poursuivre le projet sans réévaluation de cette hypothèse fondamentale?

Sur quelle base technique la STIB et Bruxelles Mobilité ont validé une estimation de 100 à 110 millions d'euros par kilomètre alors que, selon les comparaisons citées dans le rapport de la Cour des comptes, les coûts étaient nettement supérieurs ailleurs? L'estimation initiale omettait d'ailleurs des postes indispensables, comme la

met de l'exploitation. Die tweede groep werken behoort uiteraard tot het takenpakket van de MIVB. Het sprak dus voor zich dat zij daarvoor zou instaan.

Hoewel de DIOV theoretisch gezien de civieltechnische werken op zich had kunnen nemen, werd ervoor gekozen om die over te laten aan Beliris. Daarbij werd vooral de technische kennis aangevoerd als argument: de teams van de DIOV zijn weliswaar bekwaam en professioneel, maar hadden nog nooit met een tunnelboormachine gewerkt, omdat ze voornamelijk de *cut-and-covertechniek* gebruikten. Beliris had daar echter wel al ervaring mee opgedaan bij de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat voor Infrabel op basis van een gelijkaardig schema. Beliris voerde de civieltechnische ruwbouwwerken uit en vervolgens leidde de MIVB de exploitatiewerken in goede banen. Bovendien was de DIOV in die tijd chronisch onderbemand.

Die beslissing werd uiteraard niet genomen door de MIVB, maar door de verantwoordelijke ministers. Er werd gewerkt met een hoofdbouwheer en een gedelegeerde bouwheer. Dat systeem werd ingevoerd om een gebrek aan coördinatie te voorkomen. Hij meent dat dat systeem in de praktijk goed heeft gewerkt, zoals ook de MIVB en Beliris zelf hebben verklaard.

1.2.8. Gedachtewisseling

Mevrouw Sofia Bennani vraagt hoe het kan dat de MIVB als bouwheer de eerste vaste schijf van een studieopdracht voor de uitbreiding van de metro toeweest aan de tijdelijke vennootschap BMN, die ook de volgende zeven voorwaardelijke schijven in de wacht zou slepen indien de eerste schijf een positieve uitkomst zou opleveren.

Waarom werd de studieopdracht voor de ruwbouwwerken op het traject tussen Albert en het Noordstation uitgeschreven in april 2011, terwijl het nog een jaar zou duren vooraleer het eindverslag over de wenselijkheid en haalbaarheid van de metrolijn klaar was. Door op die manier op de zaken vooruit te lopen, heeft men misschien aan de MIVB de indruk gegeven dat ze verder kon gaan met de uitvoering voordat de definitieve koers bepaald was.

Het eindverslag van 2012 stelde dat de metrolijn maar winstgevend kon zijn en veel reizigers zou aantrekken, als er tegen 2020 een stadstol zou worden ingevoerd. Die is er echter nooit gekomen, hoewel hij was begroot in de rekeningen van de regering in de vorige regeerperiode. Waarom werd het project voortgezet zonder dat die fundamentele aanname opnieuw werd beoordeeld?

Op welke technische basis hebben de MIVB en Brussel Mobiliteit een raming tussen de 100 en 110 miljoen euro per kilometer goedgekeurd, terwijl uit vergelijkingen die in het verslag van het Rekenhof zijn aangehaald, bleek dat de kosten elders veel hoger lagen? In de oorspronkelijke raming waren ook enkele essentiële kostenposten

construction du dépôt de Haren et la conversion du tunnel de prémétro existant. Pourquoi ces éléments n'ont-ils pas été intégrés dès le départ?

Elle interroge ensuite le maintien du projet de station place Verboekhoven, sous le prétexte d'une intermodalité avec le RER, alors que ni la SNCB ni Infrabel n'auraient validé cette option et qu'il n'y avait pas de gare RER prévue à cet endroit. Pourquoi de l'étude d'incidence suggérant de revoir l'objet même de la station n'a-t-elle pas conduit à une révision du tracé vers une solution moins coûteuse?

Pourquoi la décision de faire passer le tunnel sous le palais du Midi a-t-elle été prise sans comparer objectivement cette solution à l'alternative du tracé historique impliquant des expropriations? Pourquoi les coûts liés à la relocalisation des occupants — écoles, commerces, clubs sportifs — n'ont-ils pas été intégrés dans la balance lors du choix du tracé alors que des risques géotechniques sous le palais étaient connus?

Sur la question du coût au kilomètre, **M. Alain Flausch** rappelle que les premières études datent de 2010. Les 100 à 110 millions doivent être considérés comme un repère. Si l'on raisonne aujourd'hui en tenant compte de l'inflation depuis cette période, on se situerait plutôt autour de 200 à 250 millions. En comparaison avec la méthode de construction *cut and cover*, le tunnelier coûte extrêmement cher, notamment en raison de la machine elle-même, souvent fournie par de grands équipementiers allemands ou suisses, habitués à creuser des tunnels en montagne.

La pandémie de Covid -19 fut un choc imprévisible ayant entraîné une hausse importante du coût des matières premières. Il serait intéressant de procéder à un exercice technique consistant à reprendre les prix de l'époque et à les comparer au coût actuel de la main-d'œuvre, de l'acier, du béton et des matériaux: il n'est pas exclu que l'on soit proches des montants actuels une fois ces paramètres intégrés.

En outre, il indique que de nombreuses questions correspondent à celles du rapport de la Cour des comptes. Si la commission a bien reçu la réponse écrite détaillée de la STIB, elle y trouvera les réponses à toutes ces questions.

M. Kris Lauwers précise qu'au départ, Beliris n'était pas certain de construire le dépôt de Haren. Les coûts additionnels relèvent également de décisions qui ont été prises ultérieurement, par exemple de confier à Beliris le soin de coordonner tous les chantiers publics ou privés intervenant dans une même zone durant la période des travaux. Il s'agit d'un travail immense, transférant vers Beliris des charges qui auraient pu être assumées par d'autres acteurs. Si le coût total aurait été le même, cette

weggelaten, zoals de bouw van de stelplaats in Haren en de verbouwing van de bestaande premetrotunnel. Waarom werden die elementen niet vanaf het begin mee verrekend?

Vervolgens vraagt zij waarom er is doorgezet met de plannen voor een station aan het Verboekhovenplein, zeggend om het als intermodaal knooppunt te laten aansluiten op het GEN, terwijl noch de NMBS noch Infrabel met die optie hadden ingestemd en op die plaats geen GEN-station gepland was. Waarom heeft de effectenstudie, waarin werd voorgesteld om het doel van het station te herzien, niet geleid tot een aanpassing van het tracé die minder duur zou uitvallen?

Waarom werd beslist om de tunnel onder het Zuidpaleis aan te leggen zonder een objectieve vergelijking te maken met het historische tracé, waarvoor onteigeningen nodig zouden zijn geweest? Waarom werd bij de keuze van het tracé geen rekening gehouden met de kosten om de gebruikers van het gebouw (scholen, winkels, sportclubs) elders onder te brengen, terwijl de geotechnische risico's onder het paleis bekend waren?

De heer Alain Flausch wijst erop dat de eerste studies over de kostprijs per kilometer dateren van 2010. De 100 tot 110 miljoen moet worden gezien als een benchmark. Wanneer we dat bedrag op basis van de inflatie sinds die periode zouden omrekenen naar vandaag, komen we uit op 200 à 250 miljoen euro. Vergeleken met de *cut-and-covertechniek* is tunnelboren extreem duur, niet in het minst vanwege de machine zelf, die vaak wordt geleverd door grote Duitse of Zwitserse bedrijven die het gewoon zijn om tunnels in de bergen te graven.

De coronapandemie was een onvoorspelbare schok die leidde tot een aanzienlijke stijging van de grondstofprijzen. Het zou interessant zijn om bij wijze van technische oefening de prijzen van toen te vergelijken met de huidige kosten van arbeid, staal, beton en materialen. Het is niet uitgesloten dat we uitkomen in de buurt van de huidige bedragen als we rekening houden met die parameters.

Hij wijst erop dat veel van de gestelde vragen een doorslagge vorm van die in het verslag van het Rekenhof. Als de commissie het omstandige schriftelijke antwoord van de MIVB heeft ontvangen, dan zal ze daarin zeker alle nodige informatie vinden.

De heer Kris Lauwers verduidelijkt dat Beliris aanvankelijk twijfelde over de bouw van de stelplaats in Haren. De extra kosten zijn ook het gevolg van beslissingen die later werden genomen. Een van die beslissingen was bijvoorbeeld om Beliris tijdens de uitvoering van de werken alle openbare en particuliere bouwplaatsen in hetzelfde gebied te laten coördineren. Dat was een enorme klus, waarbij lasten die andere spelers op zich hadden kunnen nemen, werden doorgeschoven naar Beliris. Hoewel de

supra-coordination a eu pour effet d'augmenter les coûts à imputer au projet.

En plus, l'idée initiale de Beliris était de construire les stations en *cut and cover*, tandis que le tunnelier réaliserait le tunnel. Par la suite, sous l'effet de pressions venant notamment des communes et de l'administration bruxelloise en charge de l'urbanisme, il a été demandé de ne pas effectuer de grandes tranchées de cent mètres, mais de limiter l'emprise en surface à des ouvertures plus petites, ce qui impose de travailler en sous-œuvre avec des volumes de congélation très importants. La demande des communes est légitime, mais cela coûte énormément d'argent.

Sur la question de l'absence de péage urbain, et de l'absence subséquente de réévaluation du projet, l'orateur affirme être déçu par le rapport de la Cour des comptes qui, pourtant, produit généralement d'excellentes analyses. En effet, pourquoi effectuer une nouvelle étude alors qu'aujourd'hui, même sans péage urbain, le système est déjà en totale surchauffe?

Ensuite, il rappelle que l'étude d'incidence estimait que l'objet même de la station Verboekhoven devait être revu, principalement à cause de l'incertitude sur la gare RER. Donnant suite à cette demande, le bureau d'études a cherché une solution pour ne pas devoir dépendre de cette gare, en décalant notamment certains éléments. L'objectif de cette future station était alors de desservir à la fois Verboekhoven et d'assurer la connexion avec le tram 7, tout en conservant la possibilité d'une future gare RER, option qui n'était pas non plus totalement exclue par la SNCB. Si les préconisations du rapport de la Cour des comptes étaient suivies, la possibilité d'une future connexion avec la gare RER serait totalement perdue.

L'orateur aborde ensuite la question du tracé historique. Au début des années 1990, l'exode urbain avait provoqué une diminution de la population bruxelloise de l'ordre de 13 %. Certains responsables politiques avaient la conviction que le métro nord-sud n'était plus d'actualité, s'agissant d'un rêve hérité des années 60. Cette conviction était certes une erreur mais elle correspondait à l'esprit du temps. Les terrains où devait passer le tracé historique ont donc été vendus pour être bâtis. On peut alors comprendre que les exproprier quelques années plus tard soit impossible sur le plan humain et politique.

En plus, il est incorrect de laisser entendre que le tracé historique aurait été beaucoup plus simple: au-delà de l'enjeu politique des expropriations, il existe aussi des contraintes techniques avec la présence de nombreux grands collecteurs.

Enfin, l'orateur développe un argument de principe avec l'existence d'une réglementation urbanistique, fondée sur une législation votée par le Parlement, avec

totale kostprijs dezelfde zou zijn gebleven, had die overkoepelende coördinatie tot gevolg dat de kosten ten laste van het project stegen.

Beliris had bovendien aanvankelijk het idee opgevat om de stations te bouwen door middel van de *cut-and-covertechniek* en voor de bouw van de tunnels een tunnelboormachine in te zetten. Vervolgens werd onder druk van de gemeenten en de Brusselse overheidsdienst voor stedenbouw gevraagd om geen grote sleuven van honderd meter lang te graven, maar om aan de oppervlakte te werken met kleinere openingen, wat betekende dat er ondergronds moest worden gewerkt met zeer grote bevroingsvolumes. De vraag van de gemeenten was gerechtvaardigd, maar kostte enorm veel geld.

Hoewel het Rekenhof doorgaans uitstekende analyses maakt, is de spreker ontgoocheld over de opmerkingen die het in zijn verslag maakt in verband met het feit dat het project niet opnieuw werd beoordeeld, nu er geen vooruitzicht is op een stadstol. Waarom zou het namelijk nodig zijn om een nieuwe studie uit te voeren, terwijl het systeem nu al, zelfs zonder stadstol, volledig uit zijn voegen barst?

Uit de effectenstudie bleek voorts dat het doel van het station Verboekhoven voornamelijk vanwege de onzekerheid over de GEN-halte moest worden herzien. Om tegemoet te komen aan die vraag heeft het studiebureau gezocht naar een oplossing om niet afhankelijk te zijn van die halte door bepaalde elementen te verschuiven. Het doel van het toekomstige station was om Verboekhoven te bedienen en te zorgen voor een aansluiting met tram 7. De mogelijkheid dat er in de toekomst alsnog een GEN-halte zou komen, werd opengehouden. De NMBS sloot die optie overigens ook niet volledig uit. Als de aanbevelingen in het verslag van het Rekenhof zouden worden gevolgd, zou de mogelijkheid van een toekomstige verbinding met het GEN-station volledig verloren gaan.

Vervolgens brengt de spreker het historische tracé te berde. In het begin van de jaren negentig was de Brusselse bevolking met 13 % gekrompen, doordat mensen de stad ontvluchtten. Sommige beleidsverantwoordelijken waren ervan overtuigd dat een metroverbinding van noord naar zuid niet langer steek hield, omdat het een droom was uit de jaren zestig. Die overtuiging was een vergissing, maar paste wel in de tijdgeest van toen. De gronden waarover het historische tracé zou lopen, werden verkocht om erop te bouwen. Het is dan ook volkomen te begrijpen dat het zowel menselijk als politiek gezien onmogelijk is om ze een paar jaar later te onteigenen.

Het is bovendien onjuist te insinueren dat het historische tracé veel eenvoudiger zou zijn geweest. Niet alleen lag het politiek gevoelig om over te gaan tot onteigeningen, maar daarnaast waren er ook technische beperkingen door de aanwezigheid van veel grote collectoren.

Tot slot voert de spreker nog een principiële argument aan. Er geldt nu eenmaal een stedenbouwkundige regelgeving. Die is gebaseerd op wetten die door het Parlement zijn

des règles et des plans adoptés selon un processus démocratique. Que ce soit lors de la modification du PRAS ou lors des demandes de permis d'urbanisme, les administrations compétentes ont examiné toutes les variantes possibles, y compris l'option de ne rien faire, parce que la législation l'exige. Il insiste sur l'existence de critères d'évaluation et sur le déroulement d'un processus, incluant des enquêtes publiques durant lesquelles tout un chacun peut s'exprimer. Cette décision possède une légitimité juridique et démocratique et il ne comprend pas qu'un organe d'audit puisse affirmer qu'elle soit à côté de la plaque. Si la loi et les procédures ont été respectées, la légitimité démocratique doit primer sur l'opinion d'un fonctionnaire.

M. Hicham Talhi estime qu'il est particulier que de nombreux responsables politiques, mais aussi des institutions, soient à ce point critiques à l'égard du travail de la Cour des comptes. Elle a d'ailleurs éprouvé d'importantes difficultés à obtenir des informations de la STIB, avec des échanges étalés sur trois ans pour recevoir les documents nécessaires. Pour travailler de manière rigoureuse, la Cour des comptes a besoin de transparence, laquelle constitue une obligation légale des institutions concernées. On peut considérer que la Cour des comptes noircit le tableau mais il faut également reconnaître de bonne foi les dysfonctionnements lorsqu'ils existent.

Concernant la professionnalisation de la STIB en matière de management, le commissaire observe toutefois qu'en matière de suivi de chantier, des failles apparaissent encore. Il rebondit aussi sur l'analogie de la Banque mondiale et sur l'idée de sous-estimation initiale des coûts, d'où sa question centrale: dans l'esprit de l'époque, qui devait financer le projet de métro?

Il interroge alors l'existence d'un égo qui existe chez certains responsables politiques, mais qui peut également exister chez de hauts fonctionnaires, prenant la défense d'un projet porté par des études et évaluations trop optimistes.

L'orateur trouve très particulier d'entendre qu'un quintuplement des coûts et qu'un report de livraison de plus de dix ans puissent être présentés comme étant normaux.

M. Alain Flausch se réfère au document produit par la STIB pour la Cour des comptes, où elle conteste largement l'idée qu'il y ait eu des problèmes de documentation. Au contraire, l'un des chantiers menés à bien est l'archivage des documents, précisément parce qu'il fallait aller rechercher des éléments remontant à quinze ans auparavant. D'après sa compréhension de la réponse de la STIB, il y a eu énormément de transmissions de documents par voie informatique.

Sur le financement du projet, l'enjeu a toujours été compliqué. Une autre difficulté réside dans l'impossibilité, à Bruxelles, d'envisager certaines configurations. Il cite alors l'opération Citeo comme une solution pensée pour s'ouvrir au marché et rechercher d'autres sources de

goedgekeurd en omvat regels en plannen die democratisch tot stand zijn gekomen. Zowel bij de aanpassing van het GBP als bij de indiening van aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen hebben de bevoegde diensten alle mogelijke varianten onderzocht, ook de optie om niets te doen, omdat dat wettelijk verplicht is. Hij benadrukt dat er beoordelingscriteria van toepassing zijn en er een proces moet worden gevolgd, met openbare onderzoeken waarbij iedereen zijn mening kan geven. De beslissing die op basis daarvan wordt genomen, is juridisch en democratisch legitiem. Hij begrijpt niet dat een auditorgaan kan beweren dat die kant noch wal raakt. Als de wet en de procedures zijn nageleefd, moet de democratische legitimiteit de bovenhand halen op de mening van een ambtenaar.

De heer Hicham Talhi vindt het opmerkelijk dat veel politici, maar ook instellingen, zich zo kritisch uitlaten over het werk van het Rekenhof. Het Hof heeft trouwens grote moeite gehad om informatie te verkrijgen van de MIVB. Het heeft drie jaar geduurd voordat het Hof de nodige documenten in handen kreeg. Om nauwkeurig te kunnen werken moet het Hof kunnen rekenen op een transparante houding van de betrokken instellingen, iets waartoe zij wettelijk verplicht zijn. Men kan vinden dat het Rekenhof de situatie te somber heeft voorgesteld, maar wanneer er sprake is van tekortkomingen, moet men dat ook te goeder trouw toegeven.

Hoewel het management van de MIVB geprofessionaliseerd werd, merkt het commissielid op dat er nog steeds lacunes zijn in de opvolging van de werken. Hij komt ook nog even terug op de parallel met de Wereldbank en het idee om de kosten bij aanvang te laag in te schatten. Dat brengt hem bij zijn kernvraag: wie moest volgens de toenmalige opvattingen het metroproject financieren?

Hij vraagt of er sprake was van een egocentrische houding bij bepaalde politici, maar ook bij hooggeplaatste ambtenaren, waardoor zij een project verdedigden dat gebaseerd was op te optimistische studies en ramingen.

De spreker vindt het zeer merkwaardig dat een vervijfvoudiging van de kosten en een vertraging van meer dan tien jaar in de oplevering als normaal worden voorgesteld.

De heer Alain Flausch verwijst naar het document dat de MIVB voor het Rekenhof heeft opgesteld. Daarin betwist zij uitvoerig dat er problemen waren met het bezorgen van documentatie. Het tegendeel is waar, want er was met succes een systeem uitgewerkt om alle stukken te archiveren, net omdat er zaken moesten worden opgezocht die dateerden van vijftien jaar eerder. Naar wat hij uit het antwoord van de MIVB heeft begrepen, werden enorm veel documenten elektronisch doorgestuurd.

De situatie met betrekking tot de financiering van het project is altijd ingewikkeld geweest. Bovendien lijkt het in Brussel onmogelijk om bepaalde formules te overwegen. Hij verwijst naar Citeo, een systeem dat bedacht werd om zich open te stellen naar de markt en te zoeken naar

financement tout en gardant le contrôle de l'opération. Ce dispositif a été politiquement assassiné par le Parlement.

Il cite d'autres techniques, comme les partenariats publics-privés (PPP), et exprime l'espoir qu'on y recoure un jour, tout en soulignant que cela déplaît à certains partis. Il reconnaît qu'il existe de bonnes et de mauvaises expériences mais avec de la compétence des deux côtés, c'est une option à envisager. En étant créatif, il serait possible de doter Bruxelles d'un métro dans un cadre balisé, alors même que la Région est désargentée.

Il explique ensuite que partout dans le monde, ce type de chantiers connaissent des difficultés. Il pose alors une question rhétorique: faut-il arrêter de faire du métro parce que les chantiers sont difficiles et avoir uniquement des petits trams partout?

M. Olivier Willocx déclare avoir entendu Alain Flausch affirmer que la station Constitution ne servait à rien et qu'il n'en avait jamais été un grand défenseur. Il constate qu'on n'est toujours pas sortis de cette situation près de quinze ans plus tard.

Il rappelle l'expérience du métro vers Erasme reconnaît et s'interroge sur la pertinence d'utiliser un tunnelier pour une distance de 3,7 kilomètres. Existe-t-il des exemples de projets rentables utilisant un tunnelier sur des distances aussi courtes? Est-ce qu'une prolongation du métro au-delà du dépôt de Haren est considérée?

Par ailleurs, la SM BMN aurait confié de la sous-traitance à Transamo, qui compte la STIB parmi les membres de son conseil d'administration. Pourquoi choisir Transamo alors que le consortium BMN semblait déjà équilibré avec des acteurs reconnus? Que s'est-il passé autour de cette sous-traitance?

Ensuite, pourquoi avoir commencé par le tronçon sud avant le tronçon nord?

M. Alain Flausch affirme qu'il existe de nombreux exemples en Europe où des tunneliers ont été utilisés pour des distances de cet ordre. La tradition à la DITP était plutôt de travailler en *cut and cover*, et son ancien directeur, Guy Verheulpen, était opposé au tunnelier pour la raison simple qu'il ne connaissait pas cette technique. Certes, l'expérience belge en la matière est limitée mais ouvrir toute la commune de Schaerbeek serait invivable.

Concernant la station Constitution, il reconnaît ne plus en connaître les détails. Il confirme cependant les propos de Charles Picqué sur l'existence d'une rumeur à la STIB selon laquelle Guy Cudell aurait volontairement obéré

autres financements, sans la contrôler. Le projet a été remis aux mains de la Région. Le Parlement a effectivement changé de direction.

Daarnaast zijn er volgens hem ook nog enkele andere mogelijkheden, zoals een publiek-private samenwerking (PPS). Hij hoopt dat daar ooit gebruik van zal worden gemaakt, hoewel sommige partijen ertegen zijn. Hij erkent dat er al goede en slechte ervaringen mee opgedaan zijn, maar als er aan weerszijden met kennis van zaken gehandeld wordt, is het een optie die zeker te overwegen valt. Met behulp van een creatieve oplossing zou het mogelijk zijn om de Brusselse metrolijn binnen een duidelijk afgebakend kader tot stand te brengen, ook al zit het gewest krap bij kas.

Hij legt vervolgens uit dat er bij dit soort werken overal ter wereld problemen rijzen. Hij stelt vervolgens een retorische vraag: moeten we stoppen met het aanleggen van metrolijnen omdat dat zo ingewikkeld is en dus overal alleen maar kleine trams laten rijden?

De heer Olivier Willocx zegt dat hij Alain Flausch heeft horen beweren dat het station Grondwet nutteloos was en dat hij er nooit een groot voorstander van is geweest. Hij stelt vast dat er bijna vijftien jaar later nog steeds geen oplossing voor gevonden is.

Hij herinnert aan de ervaring die is opgedaan met de uitbreiding van het metronet richting Erasmus. Hij vraagt zich af of het wel zinvol is om een tunnelboormachine te gebruiken voor een afstand van 3,7 kilometer. Zijn er voorbeelden van rendabele projecten waarbij een tunnelboormachine werd gebruikt voor zulke korte afstanden? Wordt overwogen om de metrolijn voorbij de stelplaats in Haren te verlengen?

Bovendien zou de tijdelijke vennootschap BMN werken hebben uitbesteed aan Transamo, maar laat nu net de MIVB een van de leden zijn van de raad van bestuur van dat bedrijf. Waarom werd voor Transamo gekozen, terwijl het consortium BMN al evenwichtig samengesteld leek te zijn uit erkende spelers? Hoe is die uitbesteding precies verlopen?

Tot slot vraagt hij ook nog waarom men is begonnen met het zuidelijke traject en niet met het noordelijke?

De heer Alain Flausch stelt dat er in Europa in talrijke gevallen tunnelboormachines zijn gebruikt voor soortgelijke afstanden. De DIOV had eerder de gewoonte om met de *cut-and-covertechniek* te werken. Haar voormalige directeur, Guy Verheulpen, was tegen de tunnelboormachine om de eenvoudige reden dat hij die techniek niet kende. In België is daar nog maar weinig ervaring mee opgedaan, maar het zou geen leefbare situatie zijn als de hele gemeente Schaarbeek werd opengebroken.

Wat het station Grondwet betreft, geeft hij toe dat hij zich de details niet meer herinnert. Hij bevestigt echter de uitspraken van Charles Picqué over het gerucht bij de MIVB dat Guy Cudell opzettelijk de mogelijkheid om

la possibilité de convertir la station Lemonnier pour du métro en y intégrant des courbures incompatibles avec ce mode de transport.

Il décrit ensuite Transamo comme une structure d'assistance à la maîtrise d'ouvrage plutôt orientée vers des projets de surface et s'étonne que la SM BMN se soit associé à cette société. Il a connu cette société dans le contexte du renouveau du tramway en France. Son propre lien avec Transamo venait de l'idée d'internationaliser la STIB et de tirer des enseignements des projets de requalification urbaine, de façade à façade, souvent demandés par les communes.

M. Kris Lauwers affirme que la STIB aurait préféré de ne pas rendre impossible une extension éventuelle ultérieure vers Haren, une fois le projet terminé et si le besoin se présentait un jour. Cette option n'a finalement pas été retenue, en raison de son coût plus élevé.

Dans les faits, les tronçons nord et sud ont été initiés en même temps. Compte tenu néanmoins de toutes les études à réaliser pour le tronçon nord, celui a moins rapidement avancé. Il insiste sur le fait qu'en termes de dépenses réelles, il y a très peu d'argent qui a été dépensé. Les sommes mirifiques avancées dans la presse ne concernent que des offres. Si l'on travaille sur celles-ci, avec en parallèle un travail sur l'option de la congélation, une baisse des coûts est clairement envisageable. Ensuite, cela n'aurait pas de sens d'avoir un tronçon nord sans réaliser avant le tronçon sud.

M. Stijn Bex demande si les intervenants ont, dans leur expérience antérieure, connu des rapports de la Cour des comptes qui leur semblaient plus équilibrés. Il revient ensuite sur la vente des terrains initialement expropriés de l'îlot Woeringen. Quel fut le cadre exact des discussions?

Enfin, il assure être particulièrement étonné par les affirmations d'Alain Flausch en matière de sous-budgétisation des projets, dont on devrait multiplier les montants par le nombre de Pi pour en connaître le coût final. Comment cette donnée est-elle assumée politiquement lorsque de tels projets sont en discussion?

En comparant Bruxelles à Lyon, Barcelone et d'autres villes, la «diversité politique» et le nombre d'acteurs politiques bruxellois confrontés à un projet comme le métro y rendent-ils la réalisation d'un tel projet plus difficile?

M. Alain Flausch précise que la sous-budgétisation des grands projets ne procède pas de mauvaises intentions, avec la duplicité éventuelle de responsables politiques. Il s'agit d'un enseignement issu de l'expérience. Par ailleurs, les montants avancés dans les années 2010 se basaient sur l'expérience de la construction antérieure du métro à Bruxelles. Il n'a jamais suggéré au ministre une stratégie

het station Lemonnier om te bouwen voor de metro zou hebben belemmerd door er bochten te laten aanleggen die het station ongeschikt maakten voor metroverkeer.

Vervolgens omschrijft hij Transamo als een structuur die ondersteuning biedt aan bouwheren en zich veel meer toespitst op bovengrondse projecten. Hij is daarom verbaasd dat de tijdelijke vennootschap BMN met dat bedrijf is gaan samenwerken. Hij kent het bedrijf van toen het tramnetwerk in Frankrijk werd vernieuwd. Zelf had hij banden aangeknoopt met Transamo vanuit de wens om de MIVB internationaal te positioneren en lessen te trekken uit stadsvernieuwingprojecten van gevel tot gevel, iets waar veel vraag naar was vanuit de gemeenten.

De heer Kris Lauwers bevestigt dat de MIVB een eventuele latere uitbreiding naar Haren liever niet onmogelijk wilde maken. Het was de bedoeling om dat te doen indien het ooit nodig zou zijn zodra het project voltooid was. Die optie werd uiteindelijk verworpen vanwege de hogere kosten.

De werken op het noordelijke en het zuidelijke traject zijn eigenlijk tegelijk van start gegaan. Aangezien voor het noordelijke deel heel wat studies moesten worden uitgevoerd, ging het daar echter minder snel vooruit. Hij benadrukt dat er qua werkelijke uitgaven zeer weinig geld is uitgegeven. De duizelingwekkende bedragen die in de pers worden genoemd, hebben alleen betrekking op offertes. Als er wordt gewerkt aan die offertes en tegelijkertijd ook de optie van de grondbevrozingstechniek wordt uitgewerkt, is een daling van de kosten zeker mogelijk. Bovendien heeft het geen zin om een noordelijk traject aan te leggen zonder eerst het zuidelijke traject te voltooien.

De heer Stijn Bex vraagt of de sprekers in het verleden verslagen van het Rekenhof hebben gelezen die zij evenwichtiger vonden. Vervolgens komt hij terug op de verkoop van de oorspronkelijk onteigende gronden op het huizenblok aan de Woeringenstraat. Welke besprekingen werden daarover gevoerd?

Ten slotte zegt hij bijzonder verbaasd te zijn over de beweringen van Alain Flausch over de te lage kostenraming van projecten, waarbij de bedragen met een factor pi moeten worden vermenigvuldigd om de uiteindelijke kostprijs te kennen. Hoe wordt op politiek vlak met dat gegeven omgegaan wanneer dergelijke projecten worden besproken?

Is het in Brussel door de politieke versnippering en het grotere aantal betrokken politieke spelers moeilijker om een metroproject uit te voeren dan in andere steden zoals bijvoorbeeld Lyon en Barcelona?

De heer Alain Flausch benadrukt dat achter een te lage inschatting van de kosten van grote projecten geen slechte bedoelingen of huichelarij van politici schuilgaan. Er worden gewoon lessen getrokken uit het verleden. Bovendien waren de in de jaren 2010 vooropgestelde bedragen gebaseerd op de ervaringen met de vroegere aanleg van het Brussels metronet. Hij heeft de minister

consistant à donner une impression trompeuse, ou à cacher volontairement un coût réel beaucoup plus élevé. La planification budgétaire est un exercice difficile et encore plus pour des travaux souterrains.

Il dit avoir lu d'autres rapports de la Cour des comptes plus équilibrés et se dit déçu de constater que la Cour des comptes n'a pas réagi aux réponses de la STIB, comme si le document avait été remis dans un tiroir, ce qui est surprenant.

M. Kris Lauwers admet que le chiffre de 110 millions d'euros par km, avancé initialement, lui donnait le sentiment d'être irréaliste, dans la mesure où, même quand on développe un projet rationnel et bien conçu, on se confronte à une multitude d'instances (communes, administrations, etc.) qui ajoutent des exigences qui gonflent le prix initialement estimé. C'est peut-être une réalité de terrain que Beliris avait sous-estimé.

Il ajoute qu'il ne faut pas se lancer dans un tel projet pour laisser ensuite tous les intervenants ajouter leur liste de besoins, ce qui augmente considérablement les coûts. Si l'on tient compte de toutes ces exigences, il ne faut pas être surpris que cela coûte de l'argent ensuite.

La législature 1989–1995 a été marquée par une volonté explicite de ne plus faire de métro, et même de rendre le métro impossible, ce qui s'est traduit pas la vente des terrains de l'îlot Woeringen. On ne peut néanmoins pas le reprocher aux acteurs de l'époque car la situation de la ville était fondamentalement différente de celle d'aujourd'hui.

M. Jamal Ikazban s'adresse directement à Alain Flausch pour lui demander qui est le «petit diable» qui se cacherait derrière le rapport de la Cour des comptes et qui voudrait «tuer le métro».

Il insiste ensuite sur le surcoût faramineux lié au choix de la congélation. On entend dire que ce choix était une erreur mais alors, il faut interroger le rôle des bureaux d'études, rappelant que la STIB a une expertise importante et a construit du métro à Bruxelles pendant des années, y compris des ouvrages complexes. Pourquoi cela n'a pas été possible dans le quartier de la gare du Midi?

Enfin, il demande donc si, à Bruxelles, il ne faudrait pas une gouvernance et un pilotage spécifiques pour des projets comme le métro, arguant que ce projet prend trop de temps.

M. Alain Flausch relate qu'il exprime avant tout une suspicion et ne vise personne en particulier, alors même qu'il ne connaît pas personnellement les magistrats de la Cour des comptes.

Concernant le pilotage d'un tel projet, il renvoie aux explications déjà fournies par Kris Lauwers. Il compare ensuite avec la France, en affirmant que c'est une question de taille: le Grand Paris est un projet faramineux, avec sept

nooit een strategie aangeraden die erin bestond te misleiden of bewust een veel hogere werkelijke kostprijs te verhullen. Budgetplanning is een moeilijke opgave, zeker voor ondergrondse werken.

Hij zegt dat hij al andere, evenwichtigere verslagen van het Rekenhof heeft gelezen en is teleurgesteld dat het Hof niet heeft gereageerd op de antwoorden van de MIVB. Het verbaast hem dat het lijkt alsof het document in een lade is verdwenen.

De heer Kris Lauwers geeft toe dat het aanvankelijk vooropgestelde bedrag van 110 miljoen euro per km hem onrealistisch leek, aangezien zelfs bij de ontwikkeling van een weloverwogen en goed ontworpen project tal van instanties (gemeenten, overheidsdiensten enzovoort) betrokken zijn die bijkomende eisen stellen, waardoor de aanvankelijk geraamde kostprijs explodeert. Dat is mogelijk een factor van op het terrein die Beliris heeft onderschat.

Hij voegt eraan toe dat men niet aan een dergelijk project mag beginnen om vervolgens alle betrokkenen een lijst met eisen te laten toevoegen, wat de kosten sterk de hoogte in jaagt. Wanneer men rekening begint te houden met al die eisen, is het geen verrassing dat de kosten daarna hoog oplopen.

In de regeerperiode 1989–1995 was er een expliciete wens om geen metro meer aan te leggen en zelfs om de metro onmogelijk te maken. Daarom werden vervolgens de gronden van het huizenblok aan de Woeringenstraat verkocht. Dat kan men de verantwoordelijken van destijds echter niet verwijten, want de stad verkeerde toen in een totaal andere situatie dan vandaag.

De heer Jamal Ikazban richt zich rechtstreeks tot Alain Flausch en vraagt hem wie het "duiveltje" zou zijn dat zich achter het verslag van het Rekenhof verschuilt en zogenaamd de metro de nek wil omdraaien.

Vervolgens benadrukt hij de torenhoge extra kosten die gepaard gaan met de keuze voor de bevrozingstechniek. Er wordt gezegd dat het een vergissing was om voor die techniek te kiezen, maar dan moet men zich afvragen welke rol de studiebureaus daarin hebben gespeeld, want de MIVB beschikte over heel wat expertise en heeft jarenlang metrolijnen aangelegd in Brussel, die ook complexe structuren omvatten. Waarom was dat dan niet mogelijk in de wijk rond het Zuidstation?

Ten slotte vraagt hij of er in Brussel geen specifieke bestuursmatige aanpak en aansturing nodig zijn voor projecten zoals de aanleg van een metrolijn, aangezien dit project volgens hem te veel tijd in beslag neemt.

De heer Alain Flausch verklaart dat hij enkel zijn argwaan wou uiten en niemand in het bijzonder viseert, aangezien hij de magistraten van het Rekenhof niet persoonlijk kent.

Wat de aansturing van een dergelijk project betreft, verwijst hij naar de uitleg die Kris Lauwers al gaf. Vervolgens maakt hij een vergelijking met Frankrijk. Het metroproject in Groot-Parijs is van een geheel andere omvang. Het

nouvelles lignes, 45 stations, et des montants énormes, de l'ordre de 150 milliards d'euros. Ils se sont dotés d'une Société du Grand Paris avec des ingénieurs très compétents et une capacité de financement via les marchés internationaux (emprunts, obligations). Bruxelles est trop petite pour cela.

L'explosion des coûts concerne surtout la partie nord et provient des offres reçues, offres qu'il faudrait pouvoir déshabiller pour identifier le vrai coût et les couvertures de risques. Il mentionne alors la possibilité de recourir à des *quantity surveyors*, dont le métier est précisément d'analyser et décortiquer les offres.

M. Kris Lauwers ajoute que la coordination entre la STIB et Beliris ne posent pas de problème. Avec d'autres acteurs, c'est par contre plus délicat. Il cite alors comme exemple l'urbanisme et cite à ce propos une recommandation du rapport de la Cour des comptes: améliorer la qualité de l'évaluation *ex ante* des grands projets et assurer, dans le cadre de la coopération interfédérale, une coordination des priorités stratégiques d'investissement dans l'infrastructure bruxelloise.

Concernant le tracé sous le palais du Midi, une erreur sans doute est de ne pas avoir proposé la démolition-reconstruction partielle de ce bâtiment dès le début, plutôt que d'avoir l'impression d'imposer cette solution en cours de route, alors qu'aujourd'hui, il s'avère qu'il n'y a pas d'autres solutions.

M. Ilyas El Omari demande pourquoi être passé par Beliris dont le corps de métier n'est pas de construire des tunnels. Il conteste ensuite les arguments selon les lesquels la crise du Covid-19 et la crise énergétique expliqueraient le passage de 1 à 5 milliards d'euros, soit une augmentation de 400 %. On ne peut pas se réfugier systématiquement derrière ces facteurs. Les fiascos budgétaires, comme le chantier de la gare de Mons, ne rendent pas les autres échecs acceptables.

La Cour des comptes est claire: le projet ne serait «pas faisable» et présenterait de gros soucis à tous les niveaux. Il s'indigne que, malgré des millions d'euros dépensés en études, le sol situé sous le palais du Midi n'ait pas été analysé de manière suffisamment fine, tous les 90 cm si nécessaire, pour éviter d'arriver au constat d'impossibilité. Qui va assumer cette responsabilité?

M. Kris Lauwers lui répète que Beliris avait bien l'expérience nécessaire pour recourir à la technologie d'un tunnelier. Sur la question du passage d'un à cinq milliards d'euros, il estime que ce n'est pas à lui de pouvoir répondre de manière complète. Il reconnaît que la commission devrait étudier ces chiffres de très près, en reconstituant

is gigantesque, met zeven nieuwe lijnen en 45 stations. Er wordt een enorm bedrag van om en bij de 150 miljard euro tegenaan gegooid. De stad richtte de Société du Grand Paris op, met zeer bekwame ingenieurs en toegang tot financieringsmogelijkheden via de internationale markten (leningen, obligaties). Brussel is daarvoor te klein.

Vooraf de kosten voor het noordelijke traject zijn explosief gestegen. Die toename is te wijten aan de ontvangen offertes, die uitgespit zouden moeten worden om de werkelijke kostprijs en de risicodekking te kunnen achterhalen. Hij stelt dat in dat verband een beroep zou kunnen worden gedaan op *quantity surveyors*, die zich specifiek bezighouden met het analyseren en ontleden van offertes.

De heer Kris Lauwers voegt daar nog aan toe dat de coördinatie tussen de MIVB en Beliris probleemloos is verlopen. Het samenspel met de overige spelers was echter een ander paar mouwen. Hij haalt als voorbeeld stedenbouw aan en verwijst in dat verband naar een aanbeveling uit het verslag van het Rekenhof: de kwaliteit van de voorafgaande evaluatie van grote projecten verbeteren en via interfederale samenwerking de coördinatie van de strategische investeringsprioriteiten in de Brusselse infrastructuur waarborgen.

Wat het tracé onder het Zuidpaleis betreft, is het allicht een fout geweest om niet van meet af aan de afbraak en gedeeltelijke wederopbouw van dat gebouw voor te stellen. Nu leeft de indruk dat die oplossing tijdens de uitvoering van het project werd opgelegd, terwijl er vandaag eigenlijk geen andere oplossing blijkt te zijn.

De heer Ilyas El Omari vraagt waarom er via Beliris is gewerkt, terwijl Beliris niet gespecialiseerd is in de bouw van tunnels. Vervolgens betwist hij de argumenten dat de coronacrisis en de energiecrisis aan de basis zouden liggen van de kostenstijging van 1 naar 5 miljard euro, een toename met maar liefst 400 %. Men kan zich daar niet stelselmatig achter verschuilen. Het is niet omdat er elders gemorst is met budgetten, zoals bij de bouw van het station van Bergen, dat het aanvaardbaar is om zelf ook de mist in te gaan.

Het Rekenhof is duidelijk: het project was "niet haalbaar" en zou op alle vlakken grote problemen opleveren. Het is volgens hem schandalig dat, ondanks de miljoenen euro's die aan studies zijn uitgegeven, de bodem onder het Zuidpaleis niet nauwkeurig genoeg, indien nodig om de 90 cm, werd onderzocht en dat gewoon om te vermijden dat zou worden vastgesteld dat het project onmogelijk was. Wie neemt daarvoor de verantwoordelijkheid?

De heer Kris Lauwers herhaalt dat Beliris wel degelijk over de nodige ervaring beschikte om gebruik te maken van de tunnelboormachine. Wat de vraag over de kostenstijging van één naar vijf miljard euro betreft, ziet hij zichzelf niet als de geschikte persoon om daar een volledig antwoord op te geven. Hij erkent dat de commissie die

le chemin entre les premières estimations et la situation actuelle.

Concernant le palais du Midi, il réitère l'idée que la STIB aurait dû oser, dès le départ, annoncer une approche plus radicale. Quant à l'utilisation de la technique de la congélation, les adaptations à la station Toots Thielemans ont rendu cette technique impossible. Les tests et des sondages ont été réalisés au-delà de ce que les règles de l'art exigent et l'on peut donc qualifier la situation de malchance.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur la scission du projet en deux. S'agissait-il bien d'une décision politique, prise notamment pour donner de la visibilité à certains ministres?

Concernant l'attribution du marché d'études à BMN, il demande si des mesures avaient été mises en place à l'époque pour garantir l'objectivité de l'étude et si les intervenants étaient conscients des risques de biais et de conflits d'intérêts évoqués par la Cour des comptes.

Revenant à l'estimation initiale des coûts, l'orateur demande pourquoi celle-ci ne prenait pas en compte des coûts liés à la construction du dépôt de Haren ou à la conversion du tunnel sur le tronçon sud. Qui était responsable des estimations budgétaires à l'époque?

Il demande si la vision positive d'Alain Flausch, telle qu'il l'a défendue sur une émission de la RTBF, ne l'a pas conduit à manquer de prudence ou à sous-estimer les coûts? Enfin, que penser des propos de Pascal Smet qui aurait affirmé que la STIB et Alain Flausch auraient volontairement sous-estimé le coût du métro au début pour que la décision politique soit prise?

M. Alain Flausch conteste les propos qui sont attribués à Pascal Smet. Ce dernier n'a jamais dit cela. Il explique ensuite qu'il ne faut pas se tromper sur la logique: quand on élabore un budget, on essaie d'être le plus complet possible avec les informations disponibles à ce moment-là. Il ajoute qu'il recevait en permanence des informations de l'étranger, ce qui lui permettait de situer Bruxelles par rapport à des benchmarks.

Évidemment, s'il avait présenté au gouvernement de l'époque un projet de métro pour un milliard d'euros le kilomètre, il n'aurait jamais été suivi. Cependant, il ne faut pas non plus se tromper sur la manière dont on élabore un budget. Il s'agit d'un exercice compliqué, qui est revu au fur et à mesure que l'on découvre des problèmes. Il rappelle qu'au début, certains parlaient même de 50 millions d'euros par km.

Il réaffirme que les ingénieurs sont allés au-delà des règles de l'art et même si cela ne plaît à personne, il s'agit

cijfers nauwkeurig moet bestuderen en de hele weg tussen de eerste ramingen en de huidige situatie moet reconstrueren.

Met betrekking tot het Zuidpaleis herhaalt hij dat de MIVB vanaf het begin een radicalere aanpak had moeten durven voorstellen. Het gebruik van de grondbevriezingstechniek werd door de aanpassingen aan het station Toots Thielemans onmogelijk gemaakt. Er zijn meer testen en bodemonderzoeken uitgevoerd dan er volgens de regels van de kunst vereist waren, en we kunnen de situatie dan ook beschouwen als een ongelukkige samenloop van omstandigheden.

De heer Oliver Rittweger de Moor komt terug op de opsplitsing van het project in twee delen. Was dat eigenlijk een politieke beslissing, die onder meer werd genomen om bepaalde ministers meer in de schijnwerpers te zetten?

Met betrekking tot de gunning van de studieopdracht aan BMN vraagt hij of er destijds maatregelen werden genomen om de objectiviteit van de studie te waarborgen. Waren de sprekers zich bewust van de risico's van vooringenomenheid en belangenconflicten waarnaar het Rekenhof verwezen heeft?

Vervolgens wil hij het nog even hebben over de oorspronkelijke kostenraming. Hij vraagt waarom daarin geen rekening werd gehouden met de kosten voor de bouw van de stelplaats in Haren of de ombouw van de tunnel op het zuidelijke traject. Wie was destijds verantwoordelijk voor de begrotingsramingen?

Hij vraagt zich af of de positieve kijk die Alain Flausch in een uitzending van de RTBF verkondigde, er niet toe heeft geleid dat hij onvoldoende voorzichtigheid aan de dag heeft gelegd of de kosten heeft onderschat. Tot slot, wat te denken van de uitspraken van Pascal Smet, die zou hebben beweerd dat de MIVB en Alain Flausch de kosten van de metro in het begin opzettelijk hebben onderschat, zodat er een gunstige politieke beslissing zou volgen?

De heer Alain Flausch betwist dat Pascal Smet die uitspraak heeft gedaan. Hij heeft die woorden nooit gezegd. Vervolgens legt hij uit dat men goed moet beseffen dat het de bedoeling is om bij het opstellen van een begroting zo volledig mogelijk te proberen zijn met de informatie die op dat moment beschikbaar is. Hij voegt eraan toe dat hij voortdurend informatie uit het buitenland kreeg, waardoor hij Brussel kon vergelijken met benchmarks.

Indien hij destijds een metroproject had voorgesteld met een kostprijs van één miljard euro per kilometer, zou de toenmalige regering daar uiteraard nooit mee hebben ingestemd. Er mag echter geen misverstand bestaan over de manier waarop een begroting tot stand komt. Dat is een ingewikkelde oefening, waarbij wordt bijgestuurd naarmate er problemen aan het licht komen. Hij herinnert zich dat er in het begin zelfs sprake was van 50 miljoen euro per kilometer.

Hij herhaalt dat de ingenieurs volgens hem verder zijn gegaan dan wat volgens de regels van de kunst vereist was

de malchance. Les ingénieurs sont confrontés à la réalité, et pas seulement à des paroles ou à des idées vagues.

M. Kris Lauwers refuse qu'on lui fasse dire qu'il y a eu une pression politique sur la logique de répartition. Il répète avoir expliqué pourquoi la répartition des tâches telle que décidée était, selon lui, la plus rationnelle et la meilleure garantie de coordination. Il est sans doute vrai que certains ministres fédéraux appréciaient la visibilité politique que ce cadre permettait mais on ne peut pas spéculer sur ce qu'ils auraient fait si une autre option avait été proposée. La solution retenue convenait à tout le monde parce qu'elle était la plus rationnelle.

Il explique ensuite que la DITP ne pouvait prendre à elle seule la gestion du projet, compte tenu de son ampleur. Ce n'est pas une question de capacité intellectuelle, mais de capacité en nombre de personnes et en management des risques.

Concernant l'attribution du marché à tranches à la SM BMN, il s'agissait d'une méthode justifiée, légale et considérée comme une bonne pratique. Il comprend que Beliris ait changé ses procédures pour éviter ce type de critiques, mais il refuse d'en faire la preuve que c'était un mauvais système. Agir différemment aurait comme conséquence de dissocier l'auteur de l'étude de celui qui la met en œuvre. Il ne considère pas cette situation comme étant un progrès.

M. Gilles Verstraeten se réfère aux demandes exprimées par la Commission régionale de mobilité depuis 2018 à propos des données de capacité, par tranche horaire et par station, pour nourrir le débat public. En effet, certains acteurs critiquent la STIB lorsqu'elle invoque la saturation de certaines lignes.

Ensuite, il évoque son impression générale sur la prévisibilité des problèmes rencontrés. À partir de là, il pose une question centrale, en vue des recommandations: quelle est la place de la politique dans ce type de projet? Il observe qu'il semble y avoir des décisions guidées par des impressions et des arbitrages politiques au lieu d'être rationnel sur le plan technique. Il décrit alors le risque d'une ville «bloquée» où plus rien n'avance, dans un contexte marqué par le traumatisme de la «bruxellisation».

M. Kris Lauwers affirme que la STIB travaille évidemment à la fois sur l'offre et sur la demande. La Région aussi, puisque les grands choix stratégiques reposent sur l'offre actuelle mais aussi sur la demande future. Ces éléments existent bel et bien et ils servent de base à des plans et stratégies comme Iris 1, Iris 2 et ensuite Good Move. Ceux qui prétendent que la planification se base uniquement sur les problèmes d'aujourd'hui se trompent.

en, ook al zal niemand genoeg nemen met die uitleg, er is ook een dosis pech mee gemoeid. Ingenieurs moeten rekening houden met de realiteit en werken niet alleen op basis van woorden of vage ideeën.

De heer Kris Lauwers wil niet gezegd hebben dat de opsplitsing er gekomen is onder politieke druk. Hij herhaalt dat hij eerder heeft uitgelegd waarom de gekozen taakverdeling volgens hem de meest rationele oplossing was en de beste garantie bood voor coördinatie. Het klopt wellicht dat sommige federale ministers opgezet waren met de politieke zichtbaarheid die dat kader hen bood, maar we kunnen niet speculeren over wat ze zouden hebben gedaan indien een andere optie was voorgesteld. De gekozen oplossing was voor iedereen goed, omdat zij als de meest rationele werd beschouwd.

Hij legt vervolgens uit dat het project zo grootschalig was dat de DIOV het niet alleen kon beheren. Niet de intellectuele capaciteit was het probleem, maar wel de beschikbare personeelscapaciteit en het risicobeheer.

Wat de gunning van de opdracht in schijven aan de tijdelijke vennootschap BMN betreft, stelt hij dat die methode gerechtvaardigd en wettelijk was en als een goede praktijk werd beschouwd. Hij kan begrijpen dat Beliris zijn procedures intussen heeft aangepast om dergelijke kritiek te vermijden, maar hij weigert daarin het bewijs te zien dat het toenmalige systeem niet deugde. Een andere manier van werken zou hebben ingehouden dat de opsteller van de studie werd losgekoppeld van de uitvoerder ervan. Dat vindt hij niet noodzakelijk een verbetering.

De heer Gilles Verstraeten verwijst naar het feit dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie sinds 2018 gegevens over de capaciteit van het net per tijdslot en per station heeft gevraagd als input voor het publieke debat. Sommige instanties stellen zich kritisch op ten aanzien van de MIVB wanneer die beweert dat bepaalde lijnen verzadigd zijn.

Hij geeft vervolgens zijn algemene indruk over de mate waarin de problemen die zich hebben voorgedaan, al dan niet voorspelbaar waren. In dat verband stelt hij een belangrijke vraag met het oog op de latere formulering van aanbevelingen: welke rol speelt de politiek in dit soort projecten? Volgens hem lijkt het erop dat bepaalde beslissingen eerder zijn ingegeven door indrukken en politieke afwegingen dan door rationele technische keuzes. Hij wijst daarbij op het risico van een "geblokkeerde" stad, waarin niets nog vooruitgaat, tegen de achtergrond van het historische trauma van de zogenoemde "verbrusseling".

De heer Kris Lauwers zegt dat de MIVB uiteraard zowel rond de vraag als rond het aanbod werkt. Ook het gewest doet dat, want de grote strategische keuzes worden niet alleen gebaseerd op het huidige aanbod, maar ook op de toekomstige vraag. Daarover zijn gegevens beschikbaar die dienen als basis voor plannen en strategieën zoals Iris 1, Iris 2 en later ook Good Move. Wie stelt dat mobiliteitsplanning enkel gebaseerd is op de problemen van vandaag, vergist zich.

À son estime, le rôle du gouvernement est de déterminer la vision stratégique de la mobilité. La STIB aide à la construire, mais c'est le gouvernement qui doit la fixer — et, selon lui, il le fait, à travers Iris 1, Iris 2, Good Move, qui ont tous suivi un processus pour aboutir à une vision stratégique. Cependant, il ne suffit pas de faire de grands plans: il faut aussi les exécuter. Il donne un exemple précis avec la tarification kilométrique intelligente qui figurait dans les plans mais qui n'a jamais été mise en œuvre. Il faudrait davantage de rigueur dans l'exécution.

Enfin, il reconnaît que des demandes viennent, par exemple, des communes, et qu'elles sont légitimes. Mais il estime qu'il faut les «tester» et vérifier qu'elles ne mettent pas en danger les plans stratégiques.

Mme Joëlle Maison cite l'idée selon laquelle le péage urbain devrait faire partie du projet, non pas pour embêter les Bruxellois, mais pour faire contribuer les 400.000 navetteurs qui ne financent pas les infrastructures bruxelloises. Elle ne rejoint pas les arguments de ceux qui affirment que le projet de Métro 3 doit aboutir, nonobstant la mise en place d'un système de péage urbain. Elle oppose ainsi deux scénarios: investir des milliards pour un statu quo, dans un contexte où les projections démographiques seraient aujourd'hui plutôt à la baisse, ou investir des milliards dans une situation où l'on augmente significativement le report modal, alors qu'on pourrait investir 10 % de ces montants dans des lignes de tram en surface.

Concernant le sous-sol sous le palais du Midi, elle rappelle que le rapport de la Cour des comptes renvoie à l'étude d'incidence de Stratec qui, en 2018, indiquait qu'il serait indispensable de réaliser une étude hydrologique et géotechnique préalablement à la réalisation du chantier, étude qui n'était pas disponible à ce stade. Elle balaye donc l'argument de l'imprévisibilité, alors que l'étude d'incidence évoquait justement la nécessité de procéder à des sondages.

M. Alain Flausch relate que l'absence de péage urbain fait perdre une amélioration potentielle, mais ne signifie pas forcément une dégradation par rapport à aujourd'hui: le projet reste rentable même sans celui-ci. Il ajoute ensuite une distinction importante: la rentabilité ne se mesure pas sur la construction du tunnel — en réalité, un tel investissement ne se récupère jamais — mais par le taux de couverture des frais d'exploitation avec les recettes des voyageurs.

M. Kris Lauwers confirme la recommandation de Stratec de réaliser des études du sous-sol, ce qui a été suivi dans les faits avec de très nombreux forages. D'ailleurs, il y en avait déjà eu avant. Il admet cependant qu'une partie des forages a été complétée pendant le chantier, parce qu'impossible techniquement à réaliser avant, sauf à tout détruire.

Volgens hem is het de rol van de regering om een strategische mobiliteitsvisie te bepalen. De MIVB helpt daaraan mee, maar het is de regering die de koers uitzet. Hij wijst erop dat plannen zoals Iris 1, Iris 2 en Good Move telkens via een proces tot een strategische visie hebben geleid. Het volstaat echter niet om grote plannen te maken: ze moeten ook worden uitgevoerd. Hij verwijst bijvoorbeeld naar de slimme kilometerheffing, die wel in de plannen was opgenomen maar nooit werd ingevoerd. Volgens hem moet er meer gestrengheid aan de dag worden gelegd bij de uitvoering.

Afrondend erkent hij dat er terechte vragen komen van bijvoorbeeld gemeenten. Hij vindt echter dat die moeten worden “getoetst” om na te gaan of ze de strategische plannen niet in het gedrang brengen.

Mevrouw Joëlle Maison verwijst naar het idee om een stadstol op te nemen in het project, niet om de Brusselaars te jennen, maar om ook de ongeveer 400.000 pendelaars mee te laten betalen voor de Brusselse infrastructuur. Zij is het niet eens met de argumenten van degenen die zeggen dat het Metro 3-project moet worden afgewerkt, los van de invoering van een stadstol. Zij zet twee scenario's tegen elkaar af: miljarden investeren in een *status quo*, terwijl de huidige bevolkingsprognoses eerder in dalende lijn gaan, of miljarden investeren in een beduidende toename van de modal shift, terwijl 10 % van dat bedrag zou kunnen worden geïnvesteerd in bovengrondse tramlijnen.

In verband met de ondergrond van het Zuidpaleis verwijst zij naar een passage in het verslag van het Rekenhof over een effectenstudie van Stratec uit 2018. Daarin werd gesteld dat het absoluut nodig was om voorafgaand aan de werken een hydrologische en geotechnische studie uit te voeren, maar die studie was op dat moment niet beschikbaar. Zij verwerpt dus het argument dat de problemen niet te voorspellen waren, aangezien in de effectenstudie uitdrukkelijk stond dat bijkomende bodemonderzoeken nodig waren.

De heer Alain Flausch zegt dat het ontbreken van een stadstol de mogelijkheid verloren doet gaan om het project misschien iets beter te maken, maar dat het wat nu op tafel ligt niet noodzakelijk slechter maakt. Volgens hem blijft het project ook zonder die tol rendabel. Hij maakt daarbij een belangrijk onderscheid: de rendabiliteit wordt niet afgemeten aan de bouw van de tunnel - in werkelijkheid wordt zo'n investering nooit terugverdiend - maar aan de mate waarin de exploitatiekosten worden gedekt door de inkomsten uit het reizigersvervoer.

De heer Kris Lauwers bevestigt de aanbeveling van Stratec om bijkomende bodemonderzoeken uit te voeren, wat ook effectief is gebeurd met een groot aantal boringen. Er waren er overigens al eerder uitgevoerd. Hij erkent wel dat een deel van de boringen tijdens de werken werden voltooid, omdat het technisch onmogelijk was om ze daarvoor uit te voeren, tenzij alles eerst afgebroken zou zijn geweest.

M. Benjamin Dalle s'appuie sur les propos de la Cour des comptes qui affirme que la conséquence de la scission est l'absence de vue globale sur l'ensemble du dossier. Comment les intervenants réagissent-ils à ce constat?

Il cite ensuite des déclarations dans la presse d'Alain Flausch, ce dernier ayant estimé que Bruxelles avait lancé de projet de métro trop tardivement. Qu'en est-il?

Il demande ensuite des explications sur l'incomplétude du cahier des charges qui ne reprendrait pas les caractéristiques précises du sous-sol du palais du Midi. Il évoque différents reproches formulés à ce propos: absence de sondages dans certaines caves, extrapolations et consultation des archives seulement en 2021.

L'orateur demande ensuite davantage de précisions sur les demandes supplémentaires venues de bourgmestres ou d'autres responsables politiques qui auraient contribué au dérapage des budgets.

Concernant les partenariats public-privé, il observe qu'aujourd'hui, au vu des critères de l'Institut des Comptes Nationaux, une filiale à 100 % ne pourrait jamais être déconsolidée. Il demande si, à l'époque, des propositions concrètes ont été faites au gouvernement pour lancer le projet via un PPP et si oui, quels ont été les obstacles.

Il se réfère ensuite aux propos de Charles Picqué qui a qualifié la STIB d'État dans l'État et qui a évoqué une forme de fétichisme du métro dans le chef de la STIB. Comment considérer de tels propos?

M. Alain Flausch estime que si l'on veut sortir de la situation après avoir déjà investi beaucoup d'argent pour le tronçon sud, alors confier le tronçon nord à un PPP aurait un avantage central: celui de limiter les engagements directs de la Région, puisque le risque pèse davantage sur l'entrepreneur. Les PPP sont cependant très mal perçus à Bruxelles, notamment par le Parti socialiste. Il y a là un blocage culturel ou politique qui n'existe pas en Flandre, notamment au niveau de Vooruit qui a fait sa révolution mentale depuis longtemps. Certes, il existe des exemples d'échecs en matière de PPP mais la Flandre a justement créé une institution publique spécialisée dans ce type de montage, dont une équipe bruxelloise pourrait s'inspirer si elle devait poursuivre le projet sous cette forme. En outre, ce PPP pourrait être déployé en plusieurs phases.

Il admet qu'à une époque, certains ingénieurs de la STIB pouvaient effectivement être des fétichistes du métro. Cette ancienne génération est partie à la retraite et la STIB s'est réapproprié les autres modes. Certaines frustrations pouvaient également s'exprimer du fait de la lenteur de

De heer Benjamin Dalle verwijst naar de verklaring van het Rekenhof dat door de opsplitsing van het project niemand nog een totaaloverzicht had van het hele dossier. Wat vinden de sprekers van die vaststelling?

Vervolgens verwijst hij naar eerdere uitspraken van Alain Flausch, die in een interview heeft gezegd dat Brussel te laat is gestart met het metroproject. Kan hij die uitspraak verduidelijken?

Daarnaast vraagt hij uitleg over de onvolledigheid van het bestek, omdat de precieze kenmerken van de ondergrond van het Zuidpaleis er niet in waren opgenomen. Hij verwijst naar de kritiek die in dat verband werd geformuleerd over niet-uitgevoerde boringen in bepaalde kelders, extrapolaties en het feit dat de archieven pas in 2021 werden geraadpleegd.

Vervolgens wil hij graag meer weten over de extra vragen afkomstig van burgemeesters en andere politici, die mogelijk mee hebben geleid tot een ontsporing van het budget.

Met betrekking tot publiek-private samenwerking (PPS) merkt hij op dat volgens de huidige criteria van het Instituut voor de Nationale Rekeningen een 100 % dochteronderneming nooit gedeconsolideerd zou kunnen zijn. Hij vraagt of er destijds aan de regering concrete voorstellen zijn gedaan om het project op te starten via een PPS en, zo ja, wat de obstakels waren.

Ten slotte verwijst hij naar uitspraken van Charles Picqué, die de MIVB ooit omschreef als een "staat in de staat" en sprak van een zeker "metrofetisjisme" bij de MIVB. Hoe moeten dergelijke uitspraken worden opgevat?

De heer Alain Flausch meent dat om na de massale investeringen in het zuidelijke traject uit de huidige impasse te geraken, voor het noordelijke traject een PPS zou kunnen worden opgezet. Dat biedt namelijk het grote voordeel dat het de directe verbintenissen van het gewest zou beperken, aangezien een groter deel van het risico bij de private partner zou komen te liggen. In Brussel stuiten publiek-private samenwerkingen echter vaak op weerstand, in het bijzonder bij de Parti socialiste. Om culturele of politieke redenen komt die formule niet van de grond in tegenstelling tot in Vlaanderen, waar we met name bij Vooruit zien dat de geesten al lang geleden gerijpt zijn. Hij geeft toe dat er voorbeelden van mislukte publiek-private samenwerkingen zijn, maar Vlaanderen heeft een openbare instelling opgericht die gespecialiseerd is in dat soort constructies. Volgens hem zou Brussel daar inspiratie uit kunnen putten als het project op basis van die formule zou worden voortgezet. Een dergelijke PPS zou bovendien gefaseerd kunnen worden uitgevoerd.

Hij erkent dat er een tijd was waarin sommige ingenieurs bij de MIVB inderdaad metrofetisjisten waren. De meesten van die generatie zijn inmiddels met pensioen en de MIVB heeft zich opnieuw sterker op andere vervoerswijzen gericht. Sommige frustraties hadden volgens hem ook te

l'extension du réseau de métro alors qu'en comparaison, Madrid étendait son réseau de plusieurs dizaines de km en quelques années.

Selon **M. Kris Lauwers**, il y a eu effectivement une période où la STIB pouvait se comporter comme un État dans l'État, mais il y a longtemps que ce n'est plus le cas. Elle est progressivement devenue une institution se mettant au service de celui qui définit légitimement la politique de mobilité: le Gouvernement régional. Par contre, elle est sans doute allé trop loin en termes de souplesse, en répondant trop souvent à des demandes particulières d'acteurs politiques individuels. C'est une contrainte de gouvernance: la STIB est sous tutelle régionale, avec un conseil d'administration composé par ces autorités. Même si l'institution tente parfois de résister, le conseil d'administration peut aller dans un sens donné.

L'orateur conteste ensuite l'affirmation de la Cour des comptes sur l'absence de vue globale sur le projet. En tant qu'adjudicataire déléguant, la STIB valide en dernier ressort l'ensemble des décisions et cahier des charges de la STIB. Il y a aussi un comité de coordination où siègent les différents partenaires du projet ainsi que des ministres régionaux et fédéraux.

M. Alain Deneef estime qu'il faudrait analyser la hausse des coûts séquence par séquence. Si l'on isole chaque facteur (inflation, hausse des matières premières, usage de la méthode de congélation, etc.), on pourra attribuer à chaque facteur une part de cette hausse considérable. De même, il demande si l'abandon de la technique du *cut and cover* ne vaut que pour les chantiers des stations ou si elle vaut pour l'ensemble du tronçon nord.

M. Alain Flausch abonde dans son sens.

M. Kris Lauwers confirme que l'idée de départ était bien d'utiliser un tunnelier.

M. Hicham Talhi intervient brièvement pour nuancer l'enthousiasme exprimé à l'égard du partenariat public-privé (PPP), en citant l'exemple du Diabolo. Il rappelle que ce montage a conduit à un supplément tarifaire pour les usagers. Il pose alors un scénario: si un PPP était mis en place pour finaliser le tronçon nord, faudrait-il imposer un supplément de trois euros au titre de la STIB pour amortir le financement privé? Est-ce que des trains S n'auraient pas pu prendre en charge la demande supplémentaire dans le nord de la Région?

M. Alain Flausch sait que le groupe Écolo souhaiterait abandonner le projet, mais les solutions alternatives proposées ne répondraient pas aux besoins des quartiers nord, qui ne peuvent être satisfaits par un tram.

M. Kris Lauwers estime illusoire de penser que les lignes de la SNCB suffiraient à résoudre le problème. Malgré que ces trains supplémentaires sont déjà en

making met de trage uitbreiding van het Brussels metronet, terwijl steden zoals Madrid hun netwerk in slechts enkele jaren tijd met tientallen kilometers uitbreidden.

Volgens **de heer Kris Lauwers** was er inderdaad een periode waarin de MIVB zich mogelijk wat gedroeg als een staat in de staat, maar dat is al lang niet meer het geval. De MIVB is inmiddels uitgegroeid tot een instelling die zich ten dienste stelt van de overheid die het mobiliteitsbeleid legitiem uitstippelt, namelijk de Brusselse Regering. Tegelijk erkent hij dat de MIVB zich soms te soepel heeft opgesteld door te vaak tegemoet te komen aan specifieke vragen van individuele politici. Bestuursmatig is het nu eenmaal zo geregeld dat de MIVB onder toezicht van het gewest staat, met een raad van bestuur die door diezelfde overheid wordt samengesteld. De instelling probeert daar soms tegen in te gaan, maar de raad van bestuur zet de koers uit.

Vervolgens betwist hij de bewering van het Rekenhof dat er geen totaalzicht op het project zou zijn. Als aanbestedende overheid keurt de MIVB uiteindelijk alle beslissingen en bestekken van de MIVB goed. Voorts is er ook een coördinatiecomité waarin naast de verschillende projectpartners ook de bevoegde gewestelijke en federale ministers zitting hebben.

De heer Alain Deneef is van mening dat de kostenstijging voor elk onderdeel apart moet worden onderzocht. Als we elke factor (inflatie, stijging van de grondstofprijzen, gebruik van de bevroingsmethode enzovoort) afzonderlijk bekijken, kunnen we vaststellen in welke mate elk daarvan heeft geleid tot de aanzienlijke toename. Hij vraagt ook of het loslaten van de *cut-and-covertechniek* enkel betrekking heeft op de bouw van de stations of op het hele noordelijke traject.

De heer Alain Flausch sluit zich bij die analyse aan.

De heer Kris Lauwers bevestigt dat het oorspronkelijke idee wel degelijk was om een tunnelboormachine te gebruiken.

De heer Hicham Talhi neemt kort nog even het woord om enkele kanttekeningen te plaatsen bij de begeestering voor PPS-constructies en haalt het Diabolo-project aan als voorbeeld. Hij wijst erop dat die formule geleid heeft tot een prijsverhoging voor de gebruikers. Hij schetst volgend scenario: indien een PPS zou worden opgezet om het noordelijke traject te voltooiën, moet de MIVB dan een toeslag van drie euro vragen om de privéfinanciering te dekken? Had de bijkomende mobiliteitsbehoefte in het noorden van het gewest niet kunnen worden opgevangen met een aanbod van S-treinen?

De heer Alain Flausch weet dat de Ecolofractie het project zou willen stopzetten, maar de voorgestelde alternatieven komen volgens hem niet tegemoet aan de mobiliteitsbehoeften in de noordelijke wijken, die volgens hem niet met een tram kunnen worden opgevangen.

Volgens **de heer Kris Lauwers** is het een illusie te denken dat de spoorlijnen van de NMBS het probleem zouden oplossen. Hoewel de genoemde extra treinen

exploitation, la ligne de tram 55 reste saturée. Pour lui, ces infrastructures ferroviaires sont nécessaires mais ne suffisent pas à absorber la demande.

Quant aux PPP, il ne les considère pas comme étant intrinsèquement mauvais, mais il n'est pas convaincu qu'ils apporteraient une solution dans ce cas précis.

Mme Amélie Pans affirme avoir tenté de reconstituer l'histoire des tracés sans qu'elle ne trouve de réponse claire sur l'autorité décisionnelle. Quand cette décision, de choisir le tracé sous le palais du Midi a-t-elle donc été prise? Quant au tracé finalement choisi, les courbures ont-elles été correctement pensées du point de vue technique, notamment en ce qui concerne l'usure des rails et des roues des rames de métro?

La députée évoque ensuite les phénomènes Nimby (*«not in my backyard»*, pas de ça chez moi) et Banana (*«build absolutely nothing anywhere near anything»*, ne construire absolument rien, nulle part, à proximité de rien) et demande si la pression citoyenne ne rend pas aujourd'hui l'exercice politique particulièrement complexe, entre attentes électorales et décisions impopulaires.

M. Alain Flausch souligne que la création de la Région bruxelloise visait précisément à permettre aux Bruxellois de décider pour eux-mêmes, face à un État national perçu comme insensible aux intérêts locaux. Mais, à son estime, le balancier est allé dans l'autre sens: aujourd'hui, plus personne ne veut qu'on touche à quoi que ce soit, les citoyens étant devenus extrêmement vigilants. Il estime que cela exige des responsables politiques courageux, capables d'imposer des décisions. Il reconnaît que ce n'est pas facile dans une Région de la taille de Bruxelles, où les ministres sont très proches des citoyens. Il cite alors Pascal Smet comme exemple d'un responsable politique capable de taper sur la table et d'avancer malgré les résistances.

Sur la décision du tracé, **M. Kris Lauwers** explique qu'il n'y a pas un moment précis où une décision unique aurait été prise. Il décrit un processus progressif, comparable à la construction d'une maison: une idée initiale est soumise à des études comparatives, d'incidence et à l'urbanisme. La décision finale correspond juridiquement à l'octroi du permis d'urbanisme, mais il serait erroné d'attribuer le choix initial à l'urbanisme seul. Le tracé résulte d'un enchaînement de choix intermédiaires liées à la demande de mobilité et aux études successives.

M. Jamal Ikazban demande aux deux intervenants ce qu'ils entreprendraient aujourd'hui s'ils étaient encore à la tête de la STIB.

M. Alain Flausch répond qu'il commencerait par analyser en détail les offres reçues et tenterait de comprendre l'énigme des montants atteints. Il faut

al rijden, blijft tramlijn 55 verzadigd. Volgens hem is de spoorweginfrastructuur noodzakelijk, maar volstaat zij niet om aan de vraag te voldoen.

Hij vindt PPS-constructies op zich niet slecht, maar hij is er niet van overtuigd dat ze in dit specifieke geval een oplossing zouden bieden.

Mevrouw Amélie Pans zegt dat zij heeft geprobeerd om de historie van de tracékeuzes te reconstrueren, maar dat het niet duidelijk is welke instantie de uiteindelijke beslissing heeft genomen. Wanneer precies werd beslist om te kiezen voor het tracé onder het Zuidpaleis? Werden de bochten op het uiteindelijk gekozen tracé technisch correct uitgetekend om rekening te houden met de slijtage van de sporen en de wielen van de metrostellen?

Het parlamentslid verwijst vervolgens naar de fenomenen nimby (*“not in my backyard”*, niet bij mij) en Banana (*“build absolutely nothing anywhere near anything”*, absoluut niets, nergens, nabij om het even wat bouwen). Zij vraagt of de toenemende publieke druk het politieke besluitvormingsproces vandaag niet bijzonder complex maakt, waarbij men moet schipperen tussen de verwachtingen van de kiezers en het nemen van onpopulaire beslissingen.

De heer Alain Flausch benadrukt dat het Brussels Gewest werd opgericht om de Brusselaars zelf over hun toekomst te laten beslissen, aangezien het aanvoelen leefde dat de nationale overheid geen oog had voor de lokale belangen. Volgens hem is de slinger vandaag echter naar de andere kant doorgeslagen: burgers zijn extreem waakzaam geworden en verzetten zich vaak tegen elke verandering. Dat vereist volgens hem politieke moed om beslissingen door te drukken. Hij erkent dat zoiets niet eenvoudig is in een relatief klein gewest als Brussel, waar de ministers dicht bij de bevolking staan. Hij verwijst naar Pascal Smet als voorbeeld van een politicus die op tafel durfde te slaan en ondanks verzet toch in staat was om dingen door te duwen.

De heer Kris Lauwers legt uit dat er geen precies moment is waarop één beslissing over het tracé is genomen. Het ging volgens hem om een geleidelijk proces, vergelijkbaar met het bouwen van een huis: een eerste idee wordt getoetst aan de hand van vergelijkende studies, effectenstudies en stedenbouwkundige studies. Juridisch gezien valt de uiteindelijke beslissing samen met de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning, maar het zou volgens hem verkeerd zijn ervan uit te gaan dat de oorspronkelijke keuze alleen gebaseerd was op stedenbouwkundige overwegingen. Het tracé is het resultaat van een opeenvolging van tussentijdse keuzes op basis van de mobiliteitsbehoeften en achtereenvolgende studies.

De heer Jamal Ikazban vraagt beide sprekers wat zij vandaag zouden doen als zij nog steeds aan het roer van de MIVB zouden staan.

De heer Alain Flausch antwoordt dat hij om te beginnen de ontvangen offertes uitvoerig zou bestuderen en zou proberen klaarheid te scheppen over de ondoorzichtige

identifier précisément l'origine des surcoûts. Ensuite, il envisagerait de revoir certaines décisions et d'examiner un phasage éventuel: réaliser d'abord la partie centrale et différer le nord. Il insiste sur la nécessité de constituer une équipe inventive et constructive, dont l'objectif serait de trouver des solutions et non de tuer la bête. Si Bruxelles n'a pas besoin de multiplier les lignes de métro, cette ligne-là est pourtant indispensable.

M. Kris Lauwers répond que son premier conseil serait de former un gouvernement. Il explique que Beliris pose actuellement des questions lourdes de conséquences à la STIB, auxquelles celle-ci ne peut répondre sans arbitrage gouvernemental. Il y a pourtant une urgence décisionnelle.

M. Oliver Rittweger de Moor cite un reportage de la RTBF selon laquelle la STIB aurait perdu son expertise interne et serait devenue dépendante des bureaux d'études externes. M. Kris Lauwers reconnaît-il cette perte d'expertise? Il interroge ensuite le statut hybride de certains agents liés à la fois à Bruxelles Mobilité et à la STIB.

M. Kris Lauwers conteste cette vision. Il estime que la STIB dispose d'une expertise solide dans de nombreux domaines. Il reconnaît toutefois deux raisons légitimes de recourir à des consultants: des surcharges temporaires et des spécialités absentes en interne. Il ajoute un troisième facteur: la défiance croissante envers l'expertise interne, qui conduit parfois à multiplier les vérifications externes. Il cite l'exemple des études de tracé, validées par plusieurs bureaux différents, ce qu'il considère comme excessif mais conforme aux règles actuelles. Il nie un usage exagéré des consultants.

Quant au statut hybride entre le SSE et la DTIP, il explique que cette organisation existe depuis 1965 et qu'elle est bien structurée. Les dossiers régionaux suivent la filière régionale (Inspection des finances, gouvernement), tandis que les dossiers STIB suivent la filière interne (contrôle budgétaire, direction générale, conseil d'administration). Cette imbrication n'engendre pas de conflits d'intérêts, car les circuits décisionnels sont clairement distincts et contrôlés.

M. Benjamin Dalle demande pourquoi certaines études géotechniques supplémentaires, au palais du Midi, n'ont pas été réalisées plus tôt. Il interroge ensuite la différence entre deux estimations budgétaires en 2015

bedragen. Het is belangrijk om te bepalen waar de extra kosten vandaan komen. Vervolgens zou hij overwegen om bepaalde beslissingen te herzien en onderzoeken of het mogelijk zou zijn om in verschillende fases te werk te gaan door eerst het centrale traject aan te leggen en de werken voor het noordelijke traject uit te stellen. Daarnaast benadrukt hij de noodzaak om een inventief en constructief team samen te stellen, dat ernaar streeft te zoeken naar oplossingen in plaats van het project de kop in te drukken. Brussel heeft geen behoefte aan een grote hoeveelheid metrolijnen, maar deze is hier eigenlijk toch wel onontbeerlijk.

De heer Kris Lauwers antwoordt dat hij op de eerste plaats zou aanraden om een regering te vormen. Hij legt uit dat Beliris momenteel allerlei zwaarwichtige vragen heeft voor de MIVB, maar dat die daar niet op kan antwoorden zolang er geen regering is om bepaalde knopen door te hakken. Nochtans is het dringend nodig om beslissingen te nemen.

De heer Oliver Rittweger de Moor verwijst naar een reportage van de RTBF waarin werd aangevoerd dat de MIVB geen experts meer in huis heeft en voortaan afhangt van externe studiebureaus. Erkent de heer Kris Lauwers dat de expertise van de MIVB verloren is gegaan? Vervolgens stelt hij een vraag over de twee petjes van bepaalde medewerkers die zowel verbonden zijn aan Brussel Mobiliteit als aan de MIVB.

De heer Kris Lauwers is het niet eens met die zienswijze. Hij vindt dat de MIVB op veel gebieden over gedegen expertise beschikt. Hij haalt echter aan dat het in twee gevallen wel degelijk gerechtvaardigd is om een beroep te doen op consultants, namelijk wanneer er tijdelijk een overmatige werklast is en wanneer bepaalde speciale vakkennis intern ontbreekt. Er is overigens nog een derde reden om dat te doen, namelijk het groeiende gebrek aan vertrouwen in interne expertise. Dat leidt er soms toe dat zaken door mensen van buiten de organisatie moeten worden gedubbelcheckt. Als voorbeeld verwijst hij naar de studies over de tracés, die door verschillende studiebureaus werden gevalideerd. Dat is misschien wat van het goede te veel, maar het is wel in overeenstemming met de huidige regels. Hij ontkent dat in overdreven mate consultants worden ingeschakeld.

Op de opmerking dat de SSD en de DIOV in elkaar overlopen, antwoordt hij dat zij al sinds 1965 op die manier werken en goed gestructureerd zijn. De dossiers van het gewest volgen het gewestelijke circuit (Inspectie van Financiën, regering), terwijl de dossiers van de MIVB een intern traject afleggen (begrotingstoezicht, algemene directie, raad van bestuur). Die verwevenheid leidt niet tot belangenconflicten, aangezien de besluitvormingscircuits duidelijk van elkaar gescheiden zijn en daar controle op is.

De heer Benjamin Dalle vraagt waarom er niet vroeger extra geotechnische studies onder het Zuidpaleis zijn uitgevoerd. Vervolgens stelt hij een vraag over het verschil tussen twee budgettaire ramingen in 2015. In maart 2015

(800 millions d'euros en mars 2015 pour ensuite passer à 1,7 milliards d'euros en juillet de la même année).

M. Kris Lauwers affirme que la STIB savait que le sol était difficile et a réalisé un nombre impressionnant de forages, bien au-delà du minimum requis. Il n'était pas possible d'aller plus loin sans démolir le palais. La STIB a fait tout ce qui était techniquement et humainement possible.

Concernant la différence d'estimation entre mars et juillet 2015, il explique que Pascal Smet avait demandé un état des lieux rapide. En mars 2015, la STIB a transmis les chiffres disponibles, en indiquant clairement les éléments manquants. Aucune décision lourde n'a par ailleurs été demandée au gouvernement sur la base de ces chiffres: seulement une prise d'acte et l'autorisation de poursuivre les études (schéma directeur pour le nord et lancement de l'avant-projet pour le sud), permettant ainsi de compléter les estimations. La critique de la Cour des comptes sur un dossier mal préparé est dès lors excessive, puisque les chiffres étaient bel et bien présentés comme provisoires.

1.2.9. Exposé de Brigitte Grouwels, ancienne ministre de la Mobilité

Mme Brigitte Grouwels rappelle d'emblée que le projet de métro 3 est déjà à l'étude bien avant son entrée en fonction. Celui-ci figure notamment parmi les conventions Beliris de mai 2008, signés par l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Un budget de 10 millions d'euros est alors prévu pour les études. À cette même, la première lecture du plan de mobilité Iris 2 est lancée et soumise à enquête publique.

À la suite des élections régionales de 2009, l'accord de gouvernement du 16 juillet 2009 confirme définitivement l'extension du métro. En tant que ministre compétente pour la mobilité et les travaux publics, elle se consacre alors pleinement à ce projet pendant cinq ans, avec son cabinet, l'administration de Bruxelles Mobilité et la STIB.

Elle souligne qu'à son arrivée elle est frappée par la qualité, l'expertise et le professionnalisme des équipes de l'administration et de la STIB. N'étant pas ingénieure ni spécialiste du transport public, elle indique s'être appuyée sur leurs compétences. Les décisions prises durant cette période reposent toujours sur des études et sur un processus de concertation, et les grandes orientations sont élaborées avec l'administration.

Le projet bénéficie également de l'expertise de Beliris, avec lequel une concertation permanente est organisée. En novembre 2009, un protocole de coopération est conclu

verd het budget geraamd op 800 miljoen euro, maar in juli van datzelfde jaar was de raming al opgelopen tot 1,7 miljard euro.

De heer Kris Lauwers zegt dat de MIVB wel degelijk op de hoogte was van de complexe bodemstructuur en een indrukwekkende hoeveelheid boringen heeft uitgevoerd, veel meer dan het minimaal vereiste aantal. Het was niet mogelijk om meer te doen zonder het paleis af te breken. De MIVB heeft alles gedaan wat technisch en menselijk gezien mogelijk was.

Wat het verschil tussen de ramingen van maart en juli 2015 betreft, legt hij uit dat Pascal Smet gevraagd had om snel een stand van zaken van het project te bezorgen. In maart 2015 heeft de MIVB de beschikbare cijfers doorgestuurd en ook duidelijk aangegeven welke elementen daar nog niet in verrekend waren. Zij heeft de regering overigens niet gevraagd om op basis van die cijfers ingrijpende beslissingen te nemen. Zij vroeg enkel om er akte van te nemen en toestemming te geven om verdere studies uit te voeren (een richtschema voor het noordelijke deel en de voorbereiding van een voorontwerp voor het zuidelijke deel), zodat de ramingen konden worden aangevuld. Hij vindt de kritiek van het Rekenhof dat het dossier slecht voorbereid zou zijn, dan ook overdreven, omdat de cijfers wel degelijk werden voorgesteld als voorlopig.

1.2.9. Uiteenzetting van Brigitte Grouwels, voormalig minister van Mobiliteit

Mevrouw Brigitte Grouwels wijst er om te beginnen op dat al lang voordat zij aantrad als minister, werd nagedacht over metrolijn 3. Het project was opgenomen in het Beliris-samenwerkingsakkoord van mei 2008, dat ondertekend werd door de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er werd toen een bedrag van 10 miljoen euro uitgetrokken voor studies. In diezelfde periode werd het mobiliteitsplan Iris 2 in eerste lezing goedgekeurd, waarna er een openbaar onderzoek over plaatsvond.

In het regeerakkoord van 16 juli 2009, opgesteld na de gewestverkiezingen van dat jaar, werd de uitbreiding van de metro definitief bevestigd. Als minister van Mobiliteit en Openbare Werken heeft zij zich vijf jaar lang samen met haar kabinet, Brussel Mobiliteit en de MIVB ten volle ingezet voor dit project.

Zij was meteen onder de indruk van de kwaliteit, deskundigheid en professionaliteit van de medewerkers van de administratie en de MIVB. Aangezien ze geen achtergrond heeft als ingenieur of specialist in openbaar vervoer vertrouwde zij op hun vakkennis. De beslissingen die zij in die periode heeft genomen, waren steeds gebaseerd op studies en overleg en de grote krachtlijnen werden in samenspraak met de administratie uitgewerkt.

Er was ook permanent overleg met Beliris, dat zijn expertise inbracht in het project. In november 2009 werd een samenwerkingsprotocol tussen de federale

entre le SPF Mobilité et Transports, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB. Il prévoit que la STIB prenne en charge le tronçon entre la gare du Nord et Albert, tandis que Beliris est responsable de la réalisation du tronçon entre la gare du Nord et Bordet.

L'oratrice estime que cette répartition des tâches est justifiée. La STIB est appelée à exploiter la future ligne et dispose d'une expertise dans l'exploitation du réseau, tandis que Beliris possède une expérience importante en matière d'infrastructures lourdes, notamment acquise lors de la réalisation du tunnel ferroviaire Schuman-Josaphat. Elle insiste également sur la qualité de la collaboration entre les équipes de Beliris et celles de la Région. Elle considère par ailleurs qu'il est logique que l'État fédéral, qui investit des moyens importants via Beliris, soit directement impliqué dans le projet.

Fin 2010, l'étude relative à l'extension du métro vers le nord est confiée au consortium BMN. Celle-ci est structurée en plusieurs phases, dont la première porte sur l'opportunité socio-économique et stratégique du projet. La poursuite des autres phases dépend des conclusions de cette première analyse.

Elle évoque le rapport de la Cour des comptes en ce qui concerne la question d'un éventuel conflit d'intérêts dans l'attribution de l'étude. Elle rappelle que la procédure utilisée est conforme à la législation en vigueur à l'époque et qu'elle est motivée par la volonté d'accélérer la réalisation du projet. L'étude d'opportunité conclut favorablement à la réalisation du métro, conclusion cohérente avec les autres études menées dans le cadre du plan Iris 2 et du PRAS.

Elle souligne que la décision est prise avec l'avis favorable de l'Inspection des finances et conformément aux procédures administratives normales. Elle ajoute qu'il convient toutefois de veiller à ce que l'évolution des règles ne conduise pas à des procédures excessivement longues, alors que la réalisation de grands projets à Bruxelles prend déjà beaucoup de temps.

La Cour des comptes s'interroge également sur l'absence d'une décision explicite du Gouvernement régional concernant certaines décisions prises par Beliris. L'intervenante indique à ce propos que Beliris agit dans le cadre d'une délégation de compétences du Gouvernement fédéral et dispose d'une certaine autonomie administrative. Cela ne signifie pas pour autant que les décisions prises par Beliris échappent à toute concertation avec la Région.

L'étude d'opportunité identifie également plusieurs facteurs susceptibles de renforcer la réussite du projet de métro 3, parmi lesquels l'automatisation du métro et l'introduction d'un système de tarification kilométrique intelligent. Sur ces deux points, elle a adopté une position favorable durant son mandat.

overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de MIVB gesloten. Daarin stond dat de MIVB zou instaan voor het traject tussen het Noordstation en Albert en dat Beliris verantwoordelijk zou zijn voor het traject tussen het Noordstation en Bordet.

De spreekster meent dat die taakverdeling gerechtvaardigd was. De MIVB had reeds ervaring met de exploitatie van het net en kreeg dus de taak toegewezen om de toekomstige lijn uit te baten, terwijl Beliris bij de bouw van de treintunnel tussen Schuman en Josaphat heel wat expertise had opgedaan met zware infrastructuurwerken. Zij benadrukt dat de teams van Beliris en die van het gewest zeer goed met elkaar samenwerkten. Het lag volgens haar overigens voor de hand om de federale overheid, die via Beliris aanzienlijke middelen investeerde in het project, daar rechtstreeks bij te betrekken.

Eind 2010 werd de studieopdracht voor de uitbreiding van de metro naar het noorden gegund aan het consortium BMN. Die studie omvatte acht schijven, waarvan de eerste betrekking had op de socio-economische en strategische opportuniteit van het project. De uitvoering van de volgende fases hing af van de conclusies van die eerste onderzoeksfase.

Zij verwijst naar de opmerking in het verslag van het Rekenhof over een mogelijk belangenconflict bij de gunning van de studie. Zij benadrukt dat de gevolgde procedure in overeenstemming was met de wetgeving die op dat moment van kracht was en ingegeven was vanuit het streven om de afhandeling van het project vlotter te laten verlopen. De opportuniteitsstudie kwam tot de conclusie dat het aangewezen zou zijn om de metrolijn aan te leggen. Ook andere studies die waren uitgevoerd in het kader van het Iris 2-plan en het GBP, waren tot diezelfde conclusie gekomen.

Zij benadrukt dat de beslissing werd genomen met een gunstig advies van de Inspectie van Financiën en conform de gangbare administratieve procedures. In dat verband dringt zij er echter op aan om er bij de aanpassing van de regels over te waken dat die niet leidt tot bijkomende tijdrovende procedures, want het duurt nu al enorm lang om grote projecten in Brussel te kunnen uitvoeren.

Het Rekenhof vraagt in zijn verslag ook waarom de Brusselse Regering geen uitdrukkelijke beslissing heeft genomen naar aanleiding van bepaalde beslissingen van Beliris. De spreekster legt uit dat Beliris handelt op basis van een bevoegdheidsdelegatie van de federale regering en beschikt over een zekere mate van administratieve autonomie. Dat betekent echter niet dat Beliris beslissingen neemt zonder enig overleg met het gewest.

In de opportuniteitsstudie waren verschillende factoren naar voren geschoven die de kans op slagen van het Metro 3-project konden vergroten, waaronder de automatisering van de metro en de invoering van een slimme kilometerheffing. Als minister was zij voorstander van beide elementen.

Concernant l'automatisation du métro, elle précise que la STIB est chargée d'examiner les modalités de mise en œuvre. En ce qui concerne la tarification kilométrique intelligente, elle rappelle avoir travaillé en collaboration avec la ministre flamande de la Mobilité, Hilde Crevits, sur un projet pilote dans la zone dite «G», couvrant Bruxelles et sa périphérie. L'objectif est alors d'éviter des distorsions de concurrence entre Bruxelles et les régions voisines.

Elle constate cependant que l'idée d'une tarification kilométrique intelligente pour les voitures particulières est progressivement abandonnée en Belgique et en Europe. Un système interrégional est néanmoins mis en place pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes.

L'ancienne ministre évoque ensuite les études techniques réalisées en 2011 par Bruxelles Mobilité concernant l'adaptation du réseau de prémétro entre Albert et la gare du Nord. Ces études portent notamment sur la transformation de certaines infrastructures et sur la modification de la configuration de la station Lemonnier afin de permettre la circulation de rames de métro.

Elle rappelle que la décision politique de réaliser le métro 3 est prise en février 2013 et qu'elle est confirmée par le gouvernement suivant. Les travaux sont ensuite engagés lors de la législature suivante.

Elle revient également sur la question du tracé du tunnel sous le boulevard du Midi et la place Stalingrad. Bruxelles Mobilité propose dès 2010 ce tracé, qui présente plusieurs avantages techniques. L'option historique, qui aurait impliqué la démolition de nombreuses habitations, est écartée afin d'éviter des conséquences urbanistiques et sociales importantes.

Concernant le calendrier initial du projet, elle indique que celui-ci repose sur les informations disponibles à l'époque et constitue une estimation indicative. L'augmentation des coûts dans un projet d'infrastructure de cette ampleur n'est pas inhabituelle, notamment en raison de l'inflation, mais l'ampleur des hausses constatées récemment dépasse largement la période durant laquelle elle exerce ses fonctions.

Durant son mandat, le projet fait l'objet d'un suivi régulier par plusieurs comités stratégiques, dont le comité Beliris. De nombreuses réunions intercabinets et discussions bilatérales avec les ministres concernés, notamment le ministre des Finances, portent sur le schéma de financement.

Elle rappelle que Beliris contribue alors à hauteur d'environ 125 millions d'euros par an, soulignant que ces investissements fédéraux sont essentiels pour la réalisation d'infrastructures majeures à Bruxelles. Elle mentionne également le refinancement de Bruxelles décidé en 2012, qui prévoit un soutien fédéral annuel de 135 millions d'euros pour la mobilité bruxelloise, montant aujourd'hui indexé à environ 193 millions d'euros.

Elle évoque également la possibilité de recourir à un partenariat public-privé pour la réalisation d'infrastructures

Zij verduidelijkt dat de MIVB ermee belast werd te onderzoeken hoe de automatisering van de metro concreet vorm zou kunnen krijgen. Daarnaast heeft zij samen met toenmalig Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits gewerkt aan een proefproject voor een slimme kilometerheffing binnen de GEN-zone, die Brussel en de rand omvatte. Het was daarbij de bedoeling om concurrentievervalsingen tussen Brussel en de buurgewesten te vermijden.

Zij stelt echter vast dat men in België en Europa geleidelijk is afgestapt van het idee van een slimme kilometerheffing voor personenauto's. Voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton is echter wel een intergewestelijk systeem ingevoerd.

De voormalige minister verwijst vervolgens naar de technische studies die Brussel Mobiliteit in 2011 heeft uitgevoerd over de aanpassing van het premetronet tussen Albert en het Noordstation. Die studies gingen over de verbouwing van bepaalde infrastructuur en de aanpassing van het station Lemonnier om er metrostellen te kunnen laten rijden.

Zij herinnert eraan dat de politieke beslissing over de aanleg van metrolijn 3 werd genomen in februari 2013 en door de volgende regering werd bevestigd. De werken zijn in de volgende regeerperiode van start gegaan.

Vervolgens gaat zij in op het tracé van de tunnel onder de Zuidlaan en het Stalingradplein. Brussel Mobiliteit stelde dat tracé, dat een aantal technische voordelen bood, reeds in 2010 voor. Het historische tracé, waarvoor een groot aantal woningen zou moeten worden afgebroken, werd van tafel geveegd om ingrijpende stedenbouwkundige en maatschappelijke gevolgen te voorkomen.

Zij geeft aan dat de oorspronkelijke timing van het project gebaseerd was op de toen beschikbare informatie en een indicatieve inschatting vormde. Het is niet ongebruikelijk dat de kosten van een omvangrijk infrastructuurproject toenemen, onder meer als gevolg van de inflatie, maar de recent vastgestelde sterke kostenstijging dateert van lang na de periode waarin zij minister was.

Tijdens haar ministerschap werd het project regelmatig opgevolgd door verschillende strategische comités, waaronder het Beliriscomité. Over het financieringschema hebben tal van interkabinetsvergaderingen en bilaterale gesprekken met de betrokken ministers, onder wie de minister van Financiën, plaatsgevonden.

Beliris droeg ongeveer 125 miljoen euro per jaar bij. Zij benadrukt dat dergelijke investeringen van de federale overheid van wezenlijk belang zijn om grote infrastructuurprojecten in Brussel uit te voeren. Zij verwijst ook naar de herfinanciering van Brussel waartoe in 2012 werd beslist en waarbij de federale overheid jaarlijks 135 miljoen euro steun gaf voor de mobiliteit in Brussel. Geïndexeerd komt dat bedrag vandaag neer op ongeveer 193 miljoen euro.

Vervolgens brengt zij de mogelijkheid ter sprake om de metrolijn te bouwen via een publiek-private samenwerking.

de métro, en citant l'exemple d'un projet qu'elle a visité à Séoul, en Corée du Sud, réalisé en grande partie avec des financements privés. Toutefois que ce type de modèle doit être analysé avec prudence dans le contexte bruxellois.

Elle souligne par ailleurs que la STIB dispose en 2009 d'un taux de couverture de ses coûts d'exploitation d'environ 52,5 %, niveau particulièrement élevé par rapport aux autres opérateurs de transport public. Ce taux diminue ensuite avant de remonter progressivement, ce qui influence également la capacité d'investissement de l'opérateur.

L'intervenante conclut sa présentation en réaffirmant sa conviction que Bruxelles a besoin du métro 3, notamment pour désengorger les lignes de tram fortement saturées vers Schaerbeek et pour offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture. À ses yeux, l'achèvement du tronçon entre Albert et la gare du Nord constitue une priorité, tant pour les habitants concernés, notamment autour de la place Stalingrad, que pour le développement futur d'un réseau de métro performant à Bruxelles.

1.2.10. Échange de vues

M. Hicham Talhi observe que les témoignages entendus jusqu'à présent semblent converger: les anciens ministres bruxellois décrivent un contexte de travail marqué par une certaine unanimité autour du projet de métro 3. Les propos de Mme Grouwels rejoignent ceux exprimés précédemment par Charles Picqué et Guy Vanhengel, ce qui reflète l'environnement politique dans lequel le projet a été développé.

Il s'interroge également sur la chronologie entre le plan Iris 2 et le lancement de certaines études. Il rappelle que le plan Iris 2, qui valide le principe du projet de métro 3, n'est adopté qu'en première lecture lorsque la STIB reçoit déjà la mission de réaliser une étude d'opportunité. Comment un plan encore inachevé dans son processus d'adoption peut néanmoins conduire à une instruction adressée à la STIB afin de lancer une étude?

Ensuite, il indique que plusieurs intervenants ont évoqué un schéma reposant sur trois sources principales: la contribution de Beliris, certaines recettes fiscales et le refinancement de la Région de Bruxelles-Capitale. Les témoignages donnent toutefois l'impression que les autorités régionales comptent largement sur Beliris pour assumer une part importante, voire majoritaire, du financement du projet. Il demande dès lors si cette attente ne repose pas sur un espoir plutôt que sur une certitude.

Mme Brigitte Grouwels répond qu'à l'époque, le gouvernement bruxellois fonctionne dans un climat de collaboration et d'ambition pour le développement de la Région. Les membres du gouvernement partagent la

Zij haalt als voorbeeld een project in de Zuid-Koreaanse hoofdstad Seoul aan dat zij is gaan bezoeken en dat grotendeels met privégeld werd gefinancierd. Of een dergelijk model ook in Brussel haalbaar zou zijn, moet met de nodige omzichtigheid worden onderzocht.

Voorts wijst zij erop dat de dekkingsgraad van de exploitatiekosten van de MIVB in 2009 52,5 % bedroeg. Dat was bijzonder veel in vergelijking met de andere openbaarvervoersmaatschappijen. Dat percentage, dat bepalend is voor de investeringscapaciteit, is daarna gedaald en vervolgens opnieuw geleidelijk beginnen stijgen.

Ter afronding van haar uiteenzetting herhaalt de sprekerster dat zij ervan overtuigd is dat Brussel metrolijn 3 nodig heeft, vooral om het probleem van de sterk verzadigde tramlijnen naar Schaerbeek op te lossen en een geloofwaardig alternatief te bieden voor de auto. Volgens haar moet de afwerking van het traject tussen Albert en het Noordstation voorrang krijgen, vooral voor de mensen die rond het Stalingradplein wonen, maar ook voor de toekomstige ontwikkeling van een performant metronet in Brussel.

1.2.10. Gedachtewisseling

De heer Hicham Talhi zegt tot nu toe gelijklopende getuigenissen te hebben gehoord van de gewezen Brusselse ministers. Allemaal voeren zij aan te hebben gewerkt in een context waarin er vrij grote eensgezindheid was over het Metro 3-project. De woorden van mevrouw Grouwels stemmen overeen met wat Charles Picqué en Guy Vanhengel eerder al komen verklaren zijn. Zij geven een goed beeld van het politieke klimaat waarin het project werd ontwikkeld.

Hij stelt zich ook vragen over de timing van het Iris 2-plan ten opzichte van het moment waarop bepaalde studies van start gingen. Het Iris 2-plan, dat het Metro 3-project principieel bekrachtigde, was nog maar in eerste lezing goedgekeurd toen de MIVB al de opdracht kreeg om een opportuiniteitsstudie uit te voeren. Hoe is het mogelijk dat de MIVB de instructie kreeg om een studie op te starten op basis van een plan waarvoor de goedkeuringsprocedure nog niet eens was afgerond?

Verschillende sprekers hebben gezegd dat de middelen voor het project afkomstig waren van drie bronnen: de inbreng van Beliris, bepaalde fiscale ontvangsten en de herfinanciering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De getuigenissen wekken echter de indruk dat de gewestelijke overheid in grote mate rekende op Beliris om een groot of zelfs het grootste deel van de financiering van het project op zich te nemen. Hij vraagt daarom of die verwachting niet eerder gestoeld was op hoop dan op zekerheid.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat de Brusselse Regering ernaar streefde om samen te werken en ambitie aan de dag te leggen voor de verdere ontwikkeling van het gewest. De regeringsleden deelden de overtuiging

conviction que la réalisation du métro 3 constitue une étape importante pour améliorer la mobilité à Bruxelles. Il n'est donc pas surprenant que les anciens ministres décrivent aujourd'hui de manière similaire le contexte et les motivations qui entourent ce projet.

Elle explique que les services de la STIB disposent déjà, depuis plusieurs années, d'analyses et de préparations relatives à l'extension du métro vers le nord. Dès lors que l'accord de gouvernement exprime clairement la volonté d'avancer vers ce projet, il lui paraît légitime de demander à la STIB de préparer les démarches nécessaires afin de lancer rapidement une étude d'opportunité.

À propos du financement, elle indique qu'elle se souvient très bien des discussions menées à l'époque avec Guy Vanhengel. Selon elle, plusieurs membres du gouvernement considèrent que les moyens de Beliris doivent prioritairement financer de grands projets liés au rôle de Bruxelles comme capitale nationale et européenne. Dans cette perspective, les infrastructures de transport public structurantes correspondent pleinement à cette vocation.

Certains projets financés par Beliris à cette époque concernent des politiques relevant plus directement des compétences régionales, comme certains contrats de quartier. Ces choix ne correspondent pas toujours à l'esprit initial du programme Beliris. Pour cette raison, le gouvernement bruxellois souhaite défendre l'idée d'une utilisation plus importante des moyens de Beliris pour le développement du transport public, notamment pour le projet de métro.

Elle précise toutefois que les montants de Beliris ne sont pas immédiatement mobilisés puisque le projet doit encore être lancé. Afin de préserver ces ressources, un fonds est créé pour éviter que les crédits non utilisés ne soient perdus. Le gouvernement entend ainsi disposer de moyens financiers disponibles au moment où le projet entre effectivement dans sa phase de réalisation.

Mme Sofia Bennani rappelle que, depuis le début des auditions, plusieurs intervenants attribuent à Brigitte Grouwels la décision d'avoir retenu le tracé passant sous le palais du Midi. Elle demande si la crainte de l'impopularité liée aux expropriations n'a pas conduit les autorités politiques à privilégier une solution techniquement plus risquée, consistant à construire le tunnel sous un bâtiment public, sans comparaison objective des coûts avec ceux de l'option historique. Que penser aujourd'hui de ce choix, à la lumière des difficultés rencontrées aujourd'hui sous le palais du Midi?

Mme Brigitte Grouwels répond que la question des expropriations joue effectivement un rôle important dans la réflexion menée à l'époque. Elle rappelle que la construction de la jonction ferroviaire Nord-Midi au XX^e siècle a entraîné la destruction de quartiers entiers, un traumatisme encore présent dans la mémoire collective

dat de l'annex van metrolijn 3 een belangrijke stap was om de mobiliteitssituatie in Brussel te verbeteren. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de ministers van toen vandaag gelijkaardige verklaringen afleggen over de achtergrond van en de beweegredenen voor het project.

Zij legt uit dat de diensten van de MIVB reeds enkele jaren in het bezit waren van analyses en voorbereidende documenten over de uitbreiding van het metronet naar het noorden. Aangezien in het regeerakkoord duidelijk de wil tot uiting was gebracht om vooruitgang te boeken met dat project, leek het haar gerechtvaardigd om de MIVB te vragen de nodige voorbereidingen te treffen voor de snelle opstart van een opportuniteitsstudie.

Zij herinnert zich nog heel goed de besprekingen over de financiering van het project die destijds werden gevoerd met Guy Vanhengel. Verschillende regeringsleden waren het er volgens haar over eens dat met de middelen van Beliris in de eerste plaats grote projecten moesten worden gefinancierd om de rol van Brussel als nationale en Europese hoofdstad te bevorderen. De bouw van een structurerende openbaarvervoerslijn paste volledig in dat doel.

Sommige projecten die Beliris destijds financierde, vielen veeleer onder de rechtstreekse bevoegdheid van het gewest, zoals bepaalde wijkcontracten. De keuzes die werden gemaakt, stemden niet altijd geheel overeen met de oorspronkelijke bedoeling van het Belirisprogramma. Daarom wilde de Brusselse Regering ervoor ijveren de middelen van Beliris meer te gebruiken voor de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer en dan in het bijzonder voor het metroproject.

Zij verduidelijkt echter dat Beliris de bedragen daarvoor niet onmiddellijk vrijmaakte, omdat het project nog van start moest gaan. Om die middelen veilig te stellen werd een fonds opgericht om te vermijden dat niet-aangewende kredieten verloren zouden gaan. Op die manier wilde de regering ervoor zorgen dat de financiële middelen beschikbaar zouden zijn zodra de daadwerkelijke uitvoering van het project van start zou gaan.

Mevrouw Sofia Bennani wijst erop dat sinds het begin van de hoorzittingen verschillende sprekers de beslissing om voor het tracé onder het Zuidpaleis te kiezen, hebben toegeschreven aan Brigitte Grouwels. Zij vraagt of de vrees om zich door onteigeningen onpopulair te maken de politici ertoe heeft aangezet om te opteren voor een technisch riskantere oplossing, namelijk de bouw van een tunnel onder een openbaar gebouw, zonder de kosten daarvan objectief te vergelijken met die van het historische tracé. Wat moeten we vandaag denken van die keuze in het licht van de huidige problemen onder het Zuidpaleis?

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat mogelijke onteigeningen destijds inderdaad hebben meegespeeld bij de besluitvorming. Zij herinnert eraan dat voor de aanleg van de Noord-Zuidverbinding in de twintigste eeuw volledige wijken tegen de vlakte zijn gegaan, een trauma dat nog steeds nazindert in het collectieve geheugen van

bruxelloise. L'idée d'engager à nouveau un processus impliquant la démolition de nombreuses habitations suscite donc de fortes réticences.

Cependant, le choix du tracé ne repose pas uniquement sur cette considération. Les études réalisées à l'époque concluent que la réalisation du tunnel sous le boulevard du Midi et sous le palais du Midi est techniquement possible. Les ingénieurs et experts consultés présentent différentes méthodes permettant de travailler dans un sol difficile, notamment caractérisé par des conditions géologiques marécageuses.

Les responsables politiques se fient aux analyses techniques fournies par les ingénieurs et les bureaux d'études spécialisés. Elle souligne que le choix des techniques de construction ne relève pas de la décision politique, mais de l'expertise technique. Les spécialistes assurent alors que la réalisation du tunnel est faisable dans des conditions maîtrisées et à un coût jugé acceptable à ce moment-là.

Mme Amélie Pans demande à Brigitte Grouwels si elle reconnaît que certaines erreurs ont été commises dans la gestion du dossier. Elle constate que ni Pascal Smet ni Alain Flausch ne se présentent comme les auteurs du choix de tracé sous le palais du Midi et en déduit que cette décision remonte à l'époque où Mme Grouwels exerce ses responsabilités ministérielles. Le tracé historique aurait entraîné, selon les éléments avancés, environ 800 expropriations et un traumatisme important pour les personnes concernées. Dans les faits, le traumatisme semble avoir été déplacé vers le quartier Stalingrad, aujourd'hui profondément affecté par le chantier, alors même que des expropriations ont tout de même eu lieu.

S'appuyant sur les constats de la Cour des comptes, elle souligne que le tracé historique est présenté comme moins coûteux, plus rapide, plus simple à réaliser et moins risqué. Dès lors sur quelle base la décision du tracé finalement retenu est prise?

La commissaire attire également l'attention sur la présence de deux courbes importantes dans le tracé retenu. La ministre de l'époque est-elle informée des conséquences possibles de ces courbes sur l'exploitation du métro, notamment une réduction de la vitesse commerciale ainsi qu'une usure plus rapide des rails et des roues, avec les surcoûts d'entretien que cela implique à long terme?

Enfin, elle évoque les déclarations diffusées dans l'émission *Investigation* de la RTBF, selon lesquelles des tests géotechniques n'auraient pas pu être menés sous le palais du Midi faute d'accès au sous-sol. Elle demande si cette information correspond à la réalité.

Mme Brigitte Grouwels répond qu'à ses yeux, aucune erreur n'est commise durant la période où elle suit le dossier. Toutes les procédures légales sont respectées, les consultations requises ont lieu et les études nécessaires sont réalisées. Elle rappelle qu'elle travaille en étroite

Brussel. Daarom stond men er terughoudend tegenover om opnieuw een proces in gang te zetten waarbij een groot aantal huizen met de grond gelijk zou worden gemaakt.

Dat was echter niet de enige overweging die bepalend is geweest voor de keuze van het tracé. De studies van destijds kwamen tot de conclusie dat het technisch haalbaar zou zijn om de tunnel onder de Zuidlaan en het Zuidpaleis te bouwen. De geraadpleegde ingenieurs en deskundigen schoven verschillende methodes naar voren om te kunnen werken in een complexe ondergrond met moerassige geologische kenmerken.

De beleidsmakers vertrouwden op de technische analyses van de ingenieurs en gespecialiseerde studiebureaus. Zij benadrukt dat de keuze voor een bepaalde bouwtechniek geen politieke beslissing was, maar gebaseerd was op technische expertise. De specialisten bevestigden destijds dat het onder gecontroleerde omstandigheden haalbaar zou zijn om de tunnel te bouwen tegen een kostprijs die toen als aanvaardbaar werd beschouwd.

Mevrouw Amélie Pans vraagt Brigitte Grouwels of zij erkent dat er fouten zijn gemaakt bij het beheer van het dossier. Zij stelt vast dat Pascal Smet noch Alain Flausch beweren de keuze te hebben gemaakt voor het tracé onder het Zuidpaleis. Zij leidt daaruit af dat de beslissing daarover werd genomen toen mevrouw Grouwels minister was. Volgens de beschikbare gegevens zou het historische tracé de onteigening van ongeveer 800 woningen hebben gevergd, wat de betrokkenen met een groot trauma zou hebben opgezadeld. In de praktijk blijkt het trauma zich te hebben verschoven naar de Stalingradwijk, die nu zware hinder ondervindt van de werken, waarbij dan toch onteigeningen hebben plaatsgevonden.

Uitgaande van de bevindingen van het Rekenhof benadrukt zij dat de aanleg van het historische tracé goedkoper, sneller en eenvoudiger uit te voeren en minder risicovol zou zijn geweest. Op basis waarvan werd de beslissing over het uiteindelijk gekozen tracé dus genomen?

Het commissielid vestigt er vervolgens ook de aandacht op dat zich op het historische tracé twee grote bochten bevinden. Werde de toenmalige minister geïnformeerd over de mogelijke gevolgen van die bochten voor de uitbating van de metrolijn, zoals een vermindering van de reissnelheid en snellere slijtage van de sporen en wielen, waarmee op lange termijn ook extra onderhoudskosten gepaard zouden gaan?

Tot slot verwijst zij naar een uitzending van het programma *Investigation* op de RTBF, waarin werd gezegd dat er geen geotechnische proeven onder het Zuidpaleis mogelijk waren omdat de kelderverdieping niet toegankelijk was. Zij vraagt of die informatie klopt.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat er volgens haar geen fouten zijn gemaakt in de periode waarin zij het dossier van nabij volgde. Alle wettelijke procedures werden nageleefd, de vereiste raadplegingen hebben plaatsgevonden en de nodige studies werden uitgevoerd. Zij wijst erop

collaboration avec des équipes qu'elle juge hautement compétentes, tant à l'administration qu'à la STIB, et qu'un suivi très régulier est assuré par son cabinet. Elle assume avoir suivi les avis formulés par les experts et les services compétents.

S'agissant du tracé, elle le choix de ne pas retenir l'option historique est lié notamment à l'ampleur des expropriations qu'elle aurait impliquées. Cette question est largement débattue au sein du gouvernement et il ne s'agit pas d'une décision prise isolément. Le tracé sous Stalingrad présente alors, selon les analyses disponibles, plusieurs avantages, dont celui de passer sous un bâtiment public et non sous des habitations.

Elle reconnaît toutefois que la situation vécue aujourd'hui par les habitants et commerçants du quartier Stalingrad est extrêmement difficile. Ces conséquences ne sont pas anticipées à l'époque et sont contraires à l'objectif poursuivi. Elle insiste dès lors sur la nécessité d'achever les travaux le plus rapidement possible afin de permettre au quartier de retrouver des conditions de vie normales.

Concernant les chiffrages, l'ancienne ministre indique que le dossier se trouve encore à un stade préliminaire lorsque les grandes orientations sont arrêtées. Des estimations existent, transmises notamment par la STIB, mais il n'est pas encore possible de disposer de données détaillées sur les coûts ou sur l'ensemble des implications techniques. Elle n'est pas en mesure de répondre sur les effets techniques précis des courbes du tracé sur le matériel roulant, s'agissant d'une question à adresser aux ingénieurs.

M. Jamal Ikazban s'interroge sur la dépendance éventuelle des autorités politiques à l'égard des bureaux d'études. Les décideurs se trouvent parfois dans une situation où les propositions de tracé, les estimations budgétaires et les choix techniques sont largement balisés par des prestataires extérieurs, sans que ceux-ci assument ensuite une responsabilité politique ou sociétale comparable à celle des autorités publiques.

Si les imprévus et les accidents peuvent toujours survenir, l'argument selon lequel le tracé retenu vise à pénaliser le moins de personnes possible continue de l'interroger. L'un des arguments avancés à l'époque en faveur du passage sous le palais du Midi est le fait que la maîtrise foncière y est plus simple, ce qui permet d'éviter des expropriations. Un tel raisonnement démontre bien qu'un risque est identifié dès le départ. Dès lors, il s'interroge sur le caractère prudent ou non du choix finalement posé, au regard des conséquences subies aujourd'hui par le quartier Stalingrad, ses habitants, ses commerçants et l'ensemble de la vie locale.

Mme Brigitte Grouwels répond que le recours à des experts est inévitable pour évaluer ce qu'il est techniquement possible de réaliser. Les bureaux d'études sollicités à

dat zij nauw samenwerkte met volgens haar zeer bekwame teams, zowel bij de administratie als bij de MIVB, en dat haar kabinet op zeer regelmatige basis de vinger aan de pols hield. Zij voert aan dat zij de adviezen van de deskundigen en de bevoegde diensten heeft gevolgd.

De beslissing om niet te opteren voor het historische tracé had vooral te maken met de vele onteigeningen die daarmee gepaard zouden gaan. Binnen de regering werd daar uitvoerig over gediscussieerd. Het was geen losstaande beslissing. Volgens de beschikbare analyses bood het tracé onder de Stalingradwijk een aantal voordelen. Een daarvan was dat het onder een openbaar gebouw zou lopen en niet onder woningen.

Zij erkent evenwel dat de huidige situatie voor de bewoners en handelaars van de Stalingradwijk bijzonder moeilijk is. Die gevolgen waren destijds niet te voorspellen en druisen in tegen het beoogde doel. Zij benadrukt dan ook dat het noodzakelijk is om de werken zo snel mogelijk af te ronden, zodat het leven in de wijk weer op een normale manier kan hernemen.

Wat de cijfers betreft, wijst de gewezen minister erop dat het dossier zich op het moment waarop de krachtlijnen ervan werden bepaald, nog in een voorbereidende fase bevond. Er waren wel ramingen beschikbaar, die onder meer afkomstig waren van de MIVB, maar het was nog niet mogelijk om gedetailleerde gegevens over de kosten of alle technische implicaties te verkrijgen. Zij moet het antwoord schuldig blijven op de vraag over de precieze technische impact van de bochten van het tracé op het rollend materieel. Die vraag kan beter worden gesteld aan ingenieurs.

De heer Jamal Ikazban stelt een vraag over de mate waarin beleidsverantwoordelijken mogelijk afhankelijk zijn van studiebureaus. Beleidsmakers bevinden zich soms in een situatie waarin tracévoorstellen, budgetramingen en technische keuzes grotendeels worden ingevuld door externe dienstverleners, die echter niet dezelfde politieke of maatschappelijke verantwoordelijkheid dragen als de gezagsdragers van de overheid.

Pech en onvoorziene gebeurtenissen zijn uiteraard altijd mogelijk, maar het argument dat uiteindelijk werd gekozen voor een tracé dat zo weinig mogelijk mensen nadeel zou berokkenen, blijft bij hem vragen oproepen. Een van de argumenten die destijds werden aangevoerd om het tracé onder het Zuidpaleis te laten lopen, was dat het er eenvoudiger zou zijn om het beheer van de gronden te verwerven, waardoor er geen onteigeningen nodig zouden zijn. Die redenering toont duidelijk aan dat er al van bij het begin een risico was vastgesteld. Hij vraagt zich dan ook af of die keuze wel behoedzaam genoeg werd gemaakt, nu we zien welke gevolgen zij heeft teweeggebracht voor de bewoners en handelaars van de Stalingradwijk en het hele buurtleven aldaar.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat het onvermijdelijk is om deskundigen in te schakelen om te beoordelen wat technisch al dan niet mogelijk is. De

l'époque sont des acteurs de grande renommée, y compris à l'échelle internationale. À côté de ces experts extérieurs, les ingénieurs de la STIB et de l'administration régionale procèdent eux aussi à une analyse des propositions et exercent ainsi une forme de second contrôle technique. Il n'est donc pas exact d'affirmer que les autorités seraient entièrement dépendantes de prestataires externes.

Relativement à la capacité d'expertise interne de la STIB, elle considère que celle-ci dispose, à l'époque comme aujourd'hui, de personnel de haute qualité, capable d'évaluer les dossiers proposés par les bureaux extérieurs.

À propos de Lemonnier, la courbe existante ne permet pas le passage d'un métro. Cette impossibilité n'est pas une idée nouvelle et elle est déjà connue bien avant les débats les plus récents.

Mme Françoise De Smedt relève que la décision de scission en deux du projet semble répondre à la fois à des considérations politiques, notamment la volonté d'assurer une visibilité au niveau fédéral, et à des considérations techniques, Beliris disposant déjà d'une expertise utile grâce au tunnel Schuman-Josaphat. Elle établit un lien direct entre cette implication fédérale et la question du financement: pourquoi le gouvernement bruxellois ne s'est-il pas montré plus ferme pour obtenir le financement nécessaire, alors qu'il apparaît clairement que la Région ne peut supporter seule le coût du projet?

Ensuite, l'argument avancé à l'époque pour éviter le tracé historique contraste avec d'autres opérations urbaines menées dans le quartier du Midi, où de nombreuses expropriations ont eu lieu pour des projets immobiliers et de bureaux. Elle s'interroge donc sur les raisons pour lesquelles cet argument pèse autant dans le dossier du métro, alors que le tracé retenu entraîne malgré tout des expropriations, notamment autour de l'îlot Jamar.

La commissaire questionne aussi la décision de créer la station Toots Thielemans. Elle rappelle que la STIB a présenté un tracé sans cette station. Dès lors, sur quelle base cette station est-elle jugée nécessaire?

Enfin, elle demande si les économies imposées à l'époque à l'entreprise n'ont pas eu un impact sur sa capacité à mener à bien un projet d'une telle ampleur, notamment en matière de personnel.

Mme Brigitte Grouwels répond qu'avant de réclamer davantage de moyens, la première question à régler porte sur l'utilisation, au sein même de Bruxelles, des crédits de Beliris. L'enjeu consiste d'abord à affecter une part beaucoup plus importante de ces moyens aux grands projets structurants, en particulier au métro. Elle rappelle que la possibilité d'obtenir environ 125 millions d'euros

studiebureaus waarop destijds een beroep werd gedaan, waren zeer gerenommeerd, tot in het buitenland toe. Niet alleen die externe deskundigen, maar ook de ingenieurs van de MIVB en de gewestelijke administratie onderzochten de voorstellen, die zij op die manier onderwierpen aan een tweede technische controle. Het klopt dus niet om te beweren dat de overheid volledig afhankelijk was van externe dienstverleners.

Zij is van oordeel dat de MIVB zeer bekwaam personeel in huis had en nog steeds heeft, dat de nodige expertise bezit om de voorstellen van externe bureaus te beoordelen.

Door de bocht ter hoogte van Lemonnier is het niet mogelijk om daar een metro te laten rijden. Dat is geen nieuw gegeven en was al lang voordat de recente debatten op gang kwamen, bekend.

Mevrouw Françoise De Smedt wijst erop dat de beslissing om het project in twee delen op te splitsen zowel ingegeven lijkt te zijn vanuit politieke overwegingen, omdat ook de federale overheid een zichtbare rol wilde vervullen in het project, als vanuit technische overwegingen, aangezien Beliris door de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat reeds nuttige expertise had opgedaan. Zij legt vervolgens een rechtstreeks verband tussen de federale betrokkenheid en de financiering: waarom heeft de Brusselse Regering niet steviger doorgedruwd om de nodige financiering te verkrijgen, hoewel duidelijk bleek dat het gewest niet in staat zou zijn om het project alleen te bekostigen?

Bovendien staat het destijds aangevoerde argument om niet te kiezen voor het historische tracé haaks op wat er gebeurd is bij andere stadsprojecten in de Zuidwijk, waarbij talrijke onteigeningen werden doorgevoerd om vastgoed- en kantoorprojecten te kunnen uitvoeren. Zij vraagt zich dan ook af waarom dat argument zo zwaar heeft doorgewogen in het metro dossier, terwijl voor het uiteindelijk gekozen tracé ook onteigeningen hebben plaatsgevonden, onder meer rond het huizenblok aan de Jamarlaan.

Het commissielid stelt ook een vraag over de beslissing om het station Toots Thielemans te bouwen. Zij wijst erop dat de MIVB een tracé had voorgesteld zonder dat station. Op basis waarvan werd dat station dan toch noodzakelijk geacht?

Tot slot vraagt zij of de besparingen die de openbaarvervoersmaatschappij destijds kreeg opgelegd, een invloed hebben gehad op haar vermogen, vooral qua personeel, om een dergelijk omvangrijk project tot een goed einde te brengen.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat Brussel, alvorens meer middelen te eisen, eerst en vooral diende te kijken naar de manier waarop het gebruikmaakte van de kredieten van Beliris. Om te beginnen was het belangrijk om een veel groter deel van die middelen te bestemmen voor grote structurende projecten, en dan meer bepaald de metro. Zij wijst erop dat de mogelijkheid om ongeveer

par an de Beliris représente déjà un saut important par rapport à une contribution de 50 millions. Avec de bons choix politiques à Bruxelles, le projet peut être financé, notamment grâce à des moyens fédéraux, mais aussi à des ressources régionales comme la fiscalité automobile.

Sur la question des effectifs de la STIB, celle-ci ne manque pas de personnel au sens absolu. L'entreprise est déjà mobilisée sur de nombreux autres projets durant son mandat, notamment le tram 9 vers l'UZ Jette et le tram sur le boulevard du Souverain. Dans ce contexte, le recours à l'expertise de Beliris pour la construction des tunnels lui paraît pertinent. Il s'agit même d'un bon choix, compte tenu de la qualité des relations entre les deux institutions et de leur capacité à travailler ensemble.

Mme Joëlle Maison demande pourquoi le marché relatif aux études de gros œuvre est lancé en 2011 alors que l'étude d'opportunité n'est pas encore achevée. Qui a validé ce lancement anticipé?

Elle s'interroge ensuite sur la gouvernance du projet. Si les raisons de l'intervention de Beliris ont déjà été exposées, elle relève que, selon la Cour des comptes, la gouvernance entre Bruxelles Mobilité, la STIB et Beliris n'est jamais clairement formalisée.

Sa troisième question porte sur la priorisation des travaux. Pourquoi le projet de métro 3 commence-t-il par le tronçon sud alors que les analyses de mobilité identifient la partie nord comme prioritaire pour répondre à la saturation du réseau?

Enfin, rejoignant les observations déjà formulées au sujet de la courbe de Lemonnier, elle indique ne pas être convaincue par l'argument selon lequel une modification du tracé est indispensable pour permettre la transformation du prémétro en métro. Sans prétendre à une expertise technique, elle observe que d'autres réseaux, notamment à Paris, comportent également des courbes relativement serrées.

Mme Brigitte Grouwels répond que le lancement de l'étude de gros œuvre avant la décision politique définitive s'explique par une volonté d'anticipation. Toutes les études alors disponibles vont déjà dans le sens de la nécessité d'un métro, et il apparaît donc opportun de commencer à préparer des phases ultérieures afin de ne pas retarder inutilement le projet. La STIB dispose déjà, à ce moment, de nombreux éléments préparatoires et de pré-études dans ses dossiers.

Elle précise toutefois que cette étude n'est pas mise en œuvre avant qu'un accord définitif n'intervienne sur l'extension du métro. La décision politique sur le métro 3 est prise en février 2013, alors que le marché d'études est effectivement lancé plus tôt, en 2011.

S'agissant de la courbe de Lemonnier, elle réaffirme que tous les techniciens consultés considèrent celle-ci

125 miljoen euro per jaar van Beliris te krijgen al een heuse stap vooruit was ten opzichte van een inbreng van 50 miljoen euro. Door juiste beleidskeuzes te maken in Brussel is het mogelijk om het project te financieren met een combinatie van federaal geld en gewestelijke middelen die onder meer afkomstig zijn van de verkeersfiscaliteit.

Er is geen absoluut personeelstekort bij de MIVB. De openbaarvervoersmaatschappij ontfermde zich al over verschillende andere projecten toen zij minister was, zoals tramlijn 9 naar het UZ Jette en de tramlijn op de Vorstlaan. In die context leek het haar zinvol om voor de bouw van de tunnels een beroep te doen op de expertise van Beliris. Dat was een verstandige keuze, want beide instanties onderhielden voortreffelijke banden en konden goed met elkaar samenwerken.

Mevrouw Joëlle Maison vraagt waarom de studie-opdracht voor de ruwbouwwerken in 2011 werd uitgeschreven, terwijl de opportuniteitsstudie nog niet voltooid was. Wie heeft de goedkeuring gegeven om die opdracht vervroegd uit te schrijven?

Vervolgens stelt zij een vraag over de governance van het project. Er is al uitgelegd waarom Beliris bij het project betrokken werd, maar volgens het Rekenhof werd de governance tussen Brussel Mobiliteit, de MIVB en Beliris nooit duidelijk formeel geregeld.

Haar derde vraag betreft de prioritering van de werken. Waarom werd eerst het zuidelijke traject van het Metro 3-project aangepakt, terwijl uit de mobiliteitsanalyses gebleken was dat het noordelijke deel voorrang moest krijgen om een antwoord te kunnen bieden op de verzadiging van het net?

Tot slot geeft zij, aansluitend op de eerdere opmerkingen over de bocht ter hoogte van Lemonnier, aan niet overtuigd te zijn van het argument dat het nodig was om het tracé te wijzigen teneinde de premetrolijn te kunnen omvormen tot een metrolijn. Zij wil zich niet voordoen als een experte ter zake, maar ook op andere vervoersnetten, zoals dat in Parijs, zijn er vrij scherpe bochten.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat de studie-opdracht voor de ruwbouwwerken nog voor de politieke eindbeslissing werd uitgeschreven om voorsprong te nemen. Alle studies die toen beschikbaar waren, wezen al op de noodzaak van een metro, en het leek dan ook gepast om de latere fases al te beginnen voorbereiden om het project niet onnodig te vertragen. De MIVB beschikte op dat moment al over een grote hoeveelheid voorbereidende gegevens en voorstudies.

Zij verduidelijkt echter dat die studie niet zou worden geïmplementeerd zolang er geen definitief akkoord was over de uitbreiding van de metro. De politieke beslissing over metrolijn 3 viel in februari 2013, hoewel de studieopdracht eigenlijk al eerder, in 2011, was uitgeschreven.

Zij herhaalt vervolgens dat alle geraadpleegde technici aangaven dat de bocht ter hoogte van Lemonnier een

comme incompatible avec l'exploitation d'un métro. Elle ajoute que plusieurs auditions tenues par la commission confirment ce point et que cette impossibilité n'est pas une découverte récente.

Concernant le démarrage par le tronçon sud, l'intervenante estime qu'il ne s'agit pas d'une question de priorité politique entre nord et sud. Les deux tronçons démarrent en réalité au même moment, mais l'un peut progresser plus rapidement que l'autre.

M. Stijn Bex revient d'abord sur une déclaration entendue dans la matinée, selon laquelle tout projet chiffré à 100 millions d'euros devrait en réalité être multiplié par un facteur important pour approcher son coût réel. Cette remarque l'interpelle. Il demande si, au moment où le projet est présenté, les autorités politiques n'ont pas proposé une estimation plus favorable que ce que l'on savait vraisemblablement devoir être le coût réel du métro 3.

Il relève que Mme Brigitte Grouwels considère que les moyens de Beliris doivent être mobilisés au maximum pour le métro. Il demande si cette idée — à savoir que Bruxelles a besoin du métro mais ne peut le financer sans soutien fédéral — est déjà bien présente à l'époque dans l'esprit des responsables bruxellois. Au vu des coûts désormais envisagés, il apparaît clairement que la Région ne peut supporter seule une telle charge.

Mme Brigitte Grouwels réplique qu'il n'est pas dans les usages de présenter sciemment un coût artificiellement bas dans la perspective de l'augmenter ensuite. Les estimations initiales reposaient sur les données disponibles, sur des marges réalistes et sur une appréciation sérieuse du contexte bruxellois. Au fil des années, de nombreux éléments ont fait évoluer les coûts, notamment l'inflation, mais aussi les coûts annexes générés par des demandes complémentaires émanant des communes ou d'autres acteurs.

Elle cite l'exemple du tram 9, pour lequel la réalisation du projet s'est accompagné de nombreuses demandes communales qui élargissent considérablement le périmètre des interventions. Ce type d'ajouts améliore parfois la qualité urbaine, mais augmente aussi fortement le coût final du projet. Elle évoque de la même manière les surcoûts liés au palais du Midi, à l'acquisition d'une nouvelle école ou à d'autres mesures rendues nécessaires en cours de chantier.

S'agissant du palais du Midi, elle rappelle qu'au moment où les décisions sont prises, les responsables politiques estiment, sur la base des analyses techniques disponibles, qu'il est possible de passer sous cet ouvrage avec les méthodes alors envisagées.

metrolijn onmogelijk maakte. Zij voegt eraan toe dat dat al tijdens meerdere hoorzittingen van de commissie is bevestigd. Dat is niet iets dat recent aan het licht is gekomen.

Op de vraag waarom begonnen werd met het zuidelijke deel antwoordt de spreekster dat er vanuit de politiek geen prioriteit werd gegeven aan het noordelijke of het zuidelijke deel. De twee trajecten werden op hetzelfde moment aangevat, maar op het ene ging het al wat sneller vooruit dan op het andere.

De heer Stijn Bex komt om te beginnen nog even terug op een uitspraak die hij eerder vanochtend heeft gehoord, namelijk dat wanneer een project wordt geraamd op 100 miljoen euro, dat bedrag met een grote factor moet worden vermenigvuldigd om een idee te krijgen van de werkelijke kostprijs ervan. Dat vond hij een onthutsende opmerking. Hij vraagt of de beleidsmakers bij de voorstelling van Metro 3 een kostenraming naar voren hebben geschoven die rooskleuriger was dan wat het project vermoedelijk echt zou kosten.

Hij heeft gehoord dat mevrouw Brigitte Grouwels vindt dat de middelen van Beliris maximaal moeten worden aangewend voor de metro. Hij vraagt of de gedachte dat Brussel de metro wel nodig had maar niet kon bekostigen zonder steun van de federale overheid, op dat moment al leefde in de hoofden van de Brusselse beleidsverantwoordelijken. Wanneer we kijken naar hoe de kosten er vandaag uitzien, is het wel duidelijk dat het geweest die niet alleen kan betalen.

Mevrouw Brigitte Grouwels antwoordt dat het niet gebruikelijk is om de kostprijs doelbewust te laag voor te stellen om er dan nadien nog een schep bij te doen. De oorspronkelijke ramingen waren gebaseerd op de beschikbare gegevens, realistische marges en een nauwgezette beoordeling van de Brusselse context. In de loop der jaren hebben meerdere factoren ertoe geleid dat de kosten stegen. Denken we bijvoorbeeld maar aan de inflatie. Daarnaast ontstonden echter ook extra kosten doordat de gemeenten of andere instanties bijkomende verzoeken indienden.

Zij haalt als voorbeeld de aanleg van tramlijn 9 aan. Bij de uitvoering van dat project formuleerden de betrokken gemeenten tal van verzoeken, waardoor het project heel wat extra ingrepen omvatte. Dergelijke toevoegingen verbeterden in sommige gevallen de stedelijke kwaliteit, maar deden de uiteindelijke kostprijs van het project sterk oplopen. Ook voor het Zuidpaleis zijn extra kosten gemaakt voor de aankoop van een nieuw schoolgebouw en enkele andere maatregelen die tijdens de uitvoering van de werken nodig zijn gebleken.

Zij wijst erop dat de beleidsverantwoordelijken op het moment waarop zij hun beslissingen namen, op basis van de beschikbare technische analyses oordeelden dat het met behulp van de toen overwogen technieken mogelijk zou zijn om de metrolijn onder het Zuidpaleis te laten lopen.

Sur la question du financement fédéral, l'oratrice indique qu'il est bien envisagé, puisque Beliris est impliqué dans le projet, qu'une part importante du financement provienne du niveau fédéral. L'enjeu principal résidait surtout, à l'époque, dans la discussion interne au monde politique bruxellois sur l'affectation des moyens de Beliris.

1.2.11. Exposé de Thierry Geerts, directeur général, Brussels Entreprises Commerce and Industry (BECI)

M. Thierry Geerts précise d'emblée que BECI n'est ni maître d'ouvrage ni décideur dans le dossier, mais qu'elle représente les entreprises et, plus largement, l'économie de Bruxelles.

Il indique qu'à ses yeux, une capitale de l'importance de Bruxelles ne peut, en principe, se déclarer opposée à un projet de métro. Le monde économique ne peut donc qu'être favorable à un projet annoncé comme structurant, destiné à améliorer la mobilité et à renforcer l'attractivité de Bruxelles pour les entreprises, les investisseurs, les talents et les navetteurs.

Bruxelles dépend étroitement de ces navetteurs et aucun projet d'ampleur ne peut être conçu sans tenir compte à la fois des habitants, des travailleurs et de ceux qui contribuent à la richesse de la capitale. Dans cette perspective, le métro 3 apparaît initialement comme une infrastructure susceptible de transformer durablement le paysage urbain et de répondre à la croissance démographique et économique de Bruxelles. Un projet d'environ un milliard d'euros, largement cofinancé par le Fédéral via Beliris, semble alors abordable à l'échelle de la Région et complémentaire aux investissements de surface et au développement du réseau express régional. Une capitale moderne doit reposer sur une logique de multimodalité, combinant encore la voiture, la mobilité active et surtout un réseau de transports publics performant.

Il constate toutefois qu'aujourd'hui, le tableau est tout autre. Les estimations initiales se révèlent incomplètes, certaines informations apparaissent erronées, volontairement ou non, les analyses de sol sont menées trop rapidement, les budgets sont irréalistes, les coûts annexes sont sous-estimés et l'impact socio-économique des travaux en surface est dévastateur. Le projet, qui devait renforcer l'image et l'attractivité de Bruxelles, produit désormais l'effet inverse et nuit gravement à la réputation de la ville, y compris à l'international.

En outre, si certaines informations sont exactes, une partie de la précipitation dans le lancement du projet

In verband met de federale financiering merkt de spreekster op dat ervan uitgegaan werd dat de federale overheid voor een groot deel van de financiering zou zorgen, aangezien Beliris bij het project betrokken was. De grootste uitdaging bestond er op dat moment in binnen de Brusselse Regering te bespreken hoe de middelen van Beliris moesten worden besteed.

1.2.11. Uiteenzetting door Thierry Geerts, algemeen directeur van Brussels Entreprises Commerce and Industry (BECI)

De heer Thierry Geerts verduidelijkt om te beginnen dat BECI in dit dossier niet optreedt als bouwheer noch als besluitvormer, maar dat zijn instelling de Brusselse bedrijven en ruimer beschouwd het Brussels economische bestel vertegenwoordigt.

Volgens hem kan een belangrijke hoofdstad als Brussel in principe niet gekant zijn tegen een nieuwe metrolijn. De bedrijfswereld kan dan ook alleen maar voorstander zijn van een project dat werd aangekondigd als structurerend en bedoeld was om de mobiliteitssituatie in Brussel te verbeteren en de stad aantrekkelijker te maken voor bedrijven, investeerders, mensen met talent en pendelaars.

Brussel hangt in sterke mate af van die pendelaars. Geen enkel grootschalig project mag worden uitgetekend zonder rekening te houden met de bewoners van de hoofdstad, de mensen die er werken en iedereen die bijdraagt aan haar rijkdom. Metrolijn 3 werd in dat opzicht aanvankelijk voorgesteld als een infrastructuur die het stedelijke landschap voorgoed zou veranderen en een antwoord moest bieden op de bevolkingstoename en de economische groei in Brussel. Een project van ongeveer 1 miljard euro, waarvan de federale overheid een groot deel voor haar rekening zou nemen via Beliris, bleek dus een haalbare kaart te zijn voor het gewest en een aanvulling te zullen vormen op de investeringen in bovengronds vervoer en de uitbouw van het gewestelijk expresnet. Een moderne hoofdstad moet inzetten op een multimodaal model, waarin naast nog steeds de auto ook actieve vervoerswijzen en vooral een efficiënt openbaar vervoersnet hun plaats hebben.

Hij stelt echter vast dat het plaatje er vandaag helemaal anders uitziet. De oorspronkelijke ramingen blijken onvolledig te zijn, er werd al dan niet bewust verkeerde informatie verspreid, de bodemonderzoeken werden overhaast uitgevoerd, de vooropgestelde budgetten waren niet realistisch, de extra kosten werden onderschat en de bovengrondse werken brachten rampzalige gevolgen mee voor de maatschappij en de economie. Het project moest Brussel aantrekkelijker maken en het imago van de stad opvijzelen, maar bracht uiteindelijk net het tegenovergestelde effect teweeg. De reputatie van de stad is ernstig besmeurd, ook in het buitenland.

Als bepaalde informatie klopt, zou de overhaasting waarmee het project werd opgestart bovendien deels te

pourrait s'expliquer par un calendrier électoral visant à forcer une décision avant 2019. Si tel devait être le cas, c'est particulièrement grave pour un dossier qui engage Bruxelles pour plusieurs décennies.

La question ne consiste donc plus à savoir si le métro est souhaitable en théorie, ni même s'il pourrait faire rayonner Bruxelles, mais s'il est encore financièrement supportable. Avec un coût désormais supérieur à 4 milliards d'euros, il faut se demander si d'autres solutions — tram, réseau S ou autres alternatives — ne devraient pas être privilégiées.

Il considère que la priorité consiste désormais à suspendre le projet afin de pouvoir reposer les bonnes questions. Il s'agit d'évaluer le coût réel d'un achèvement, de vérifier la faisabilité financière, d'examiner les alternatives de tracé ou de matériel roulant, mais aussi de comparer l'option métro avec d'autres solutions telles que les bus, les trams, les trams rapides, le réseau S ou encore certaines technologies émergentes.

Dans l'intervalle, il estime urgent de restituer la surface aux habitants et aux commerçants. Selon lui, le chantier dure depuis trop longtemps et, en l'absence de perspective claire à court ou moyen terme, il n'est plus possible de laisser perdurer une telle situation, préjudiciable tant pour les citoyens que pour les travailleurs, les entreprises et l'image de Bruxelles.

La Région bruxelloise ne dispose pas, à ce jour, des 4 milliards nécessaires et l'autorité fédérale ne semble pas en mesure d'apporter l'aide requise. Il appelle dès lors à stopper l'hémorragie financière, à achever ce qui doit l'être pour redonner vie aux quartiers touchés et à s'interroger, plus largement, sur la capacité future de la Région à piloter des projets ambitieux et inspirants.

1.2.12. Exposé de Michel Vandeputte, vice-président, ASBL Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (GUTIB)

M. Michel Vandeputte rappelle que le GUTIB s'est toujours montré favorable au métro comme mode de transport fréquent, rapide et efficace, complémentaire du tram et du bus. Il insiste toutefois sur la nécessité d'un usage responsable des financements publics, qu'ils soient régionaux, fédéraux ou issus des contribuables et des usagers de la STIB.

Revenant à la genèse du projet, il rappelle que, de même qu'il existe des axes piétons, cyclables, routiers ou de tram en site propre, le métro s'est historiquement développé sur des axes est-ouest et sur une ceinture

verklaren zijn door het feit dat men de beslissing daarover er nog voor de verkiezingen van 2019 wilde doorduwen. Als dat waar is, dan is dat bijzonder erg, want het gaat hier om een dossier waar het gewest tientallen jaren aan gebonden is.

Het is dus niet langer de vraag of de metrolijn in theorie wenselijk is, of dat zij Brussel extra uitstraling zou kunnen bezorgen, maar wel of zij überhaupt nog betaalbaar is. Aangezien de kostprijs inmiddels is opgelopen tot meer dan 4 miljard euro, moeten we ons afvragen of het niet beter zou zijn om te opteren voor een andere oplossing zoals een tramverbinding, het S-net of een ander alternatief.

Hij vindt dat het er nu in de eerste plaats op aankomt om het project stil te leggen, zodat de juiste vragen kunnen worden gesteld. Het is nodig om te ramen hoeveel het in werkelijkheid zou kosten om het project te voltooien, na te gaan in hoeverre dat financieel haalbaar is, alternatieve tracés en alternatief rollend materieel te overwegen, maar ook om de keuze voor een metrolijn af te wegen tegenover andere oplossingen zoals een buslijn, een tramlijn, een sneltramlijn, het S-net of andere opkomende technologieën.

Intussen moet ook dringend de bovengrondse ruimte worden teruggegeven aan de bewoners en de handelaars. Volgens hem duren de werken al veel te lang. Er is op korte of middellange termijn geen duidelijk zicht op een uitkomst. Die situatie mag niet blijven aanslepen, want zij treft niet alleen de bevolking, maar ook de mensen die hun brood moeten verdienen, de bedrijven en het imago van Brussel.

Het Brussels Gewest heeft de vereiste 4 miljard euro vandaag niet en de federale overheid blijkt niet in staat om de nodige hulp te bieden. Daarom roept hij op om de financiële bloeding te stelpen, af te werken wat nodig is om het leven in de getroffen wijken weer op gang te laten komen en zich in het algemeen af te vragen of het gewest nog in staat is om in de toekomst ambitieuze en begees-terende projecten in goede banen te leiden.

1.2.12. Uiteenzetting door Michel Vandeputte, ondervoorzitter van de vzw Groupement des usagers des transports publics à Bruxelles (GUTIB)

De heer Michel Vandeputte benadrukt dat de GUTIB altijd voorstander is geweest van de metro als een snel en efficiënt vervoersmiddel met een hoge frequentie, dat een aanvulling vormt op de tram en de bus. Het is echter nodig om op een verantwoorde manier om te springen met publiek geld, of dat nu afkomstig is van het gewest, de federale overheid, de belastingbetaler of de reizigers van de MIVB.

Om vervolgens de link te leggen met de totstand-koming van het project wijst hij erop dat er naast assen voor voetgangers, fietsers, autoverkeer en trams met een eigen bedding ook een as werd aangelegd voor het

autour de la ville. L'axe nord-sud constitue dès lors le chaînon manquant.

Il regrette toutefois l'abandon du tracé initial, qu'il juge plus fluide que l'option actuellement en cours sous le palais du Midi, marquée par des courbes et contre-courbes qui imposent des restrictions de vitesse peu attractives pour les voyageurs.

Il rappelle que les grandes lignes du métro nord-sud figurent déjà dans les plans dès 1975 et sont renforcées dans les années 1980. Il est admis depuis longtemps que le prémétro actuel constitue seulement une solution transitoire en attendant la circulation d'un véritable métro sur cet axe.

Il regrette également que la question du métro 3 n'ait jamais été réellement débattue au sein du comité consultatif des usagers auprès de la STIB. Ce comité, prévu par l'ordonnance de 1990, cesse en pratique de fonctionner à partir de 2016.

Il rappelle également que le métro n'est pas utilisé uniquement par les Bruxellois, mais aussi par un nombre croissant de navetteurs provenant d'autres régions, voire de l'international. Dans cette perspective, l'appui du Fédéral via Beliris lui paraît essentiel.

Le GUTIB déplore qu'au fil des années, et pendant toute la phase de fonctionnement du prémétro sur l'axe nord-sud, la STIB ne mette pas en œuvre de plan d'action ambitieux pour améliorer la desserte existante. Il regrette de manière plus générale que les usagers ne soient pas davantage associés aux modifications du réseau, en particulier lorsqu'elles concernent des lignes structurantes.

L'orateur précise dès lors que le GUTIB continue à soutenir le métro sur l'axe nord-sud, à condition que le projet s'inscrive dans un cadre budgétaire soutenable, que le temps global de déplacement des usagers soit correctement pris en compte, que l'évolution du réseau existant fasse l'objet d'une concertation adéquate et que l'opérateur comme le politique fassent preuve d'une écoute réelle.

Il estime également qu'un plan d'action destiné à améliorer rapidement la desserte actuelle doit être mis en œuvre sans délai. Sur un ton plus imagé, il relève que si la jonction ferroviaire Nord-Midi commence en 1895 pour être inaugurée en 1952, il ne faudrait pas que le métro 3 suive une chronologie comparable et soit inauguré en 2052.

1.2.13. Exposé de Benoît Moritz, vice-président, Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS)

M. Benoît Moritz rappelle d'abord que la CRMS, à la différence de la Direction du patrimoine culturel,

metroverkeer. De eerste metrolijnen liepen van oost naar west en in een lus rond de stad. De noord-zuidas was dus de ontbrekende schakel.

Hij betreurt echter dat werd afgestapt van het oorspronkelijke tracé. Daarop was veel vlotter verkeer mogelijk geweest dan op het tracé onder het Zuidpaleis waarvoor vandaag gekozen is, met bochten en tegenbochten waardoor de reissnelheid noodgedwongen lager zal liggen, wat niet zo aantrekkelijk is voor de reizigers.

Hij wijst erop dat de grote lijnen voor de metro van noord naar zuid al in 1975 op plan stonden en in de jaren tachtig verder werden uitgewerkt. Men gaat er al sinds lang van uit dat de huidige premetrolijn slechts een tijdelijke oplossing is in afwachting van de omvorming ervan tot een volwaardige metrolijn.

Hij betreurt ook dat in de adviesraad van de gebruikers van de MIVB nooit echt van gedachten werd gewisseld over Metro 3. Dat comité, dat opgenomen was in de ordonnantie van 1990, werkt in de praktijk al sinds 2016 niet meer.

Vervolgens beklemtoont hij dat niet alleen de Brusselaars gebruikmaken van de metro, maar ook steeds meer pendelaars uit de andere gewesten en buitenlanders. Daarom lijkt het hem essentieel dat de federale overheid bijspringt via Beliris.

De GUTIB betreurt dat de MIVB in al die jaren dat de premetrolijn op de noord-zuidas reeds wordt uitgebaat, nooit een ambitieus actieplan heeft uitgerold om de huidige bediening te verbeteren. Algemeen genomen vindt hij het ook jammer dat de reizigers niet de kans krijgen om hun stem te laten horen over de aanpassingen van het vervoersnet en dan vooral op de structurerende lijnen.

De spreker verduidelijkt dan ook dat de GUTIB voorstander blijft van de metrolijn van noord naar zuid, op voorwaarde dat het project een houdbaar budgettair traject volgt, er voldoende rekening wordt gehouden met de totale reistijd voor de gebruikers, er op passende wijze overleg wordt gepleegd over de verdere ontwikkeling van het bestaande net en zowel de openbaarvervoersmaatschappij als de politiek zich luisterbereid opstellen.

Voorts meent hij dat er onverwijld een actieplan moet worden uitgevoerd om de huidige bediening snel te verbeteren. Afronden doet hij met een beeldrijke vergelijking. De werken voor de Noord-Zuidverbinding gingen van start in 1895, maar het duurde nog tot in 1952 eer die werd ingehuldigd. Hopelijk wordt voor metrolijn 3 niet hetzelfde tijdschema gevolgd, want dan zouden we daar nog tot in 2052 op moeten wachten.

1.2.13. Uiteenzetting door Benoît Moritz, ondervoorzitter van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML)

De heer Benoît Moritz merkt vooreerst op dat de KCML, in tegenstelling tot de directie Cultureel Erfgoed,

constitue une instance régionale d'avis indépendante. Elle se compose de dix-huit membres disposant chacun d'une compétence reconnue en matière de patrimoine, notamment en architecture, urbanisme, histoire de l'art, archéologie, paysage, droit ou ingénierie. Ces membres sont désignés par le Gouvernement régional pour un mandat de six ans, sur proposition du Parlement ou de la CRMS elle-même.

En application du CoBAT, la mission principale de la CRMS consiste à formuler des avis collégiaux sur les demandes de permis d'urbanisme relatives à des monuments, sites ou ensembles classés ou sauvegardés. Dans certains cas, cet avis est contraignant. La commission remet également des avis sur des biens non protégés inscrits à l'inventaire ou situés en zone de protection, propose ou examine des mesures de classement ou d'inscription sur la liste de sauvegarde et peut encore formuler des recommandations de sa propre initiative. Dans l'exercice de ces missions, son analyse repose généralement sur les dossiers transmis, parfois complétés par des rapports de la Direction du patrimoine culturel, ainsi que sur l'expertise pluridisciplinaire de ses membres.

L'orateur souligne que le projet de métro nord-sud concerne plusieurs quartiers sensibles, comportant parfois un patrimoine bâti important ainsi qu'un patrimoine arboré remarquable. Il touche à des bâtiments ou paysages protégés, traverse des zones présentant un intérêt patrimonial et affecte certains points de vue urbains. Dans le cadre de la législation bruxelloise en matière d'aménagement du territoire, la CRMS est consultée à plusieurs reprises sur le projet métro 3.

Il précise toutefois que, dans ses avis, la commission ne se prononce jamais sur l'opportunité du tracé lui-même, ni pour le tronçon sud ni pour le tronçon nord. Elle concentre en revanche son attention sur l'impact du projet sur le patrimoine, sur les conséquences du tracé et des ouvrages sur le sous-sol, ainsi que sur les effets possibles des travaux sur les lieux où se trouve un patrimoine arboré ou bâti remarquable. Il rappelle d'ailleurs qu'en février 2023, donc en dehors de la période aujourd'hui examinée, la CRMS publie une lettre ouverte au sujet des risques encourus par le palais du Midi.

Revenant à la période 2009-2018, il indique que la CRMS est consultée ponctuellement sur la station Constitution, et plus régulièrement sur le tronçon nord entre la gare du Nord et Bordet, tant pour les modifications du PRAS que pour les stations.

S'agissant du tronçon sud, il précise que la commission n'est pas consultée sur la nécessaire modification du PRAS. Après vérification auprès du secrétariat, aucune

een onafhankelijk gewestelijk adviesorgaan is. Zij bestaat uit achttien leden, die elk beschikken over erkende expertise in erfgoedzaken, met name op het gebied van architectuur, stedenbouw, kunstgeschiedenis, archeologie, landschappen, recht of engineering. Die leden worden op voordracht van het Parlement of de KCML zelf door de gewestregering benoemd voor een termijn van zes jaar.

De KCML heeft conform het BWRO als belangrijkste taak om als college adviezen te formuleren over aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen voor monumenten, landschappen of beschermde of op de bewaarlijst ingeschreven gebouwen. In sommige gevallen is dat advies bindend. De commissie brengt ook adviezen uit over niet-beschermde gebouwen die opgenomen zijn in de inventaris van het bouwkundig erfgoed of die zich bevinden in een vrijwaringszone, ze kan maatregelen voorstellen of onderzoeken om een goed te beschermen of op te nemen op de bewaarlijst en ze kan ook uit eigen beweging aanbevelingen formuleren. Ze baseert zich voor het uitvoeren van haar onderzoekstaken op de dossiers die ze krijgt aangeleverd, soms aangevuld met verslagen van de directie Cultureel Erfgoed, en op de multidisciplinaire expertise van haar leden.

De spreker benadrukt dat de geplande metrolijn van noord naar zuid door meerdere gevoelige wijken zou lopen. In sommige daarvan bevinden zich gebouwen met erfgoedkundige waarde of zelfs enkele opmerkelijke bomen. De nieuwe lijn zou gevolgen inhouden voor enkele beschermde gebouwen of landschappen, door een aantal gebieden met waardevol erfgoed lopen en het stedelijke uitzicht op bepaalde plaatsen wijzigen. De KCML werd krachtens de Brusselse wetgeving inzake ruimtelijke ordening meermaals geraadpleegd over het Metro 3-project.

De commissie heeft zich in haar adviezen echter nooit uitgesproken over de wenselijkheid van het tracé zelf. Ze heeft dat niet gedaan voor het zuidelijke deel en evenmin voor het noordelijke. Ze spitte haar aandacht daarentegen toe op de gevolgen van het project voor het erfgoed, de impact van het tracé en de bouwwerken op de ondergrond en de mogelijke weerslag van de werken op locaties met opmerkelijke bomen of gebouwen met erfgoedkundige waarde. Vervolgens wijst hij erop dat de KCML in februari 2023, dus na de periode die de commissie vandaag bespreekt, een open brief heeft gepubliceerd over de risico's die zich stelden voor het Zuidpaleis.

In de periode van 2009 tot 2018 werd de KCML af en toe geraadpleegd over het station Grondwet. Daarnaast werd ze ook op regelmatigere basis geraadpleegd over het noordelijke traject tussen het Noordstation en Bordet. De gestelde vragen hadden zowel betrekking op de aanpassingen van het GBP als op de stations.

Over de wijzigingen die aan het GBP moesten worden aangebracht voor het zuidelijke traject werd de commissie niet geraadpleegd. Het secretariaat heeft er geen

explication ne permet d'éclaircir cette absence de consultation, contrairement au tronçon nord, pour lequel la CRMS est bien sollicitée.

En novembre 2015, la CRMS est consultée au début de l'instruction de la demande de permis d'urbanisme relative à la station Constitution, aujourd'hui Toots Thielemans, ainsi qu'aux accès à Stalingrad et aux réaménagements de surface. La commission formule alors plusieurs remarques importantes sur la lisibilité de l'espace public et sur la préservation du patrimoine arboré. Elle rappelle également l'existence de tracés alternatifs, jugés moins risqués pour le palais du Midi, et demande qu'une étude détaillée et chiffrée soit menée sur le scénario prévoyant le passage de deux tunnels sous l'édifice.

En 2018, la CRMS est à nouveau consultée sur la version définitive des plans, modifiée depuis 2015 mais confirmant le passage en oblique sous le palais. Elle formule alors des recommandations insistantes afin que les interventions souterraines et les reprises en sous-œuvre, jugées trop peu documentées, garantissent pleinement la stabilité et la pérennité du palais du Midi. Elle demande que toutes les précautions nécessaires soient prises, en complément de ses observations détaillées sur les aménagements de surface et les stations.

Pour le tronçon nord, entre la gare du Nord et Bordet, la CRMS agit dès juillet 2014, après la publication du tracé par le gouvernement bruxellois. De sa propre initiative, elle adresse alors un courrier à l'administrateur délégué de la STIB afin de demander à être associée au comité d'accompagnement du prolongement vers Schaerbeek et Evere. Cette demande reste sans suite, alors même que les enjeux patrimoniaux liés notamment aux stations Collignon et Riga se révèlent par la suite particulièrement importants.

En septembre 2017, contrairement au tronçon sud, la CRMS est bien consultée sur la modification du PRAS permettant la liaison entre la gare du Nord et Bordet. Elle remet à cette occasion un avis détaillé, attirant notamment l'attention sur la disparition, au square Riga, d'une zone verte de grande valeur patrimoniale et demandant l'étude d'accès alternatifs.

Un mois plus tard, en octobre 2017, la commission rend un nouvel avis détaillé sur la première demande complète relative au métro nord. Cette demande comprend la construction du tunnel, de sept nouvelles stations, d'un dépôt à Haren, l'aménagement de divers espaces publics ainsi que l'abattage de quelque 260 arbres. La CRMS formule principalement des remarques sur les aménagements de surface, sur les accès aux stations, sur la méthode du *cut and cover*, sur l'impact de la signalétique de la STIB dans l'espace public ainsi que sur le choix des matériaux et des plantations.

verklaring voor waarom de KCML wel werd geraadpleegd over het noordelijke deel, maar niet over het zuidelijke.

In november 2015 werd de KCML geraadpleegd bij aanvang van het onderzoek van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het station Grondwet, dat vandaag de naam Toots Thielemans draagt, en over de toegankelijkheid van de Stalingradwijk en de bovengrondse aanpassingen. De commissie formuleerde toen een aantal belangrijke opmerkingen over de leesbaarheid van de openbare ruimte en het behoud van het bomenerfgoed. Ze benadrukte ook dat er alternatieve tracés waren, die als minder risicovol werden beschouwd voor het Zuidpaleis, en ze vroeg om een scenario met twee tunnels onder het gebouw uitvoerig te onderzoeken en daarvan een raming te maken.

In 2018 werd de KCML opnieuw geraadpleegd over de definitieve versie van de plannen, die er anders uitzagen dan die van 2015 maar de schuine doorgang onder het paleis bevestigden. Ze formuleerde vervolgens enkele dwingende aanbevelingen om de stabiliteit en het behoud van het Zuidpaleis bij de ondergrondse ingrepen en de onderschoeiing, die naar haar oordeel onvoldoende waren gedocumenteerd, veilig te stellen. Ze vroeg om aansluitend op haar uitvoerige opmerkingen over de bovengrondse aanpassingen en de stations alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen.

Over het noordelijke traject, tussen het Noordstation en Bordet, liet de KCML al van zich horen in juli 2014, nadat de Brusselse Regering het tracé had bekendgemaakt. De commissie stuurde toen uit eigen beweging een brief naar de gedelegeerd bestuurder van de MIVB met het verzoek om te worden betrokken bij het begeleidingscomité voor de uitbreiding naar Schaerbeek en Evere. Aan dat verzoek werd geen gevolg gegeven, hoewel zich later belangrijke uitdagingen aandienden die verband hielden met het erfgoed rond de stations Collignon en Riga.

In september 2017 werd de KCML geraadpleegd over de aanpassing van het GBP die de verbinding tussen het Noordstation en Bordet mogelijk moest maken. Voor het zuidelijke deel was dat niet gebeurd. De commissie bracht toen een omstandig advies uit, waarin ze er onder meer de aandacht op vestigde dat een stuk groen met grote erfgoedwaarde aan de Rigasquare verloren zou gaan. Ze vroeg om alternatieve toegangen te onderzoeken.

Een maand later, in oktober 2017, formuleerde de commissie een nieuw uitvoerig advies over de eerste volledige vergunningsaanvraag voor de noordelijke metrolijn. Die aanvraag was ingediend voor de bouw van de tunnel, zeven nieuwe stations, een stelplaats in Haren, de inrichting van verschillende openbare ruimten en de kap van ongeveer 260 bomen. De KCML maakte vooral opmerkingen over de bovengrondse aanpassingen, de toegangen tot de stations, de *cut-and-covertechniek*, de impact van de bewegwijzering van de MIVB in de openbare ruimte en de keuze van materialen en beplanting.

Pour le square Riga, la commission émet une série de recommandations spécifiques. Elle souligne les conséquences de la méthode du *cut and cover* sur les valeurs patrimoniales du site et sur l'existence d'arbres remarquables, et demande une révision importante de cette partie du projet. Pour les autres stations, elle formule également des remarques détaillées.

En mars 2018, à la demande de la STIB et de Beliris, la CRMS rend encore un avis de principe sur dix-sept scénarios de mise en œuvre du passage du métro à la station à réaliser au square Riga. Elle demande d'écarter tout scénario de *cut and cover* intégral, toute implantation de station entraînant le déplacement ou l'abattage d'arbres remarquables, ainsi que toute modification de la composition remarquable du square arboré.

Parallèlement, la CRMS est consultée sur deux demandes de classement comme site de l'avenue Huart Hamoir et du square Riga, l'une introduite par la commune, l'autre par une ASBL. Elle remet un avis favorable, considérant ces demandes comme compatibles avec le projet de métro, pour autant que ses recommandations relatives aux scénarios soient suivies. Finalement, seule l'avenue Huart Hamoir est classée comme site par le gouvernement, tandis que le square Riga est seulement inscrit dans la zone de protection.

En conclusion, il constate que les avis de la CRMS interviennent ponctuellement dans le cadre de l'instruction des permis d'urbanisme et des modifications du PRAS — uniquement pour le segment nord en ce qui concerne ces dernières — mais sans participation en amont ni aux comités d'accompagnement, ce qui ne facilite pas toujours le travail de la commission. Malgré cela, sa position reste constante: elle ne remet pas en cause le tracé, mais veille à ce que les aménagements de surface, les stations, les édifices techniques, les plantations, les raccords et les autres dispositifs hors sol soient réalistes et respectueux du patrimoine ainsi que du paysage urbain, dans toutes leurs composantes et à toutes les échelles. À chaque étape, la commission formule des recommandations détaillées. Même si elle alerte à une reprise l'opinion publique sur les risques que certaines options font peser sur le palais du Midi, c'est avant tout à travers ses avis qu'elle formule ses remarques et recommandations.

1.2.14. Exposé de Jean-Michel Bleus, chargé de mission, ASBL Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), et de Tim Cassiers, responsable mobilité et qualité de l'air, ASBL Bral – Stadsbeweging voor Brussel

M. Tim Cassiers précise d'emblée qu'il intervient également au nom du Bral et d'Inter-Environnement

Voor de Rigasquare formuleerde de commissie een reeks specifieke aanbevelingen. Ze wees op de gevolgen van de *cut-and-covertechniek* voor de erfgoedwaarde van het plein en de opmerkelijke bomen die er stonden. Ze vroeg om dat deel van het project grondig te herzien. Ook over de andere stations formuleerde ze uitgebreide opmerkingen.

Op verzoek van de MIVB en Beliris bracht de KCML in maart 2018 een principeadvies uit over zeventien scenario's voor het doortrekken van de metrolijn via het nog te bouwen station onder de Rigasquare. Daarin drong ze erop aan alle scenario's uit te sluiten waarbij enkel gebruikgemaakt zou worden van de *cut-and-covertechniek* en te vermijden dat door de bouw van stations opmerkelijke bomen zouden moeten worden verplaatst of gekapt. Ook moest elke wijziging van de kenmerkende indeling van de square met bomen worden vermeden.

Daarnaast werd de KCML geraadpleegd over twee aanvragen om de Huart Hamoirlaan en de Rigasquare te beschermen als landschap. De ene aanvraag was ingediend door de gemeente, de andere door een vzw. De commissie bracht een gunstig advies uit, aangezien de aanvragen volgens haar verenigbaar waren met het metroproject, mits haar aanbevelingen over de scenario's zouden worden gevolgd. Uiteindelijk werd enkel de Huart Hamoirlaan door de regering als landschap beschermd, terwijl de Rigasquare enkel in de vrijwaringszone werd opgenomen.

Afrondend merkt de spreker op dat de KCML af en toe adviezen heeft geformuleerd naar aanleiding van het onderzoek van stedenbouwkundige vergunningen en aanpassingen van het GBP (wat dat laatste betreft enkel voor het noordelijke traject), maar dat de commissie niet betrokken werd bij de voorbereidende fase en evenmin heeft deelgenomen aan de begeleidingscomités, wat haar werk soms bemoeilijkte. Desondanks is ze bij haar standpunt gebleven: ze stelde het tracé niet in vraag, maar ze waakte er wel over dat de bovengrondse aanpassingen, de stations, de technische installaties, de beplanting, de verbindingen en de andere bovengrondse elementen realistisch waren en zowel het erfgoed als het stedelijke landschap zouden respecteren, op alle niveaus en in al hun facetten. In elke fase formuleerde de commissie uitvoerige aanbevelingen. De commissie heeft het grote publiek eenmaal gewaarschuwd voor de risico's die bepaalde opties inhielden voor het Zuidpaleis, maar haar opmerkingen en aanbevelingen formuleerde ze vooral via haar adviezen.

1.2.14. Uiteenzetting door Jean-Michel Bleus, opdrachthouder bij de vzw Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), en Tim Cassiers, verantwoordelijke mobiliteit en luchtkwaliteit bij de vzw BRAL - Stadsbeweging voor Brussel

De heer Tim Cassiers merkt inleidend op dat hij ook spreekt namens BRAL en Inter-Environnement Bruxelles,

Bruxelles, les trois associations ayant travaillé ensemble sur ce dossier. À ce titre, elles mènent un travail d'analyse des projets, des discours politiques et des positions adoptées tant par le gouvernement que par des opérateurs comme la STIB.

Durant toute la période considérée, ces associations produisent de nombreuses analyses sur ce projet et sur son inscription dans l'histoire urbaine bruxelloise. Leur position, explique-t-il, est constante: opposer métro et ville constitue un faux dilemme. Elles cherchent avant tout à mettre en évidence les problèmes structurels qui apparaissent progressivement et à montrer que la situation actuelle — explosion des coûts, blocage du chantier au nord et au sud — trouve son origine dans toute l'histoire du projet.

Il insiste aussi sur le fait que dès 2008, le projet de tram existant est progressivement abandonné au profit d'un schéma centré sur une seule grande ligne traversant le centre, au détriment de nombreuses liaisons directes auparavant offertes aux habitants, notamment à Schaerbeek.

M. Jean-Michel Bleus se réfère à la déclaration de politique régionale 2009-2014, qui fixe trois conditions à la poursuite de l'étude d'un projet de métro ou de prémétro. Il rappelle qu'à l'époque, il est encore question de métro ou de prémétro, et qu'il importe de garder ces trois critères à l'esprit pour comprendre la suite du dossier et les biais des études du Bureau Métro Nord.

Il résume ces trois conditions: la fréquentation attendue doit être suffisamment élevée pour justifier un métro; il faut prêter attention aux coûts d'investissement, d'infrastructure et d'exploitation; enfin, des mesures parallèles de rationalisation de la circulation en surface doivent être prévues.

Il rappelle ensuite le lancement du protocole de collaboration Beliris-Région-STIB à la fin de l'année 2009, document qui organise dans les grandes lignes le partage des compétences et des responsabilités entre les trois acteurs.

L'orateur aborde ensuite l'année 2012, au moment où le Bureau Métro Nord achève son étude d'opportunité socio-économique. L'ARAU en prend connaissance à la fin de l'année 2012 et publie alors une analyse des conclusions ainsi que de la méthodologie retenue. Il y relève d'abord le conflit d'intérêts inhérent à la nature même du marché: si le Bureau Métro Nord conclut, à l'issue de la première tranche, que le métro constitue la bonne solution et que le gouvernement approuve cette conclusion, les tranches suivantes du marché, soit quarante millions d'euros supplémentaires, lui reviennent.

aangezien de drie verenigingen samen rond dit dossier hebben gewerkt. Ze analyseren samen de projecten, politieke uitspraken en standpunten van zowel de regering als andere actoren, zoals de MIVB.

De verenigingen hebben gedurende de hele periode die in de commissie wordt besproken, talrijke analyses over dit project en de plaats ervan in het Brussels stadsverhaal opgesteld. Ze hebben steeds hetzelfde standpunt ingenomen: de keuze voor de metro of de stad is een schijndilemma. Hun voornaamste doel is om de structurele problemen bloot te leggen die zich geleidelijk hebben ontwikkeld en aan te tonen dat de huidige situatie (explosieve kostenstijging, stilstand van de werken op het noordelijke en het zuidelijke deel) haar oorsprong vindt in de hele geschiedenis van het project.

Hij benadrukt tevens dat al in 2008 de bestaande tramplannen geleidelijk aan de kant werden geschoven ten gunste van een plan voor één grote lijn dwars door het centrum, waardoor vele rechtstreekse verbindingen voor de bewoners sneuvelden, vooral in Schaerbeek.

De heer Jean-Michel Bleus verwijst naar de gewestelijke beleidsverklaring 2009-2014, waarin drie voorwaarden werden gesteld voor de verdere bestudering van een metro- of premetroproject. Hij wijst erop dat destijds de keuze voor een metro of premetro nog openlag. Het is belangrijk om die drie criteria in het achterhoofd te houden om de verdere ontwikkeling van het dossier en de vooringenomenheid in de studies van Bureau Métro Nord te begrijpen.

Hij vat de drie voorwaarden als volgt samen: het verwachte reizigersaantal moest voldoende hoog zijn om een metroverbinding te rechtvaardigen, er moest aandacht zijn voor de investerings-, infrastructuur- en exploitatiekosten en er moesten gelijktijdig maatregelen worden gepland om het bovengrondse verkeer te stroomlijnen.

Vervolgens verwijst hij naar de start van het samenwerkingsprotocol tussen Beliris, het gewest en de MIVB eind 2009, een document dat in grote lijnen de verdeling van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden onder de drie partijen regelt.

De spreker gaat vervolgens in op het moment waarop Bureau Métro Nord in 2012 zijn studie naar de socio-ecologische opportuniteit van het metroproject afrondde. ARAU nam daar eind 2012 kennis van en publiceerde vervolgens een analyse van de conclusies en de gekozen methodologie. De vereniging wees vooreerst op het belangenconflict dat voortvloeide uit de aard van de opdracht. Indien Bureau Métro Nord na afloop van de eerste schijf zou concluderen dat de metro de goede oplossing was en de regering die conclusie vervolgens zou goedkeuren, zouden ook de volgende schijven van de opdracht, goed voor nog eens veertig miljoen euro, aan BMN worden toegewezen.

Il dénonce ensuite plusieurs biais dans l'étude. D'abord, pour démontrer que le métro se justifie en raison d'une forte fréquentation attendue, le Bureau Métro Nord retient l'hypothèse dite volontariste d'un péage urbain de dix euros par jour. En partant de cette hypothèse irréaliste, l'étude gonfle mécaniquement le nombre de personnes qui se reporteraient sur les transports publics.

Il relève aussi une minimisation du potentiel du tram. À titre d'exemple, pour calculer le taux d'occupation et de saturation des trams, l'étude retient une norme de trois passagers par mètre carré, alors que la référence habituelle est de quatre passagers par mètre carré.

Enfin, il insiste sur la sous-estimation des coûts, également mise en évidence par la Cour des comptes. Selon lui, plusieurs postes indispensables sont oubliés dans l'estimation du Bureau Métro Nord, notamment le dépôt à Haren, le matériel roulant et l'ensemble de la transformation de l'axe nord-sud (Albert-gare du Nord).

M. Tim Cassiers reprend ensuite le fil chronologique et rappelle qu'en 2013, le gouvernement arrête son choix sur le tracé direction Bordet parmi trois variantes étudiées plus en détail. Il regrette qu'aucun débat public réel n'ait lieu à ce sujet, ni au sein de la Commission régionale de la mobilité ni plus largement dans la société. Il souligne que le communiqué de presse de la ministre évoque quinze variantes examinées pour l'extension nord, mais que ces variantes ne font jamais l'objet d'un débat contradictoire public.

M. Jean-Michel Bleus poursuit avec l'enquête publique de 2016 sur le cahier des charges de l'étude d'incidences pour les travaux de la station Constitution, aujourd'hui Toots Thielemans, ainsi que pour les tunnels de raccordement au réseau existant. Il rappelle qu'à cette époque, des enquêtes publiques ont encore lieu sur les cahiers des charges des études d'incidences, possibilité supprimée ensuite par la réforme du CoBAT de 2017.

Il souligne qu'en avril-mai 2016, soit sept ans après le lancement du projet, il s'agit de la première enquête publique liée au métro nord, et encore seulement sur une partie très limitée du projet. À ses yeux, cela illustre parfaitement le saucissonnage dénoncé depuis le début.

Il mentionne aussi la commission de concertation du 21 juin 2016, au cours de laquelle de nombreux habitants, commerçants et riverains se disent abasourdis, inquiets et mis devant le fait accompli par un projet qui s'impose à leur quartier avec la promesse de longues années de chantier. Face à cette situation, la STIB promet l'organisation d'une réunion d'information destinée à répondre aux questions. Or, le jour même où cette réunion doit avoir lieu, elle est annulée et reportée sans qu'aucune nouvelle date ne soit communiquée.

Daarnaast hekelde de vereniging allerlei vooringenomenheden in de studie. Om aan te tonen dat de metroverbinding gerechtvaardigd zou zijn wegens het hoge aantal verwachte reizigers op die lijn, ging Bureau Métro Nord uit van de voluntaristische aanname dat een stadstol van tien euro per dag zou worden ingevoerd. Door te vertrekken van die onrealistische aanname ging de studie automatisch uit van een bijzonder hoog aantal personen die zouden overstappen op het openbaar vervoer.

Ook werd het potentieel van de tram onderschat. Zo bijvoorbeeld werd in de studie, om de bezettings- en verzadigingsgraad van de trams te berekenen, een norm gehanteerd van drie passagiers per vierkante meter, terwijl de gangbare norm vier passagiers per vierkante meter bedraagt.

De vereniging benadrukte eveneens, net als het Rekenhof in zijn verslag, dat de kosten werden onderschat. Volgens de spreker ontbraken verschillende essentiële uitgaveposten in de raming van Bureau Métro Nord, waaronder de stelplaats in Haren, het rollend materieel en de volledige omvorming van de noord-zuidas (Albert-Noordstation).

De heer Tim Cassiers vervolgt het chronologisch overzicht en herinnert eraan dat de regering in 2013 het tracé richting Bordet uitkoos uit de drie nader onderzochte varianten. Hij betreurt dat er geen echt publiek debat over dit onderwerp heeft plaatsgevonden, noch binnen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, noch binnen het ruimere kader van de samenleving. In het persbericht van de minister was er sprake van vijftien onderzochte varianten voor de noordelijke uitbreiding, maar daar is nooit een openbaar debat op tegenspraak over gevoerd.

De heer Jean-Michel Bleus bespreekt vervolgens het in 2016 gevoerde openbaar onderzoek over het bestek voor de effectenstudie over de werken aan het station Grondwet, dat nu Toots Thielemans heet, en de tunnels die een verbinding moesten vormen met het bestaande net. Hij wijst erop dat in die periode ook openbare onderzoeken plaatsvonden over de bestekken voor de effectenstudies. Die mogelijkheid werd later afgeschaft door de hervorming van het BWRO in 2017.

In april-mei 2016, dus zeven jaar na de start van het project, vond het eerste openbaar onderzoek over een zij het zeer beperkt deel van het noordelijke traject van de metrolijn plaats. Volgens hem illustreert dat perfect de versnippering die vanaf het begin werd aangeklaagd.

Hij verwijst ook naar de overlegcommissie van 21 juni 2016, waar heel wat buurtbewoners en handelaars uiting gaven aan hun verbijstering en ongerustheid. Zij stonden voor een voldongen feit: het project werd aan hun wijk opgelegd, met jarenlange werken in het vooruitzicht. Daarop beloofde de MIVB een infobijeenkomst te organiseren om vragen te beantwoorden. Die vergadering werd op de dag waarop zij gepland was, afgelast en uitgesteld naar een latere datum, maar er werd niet bijgezegd wanneer.

M. Tim Cassiers insiste encore sur la décision relative au PRAS, qui illustre selon lui le biais général du dossier: dès lors que l'on veut un métro, on finit par construire un métro. Il rappelle que le manque de concertation n'est pas seulement dénoncé par les associations elles-mêmes, mais aussi par la Commission régionale de mobilité, par la commune de Schaerbeek et par le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, lequel demande déjà à l'époque une véritable étude coûts-bénéfices pour la mobilité bruxelloise.

Il estime particulièrement important de rappeler que la décision de réaliser un métro repose largement sur l'idée d'un report modal significatif. Or, selon lui, les chiffres de l'étude montrent que cet effet est en réalité très limité. En réalité, l'alternative consistant à renforcer fortement la ligne de tram 55 aboutit à une diminution du trafic automobile pratiquement équivalente à celle attendue du métro 3. Une autre alternative, reposant sur deux lignes de tram, n'est même pas évaluée sous l'angle du report modal, alors qu'elle dessert, selon les chiffres mêmes des études, beaucoup plus d'habitants, de pôles d'emploi, de noyaux commerciaux, d'écoles et de zones de développement que l'option métro.

Enfin, **M. Jean-Michel Bleus** évoque rapidement l'enquête publique de début 2018 relative à la transformation de la station Albert en station de métro. Il indique qu'un flyer d'information est bien imprimé à l'époque, mais qu'il n'est jamais distribué, ce qui empêche le public de prendre connaissance correctement de l'enquête. Il estime surtout que cette division du projet en sous-parties permet d'éviter une étude d'incidences globale: la demande de permis pour Albert n'est soumise ni à rapport ni à étude d'incidences, précisément parce qu'elle est dissociée du reste du projet.

1.2.15. Échange de vues

Mme Clémentine Barzin relève notamment que certains intervenants entendus plus tôt, en particulier Alain Flausch et M. Lauwers, décrivent une évolution de Bruxelles marquée par une exigence croissante en matière de qualité de vie et de maîtrise de l'aménagement urbain.

Elle observe par ailleurs deux types d'interventions parmi les personnes auditionnées: d'une part, celles de BECI et du GUTIB, dont elle s'interroge sur l'intensité de la production publique dans ce dossier; d'autre part, celles d'associations comme l'ARAU et Bral, qui lui paraissent extrêmement documentées et présentes sur de nombreux aspects du projet. Elle y voit deux manières différentes d'intervenir dans le débat public, et relève un lobbying qu'elle juge particulièrement marqué d'un côté.

Elle demande ensuite à la CRMS si l'avis rendu en 2015 sur le tracé Constitution aurait gagné à être sollicité

De heer Tim Cassiers gaat nog even in op de beslissing over het GBP, die volgens hem aantoont dat er sprake was van een algemene vooringenomenheid in dit dossier: wie een metro wil, legt die uiteindelijk ook aan. Volgens hem kwam er niet alleen van bij de verenigingen kritiek op het gebrek aan overleg, maar ook vanuit de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de gemeente Schaarbeek en de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die destijds al om een grondige kosten-batenanalyse van de Brusselse mobiliteit vroeg.

Hij vindt het belangrijk om te benadrukken dat de beslissing om een metro aan te leggen grotendeels steunde op de veronderstelling van een aanzienlijke modal shift. Volgens hem blijkt uit de cijfers van de studie echter dat die verschuiving in de praktijk zeer beperkt zou zijn. Zo leidt het alternatief dat erin bestaat tramlijn 55 fors te versterken, tot een vermindering van het autoverkeer die vrijwel gelijk is aan het verwachte effect van metrolijn 3. Voor een ander alternatief, met twee tramlijnen, werd zelfs niet nagegaan welke modal shift het zou teweegbrengen, terwijl er volgens de studiecijfers veel meer inwoners, tewerkstellingsplaatsen, handelskernen, scholen en ontwikkelingszones door bediend zouden worden dan door de overwogen metrolijn.

Tot slot verwijst **de heer Jean-Michel Bleus** kort naar het openbaar onderzoek van begin 2018 over de omvorming van het station Albert tot een metrostation. Hij wijst erop dat er destijds wel een informatiefolder werd gedrukt, maar dat die nooit werd verspreid, waardoor het publiek niet terdege op de hoogte werd gebracht van het onderzoek. Hij meent vooral dat men door het project op te splitsen in verschillende onderdelen kon vermijden om een globale effectenstudie uit te voeren: over de vergunningsaanvraag voor Albert werd geen effectenrapport opgesteld en evenmin een effectenstudie uitgevoerd, precies omdat die losgekoppeld was van de rest van het project.

1.2.15. Gedachtewisseling

Mevrouw Clémentine Barzin merkt op dat verschillende sprekers die eerder aan het woord zijn gekomen, in het bijzonder Alain Flausch en de heer Lauwers, een evolutie van Brussel hebben geschetst die wordt gekenmerkt door een toenemende aandacht voor levenskwaliteit en een gecontroleerde stedelijke ontwikkeling.

Bij de personen die nadien werden gehoord, ontwaart ze twee verschillende boodschappen. Aan de ene kant vraagt zij zich af in hoeverre BECI en de GUTIB zich in het openbaar hebben uitgelaten over dit dossier. Aan de andere kant heeft zij de indruk dat de verenigingen ARAU en BRAL bijzonder goed gedocumenteerd zijn en zich over heel wat aspecten van het project actief hebben getoond. Zij ziet daarin twee verschillende manieren om zich te manifesteren in het publieke debat. Vanuit één hoek is er volgens haar op een bijzonder opvallende manier gelobbyd.

Vervolgens vraagt zij de KCML of het niet beter zou zijn geweest dat het in 2015 uitgebrachte advies over het tracé

plus tôt. Elle l'interroge également sur les garanties supplémentaires qu'elle estime nécessaires afin que les travaux en sous-sol ne compromettent pas l'intégrité de l'hôtel communal de Schaerbeek. Enfin, à propos de l'avis rendu sur les dix-sept scénarios relatifs au square Riga, elle demande si la commission dispose d'une vision claire des différentes options envisagées et de la portée de ses propres recommandations.

M. Benoît Moritz répond que ni lui ni Mme Aurélie Autenne ne siégeaient déjà à la CRMS en 2015, mais qu'ils ont consulté les procès-verbaux et l'ensemble des documents pertinents. De manière générale, la CRMS défend aujourd'hui une implication aussi précoce que possible dans les dossiers, afin que les préoccupations patrimoniales puissent être prises en compte dès l'amont. Plus largement, il estime que, dans le dossier du métro, la question patrimoniale et l'expertise fine sur le patrimoine ne sont jamais vraiment intégrées au projet lui-même. Elles n'apparaissent qu'au moment des demandes de permis, alors même que les tracés traversent des quartiers où les enjeux patrimoniaux, tant au nord qu'au sud et autour du palais du Midi, sont manifestes.

À propos de l'hôtel communal de Schaerbeek, la CRMS a bien rendu des avis dans le cadre des différentes demandes de permis d'urbanisme. Elle ne remet pas en cause le tracé, mais alerte à plusieurs reprises sur les risques que le passage du métro sous cet édifice classé peut faire peser sur le patrimoine.

Mme Aurélie Autenne, secrétaire permanente de la CRMS, complète cette réponse en indiquant qu'une demande d'avis de principe est notamment introduite sur les deux ascenseurs prévus place Collignon, en face de l'hôtel communal de Schaerbeek, même si cette question dépasse en partie le cadre temporel de l'audition. Pour ce bâtiment comme pour le palais du Midi, la CRMS formule le même type d'alerte. Cependant, la commission ne dispose pas des moyens nécessaires pour mener elle-même une étude de stabilité alternative.

Concernant le square Riga, elle précise que les dix-sept scénarios ont bien été chiffrés. À la demande de la CRMS, ces scénarios sont complétés en mars 2018 par un schéma identifiant précisément le sort réservé aux arbres, dans un ensemble paysager comportant plusieurs spécimens remarquables. La commission rend alors un avis sur ces dix-sept options, en écartant d'emblée le scénario de *cut and cover* intégral, jugé le plus dommageable d'un point de vue patrimonial, même si Beliris l'identifie comme moins coûteux. Elle insiste sur le fait que la CRMS raisonne ici à partir de son expertise patrimoniale et de la nécessité de préserver une composition paysagère comprenant notamment des arbres remarquables. Elle rappelle enfin que la commission rend un avis favorable aux deux demandes de classement du square Riga et de l'avenue Huart Hamoir, tout en précisant qu'elle ne s'oppose pas au métro à condition que ses recommandations sur les

Grondwet eerder werd ingewonnen. Zij vraagt ook welke bijkomende waarborgen er volgens de commissie nodig zijn om te voorkomen dat door de ondergrondse werken schade zou worden berokkend aan het gemeentehuis van Schaerbeek. Tot slot vraagt zij, met betrekking tot het advies over de zeventien scenario's voor de Rigasquare, of de commissie een duidelijk overzicht kan geven van de verschillende overwogen opties en van de strekking van haar aanbevelingen.

De heer Benoît Moritz antwoordt dat noch hijzelf noch mevrouw Aurélie Autenne in 2015 al deel uitmaakten van de KCML, maar dat zij wel de verslagen en alle relevante documenten hebben geraadpleegd. Algemeen genomen pleit de KCML er vandaag voor om zo vroeg mogelijk bij de dossiers te worden betrokken, zodat er van bij het begin aandacht uitgaat naar de bekommernissen voor het erfgoed. Ruimer beschouwd vindt hij dat in het dossier van het project nooit ten volle rekening is gehouden met het erfgoed en met de grondige expertise daarover. Pas wanneer de vergunningen werden aangevraagd, werd daarbij stilgestaan, hoewel de tracés door wijken zouden lopen waar zich belangrijk erfgoed bevindt, zowel in het noorden als in het zuiden en rond het Zuidpaleis.

Wat het gemeentehuis van Schaerbeek betreft, heeft de KCML wel degelijk adviezen uitgebracht in het kader van de verschillende stedenbouwkundige vergunningsaanvragen. De commissie stelt het tracé niet in vraag, maar heeft meermaals gewaarschuwd voor de risico's die de doortocht van de metro onder dat beschermde gebouw kan inhouden voor het erfgoed.

Mevrouw Aurélie Autenne, vaste secretaris van de KCML, voegt daar nog aan toe dat een principeadvies werd gevraagd voor de twee geplande liften op het Collignonplein tegenover het gemeentehuis van Schaerbeek, ook al valt die beschouwing deels buiten de tijdens deze hoorzitting besproken periode. De KCML formuleerde voor dat gebouw soortgelijke waarschuwingen als voor het Zuidpaleis. De commissie beschikt evenwel niet over de nodige middelen om zelf een alternatieve stabiliteitsstudie uit te voeren.

Zij verduidelijkt dat de zeventien scenario's met betrekking tot de Rigasquare wel degelijk werden becijferd. Op vraag van de KCML werden die scenario's in maart 2018 aangevuld met een schema dat duidelijk moest maken wat er precies zou gebeuren met de bomen die deel uitmaakten van een landschappelijk geheel met meerdere opmerkelijke exemplaren. Vervolgens bracht de commissie een advies uit over die zeventien opties, waarbij het scenario van een volledige *cut-and-cover* onmiddellijk werd afgewezen, aangezien die de grootste schade zou berokkenen aan het erfgoed, ook al zou die techniek volgens Beliris minder kosten. Zij benadrukt dat de KCML daarbij uitging van haar erfgoedexpertise en van de noodzaak om een landschap met enkele opmerkelijke bomen te vrijwaren. Afrondend wijst zij erop dat de commissie een gunstig advies heeft uitgebracht over de twee beschermingsaanvragen voor de Rigasquare en

modalités concrètes de réalisation et de création des stations soient suivies.

M. Stijn Bex demande aux intervenants quel est l'élément qui aurait pu être amélioré de manière décisive dans ce dossier, et qui devrait servir de leçon pour l'avenir. Il demande ensuite, plus particulièrement à Bral et à l'ARAU, s'ils peuvent citer un exemple étranger de projet comparable qui, selon eux, a bien fonctionné et dont Bruxelles pourrait utilement s'inspirer.

M. Thierry Geerts estime que le principal problème de Bruxelles, dans ce dossier comme dans d'autres, réside dans la fragmentation institutionnelle et la multiplicité des niveaux de pouvoir. Lorsqu'un problème surgit, chaque responsable politique commence souvent par expliquer pourquoi il n'est pas responsable. Au contraire, un projet d'un milliard d'euros pour la Région devrait être porté directement et de manière visible au plus haut niveau politique, en particulier par le Ministre-Président, avec un suivi rapproché, régulier et transparent.

Il indique ne pas vouloir en citer un exemple étranger en particulier, mais rappelle que lorsque de grands projets connaissent des difficultés techniques, on fait souvent appel à l'expertise belge pour les résoudre. Il cite le cas d'Amsterdam, où les Belges sont sollicités pour sauver un projet de métro en difficulté. À Bruxelles, l'erreur majeure est de ne pas avoir réalisé les études géologiques nécessaires avec toute la rigueur requise.

M. Michel Vandeputte répond sur un ton plus léger qu'il aurait peut-être fallu éviter certaines crises extérieures, comme la pandémie de Covid-19 qui bouleversent de nombreuses perspectives. Plus sérieusement, il estime que ce qui doit être amélioré, c'est avant tout le dialogue entre le politique et les usagers. Des associations comme la sienne devraient être mieux écoutées afin d'éviter des situations irréversibles ou des blocages comme ceux du palais du Midi.

Il rappelle également que la nature du sol bruxellois est connue depuis très longtemps, et que les ingénieurs belges ont déjà démontré dans le passé leur capacité à réaliser des ouvrages complexes dans des conditions difficiles. Il cite à cet égard le chantier du Cinquantenaire, dont les mouvements structurels sont maîtrisés de manière remarquable.

M. Tim Cassiers répond que l'un des principaux problèmes tient à la répartition des responsabilités entre la STIB et Bruxelles Mobilité. Un meilleur équilibre entre une autorité organisatrice forte et un opérateur clairement identifié permettrait de résoudre bien des difficultés. La STIB ne peut à la fois être juge de la mobilité au sens large et actrice opérationnelle d'un projet qu'elle défend. Il ajoute que, dans plusieurs villes françaises, la distinction

de Huart Hamoiriaan, en dat zij zich niet tegen de metro verzet, op voorwaarde dat haar aanbevelingen over de concrete uitvoeringswijze en de bouw van de stations worden gevolgd.

De heer Stijn Bex vraagt de sprekers welk onderdeel van het dossier op een cruciale manier beter had kunnen worden aangepakt en welke lessen we daaruit moeten trekken voor de toekomst. Vervolgens vraagt hij meer in het bijzonder aan BRAL en ARAU of zij een vergelijkbaar project in het buitenland als voorbeeld kunnen geven, dat volgens hen succesvol is verlopen en waaruit Brussel inspiratie kan putten.

De heer Thierry Geerts stelt dat de institutionele versnippering en de veelheid aan bevoegdheidsniveaus, zowel in dit dossier als in andere, het grootste probleem zijn in Brussel. Wanneer zich een probleem voordoet, begint elke politicus vaak met uit te leggen waarom hij niet verantwoordelijk is. Een project dat het gewest één miljard euro kost, zou echter rechtstreeks en zichtbaar aangestuurd moeten worden door de hoogste gezagsdragers, in het bijzonder de minister-president, die het project van nabij, regelmatig en op transparante wijze dient op te volgen.

Hij wenst geen specifiek buitenlands voorbeeld te noemen, maar wijst erop dat wanneer bij grote projecten technische problemen opduiken, vaak een beroep wordt gedaan op Belgische expertise om die op te lossen. Dat was het geval in Amsterdam, waar Belgische specialisten werden ingeschakeld om een problematisch metrodossier uit het slop te halen. De grote fout die volgens hem in Brussel is gemaakt, is dat de noodzakelijke geologische studies niet grondig genoeg werden uitgevoerd.

De heer Michel Vandeputte antwoordt gekscherend dat men misschien bepaalde externe crisissen, zoals de coronapandemie, had moeten vermijden, aangezien die tal van vooruitzichten grondig in de war hebben gestuurd. In alle ernst is het zijns inziens vooral nodig om de dialoog tussen de politici en de reizigers te verbeteren. Er zou meer geluisterd moeten worden naar verenigingen zoals de zijne om onomkeerbare situaties of blokkeringen, zoals die rond het Zuidpaleis, te voorkomen.

Hij benadrukt bovendien dat de aard van de Brusselse ondergrond al zeer lang gekend is en dat Belgische ingenieurs in het verleden al hebben aangetoond dat ze in staat zijn om complexe infrastructuurwerken in moeilijke omstandigheden tot een goed einde te brengen. Denk maar aan de werken in het Jubelpark, waar de structurele verschuivingen op opmerkelijke wijze binnen de perken werden gehouden.

De heer Tim Cassiers antwoordt dat een van de belangrijkste knelpunten verband houdt met de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de MIVB en Brussel Mobiliteit. Een beter evenwicht tussen een sterke organiserende overheid en een duidelijk geïdentificeerde uitvoerder zou volgens hem heel wat problemen kunnen verhelpen. De MIVB zou immers niet tegelijk mogen optreden als beoordelaar van het mobiliteitsbeleid in de

entre autorité organisatrice et opérateur est plus nette.

Il insiste également sur l'importance d'associer la Commission régionale de mobilité et les expertises de terrain. Ces voix peuvent être beaucoup mieux intégrées au processus décisionnel. En matière d'exemples étrangers, il cite plus particulièrement certaines villes allemandes comme références intéressantes en matière de transports publics, tout en précisant que d'autres experts pourraient sans doute développer plus précisément ces comparaisons.

M. Jean-Michel Bleus ajoute que, dans le cas particulier du métro 3, il ne faut pas partir de l'idée qu'il s'agissait d'un excellent projet qui n'aurait dérapé qu'ensuite à cause d'erreurs ponctuelles. Le problème est présent dès l'origine, dans la mesure où les premières décisions reposent sur une étude du Bureau Métro Nord entachée de conflit d'intérêts et de biais méthodologiques.

M. Jamal Ikazban demande aux intervenants de répondre sans détour à une question simple: sont-ils pour ou contre le métro? Pour ceux qui s'y montrent favorables, il leur demande également quel serait, selon eux, le tracé idéal, le plus fluide ou le moins problématique.

M. Ibrahim Dönmez pose ensuite plusieurs questions plus ciblées. Il revient d'abord sur les données projetées par les associations à propos du report modal et demande d'où proviennent précisément les chiffres avancés, en particulier ceux selon lesquels un tram 55 renforcé produirait un effet presque équivalent à celui du métro en l'absence de péage urbain. Jusqu'à présent, les intervenants entendus ont plutôt soutenu l'inverse.

Il demande à l'ARAU et au BRAL quel aurait été concrètement leur avis si elles avaient été consultées sur le tracé dit «hyper dense». Puisqu'elles regrettent le choix opéré parmi les variantes, il souhaite savoir quelle option elles auraient elles-mêmes soutenue.

Le nord de Bruxelles n'ayant cessé de se densifier depuis plusieurs décennies, il demande si les chiffres avancés par les associations tiennent bien compte du potentiel futur de densification, notamment avec des projets comme Josaphat, Mediacity et d'autres grands développements immobiliers susceptibles d'accueillir plusieurs milliers de nouveaux ménages.

M. Benoît Moritz tient d'abord à rappeler que la Commission royale des monuments et des sites n'est pas une association, mais une instance d'avis officiellement encadrée par le CoBAT. À ce titre, elle remet des avis dans un cadre juridique précis.

Il précise ensuite que la CRMS n'a jamais remis en cause le tracé du métro, cette question n'entrant pas dans son champ de compétences. D'autres commissions

ruime betekenis van het woord én als uitvoerder van een project dat zij zelf verdedigt. In verschillende Franse steden is het onderscheid tussen de organiserende overheid en de uitvoerder duidelijker afgebakend.

Hij benadrukt tevens het belang om de Gewestelijke Mobiliteitscommissie nauwer te betrekken bij de zaken en een beroep te doen op de vakkennis van erfgoedexperten. Hun stem verdient een betere plaats in het besluitvormingsproces. Wat buitenlandse voorbeelden betreft, verwijst hij onder meer naar enkele Duitse steden die interessante toonbeelden zijn op het vlak van openbaar vervoer, al merkt hij op dat andere experts die vergelijkingen wellicht beter zouden kunnen uitdiepen.

De heer Jean-Michel Bleus voegt daar nog aan toe dat in het specifieke geval van Metro 3 niet mag worden uitgegaan van de veronderstelling dat het om een uitstekend project ging dat pas later is ontspoord door enkele geïsoleerde fouten. Er was al van in het begin een probleem, aangezien de eerste beslissingen steunden op een studie van Bureau Métro Nord, waarrond een zweem van belangenvermenging en methodologische vooringenomenheid hing.

De heer Jamal Ikazban vraagt de sprekers vervolgens om rechtuit te antwoorden op een eenvoudige vraag: zijn zij voor of tegen de metro? Aan de voorstanders van het project vraagt hij bovendien wat volgens hen het ideale, vlotste of minst problematische tracé zou zijn.

De heer Ibrahim Dönmez stelt vervolgens enkele gerichte vragen. Hij komt eerst terug op de gegevens van de verenigingen over de modal shift. Hij vraagt waar die cijfers vandaan komen, en dan vooral de cijfers waaruit zou blijken dat een versterking van tramlijn 55 bijna hetzelfde effect zou hebben als een uitbreiding van de metro zonder stadstol. Tot dusver hebben de gehoorde sprekers veeleer het tegendeel beweerd.

Hij vraagt ARAU en BRAL welk concreet standpunt zij zouden hebben ingenomen indien zij waren geraadpleegd over het zogenaamde “hyperdichte” tracé. Aangezien zij kritiek hadden op de gekozen variant, zou hij graag vernemen welke optie hun voorkeur had weggedragen.

Het noorden van Brussel wordt al decennialang onophoudelijk verdicht. Hij vraagt of de door de verenigingen aangevoerde cijfers rekening houden met de mogelijke toekomstige verdichting als gevolg van projecten zoals Josaphat, Mediacity en andere grote vastgoedprojecten die duizenden nieuwe gezinnen kunnen aantrekken.

De heer Benoît Moritz wijst er vooreerst op dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen geen vereniging is, maar een officieel adviesorgaan dat wordt gereguleerd door het BWRO. In die hoedanigheid brengt zij adviezen uit binnen een duidelijk wettelijk kader.

Hij verduidelijkt vervolgens dat de KCML het tracé voor de metrolijn nooit in vraag heeft gesteld, aangezien dat buiten haar bevoegdheid valt. Andere gewestelijke

régionales, plus directement compétentes en matière de mobilité, sont habilitées à se prononcer sur ce point. En revanche, s'agissant du meilleur tracé du point de vue de la CRMS, il indique qu'il s'agirait nécessairement de celui qui aurait le moins d'impact sur le patrimoine, le tissu urbain, les paysages, la végétation et, plus largement, sur la ville.

À chaque fois que la CRMS est amenée à rendre un avis sur un dossier, une étude d'incidences, une variante ou un tracé, elle est frappée par le fait que la compétence patrimoniale est presque absente, alors même que le projet traverse des tissus urbains du XIXe siècle, des ensembles paysagers remarquables et des quartiers habités dotés d'un patrimoine d'une grande valeur. À ses yeux, le patrimoine n'apparaît quasiment jamais comme un critère structurant, alors qu'il constitue à Bruxelles une donnée incontournable.

La dimension patrimoniale devrait être bien davantage intégrée dans les projets de mobilité, y compris dans les réaménagements d'espaces publics qui leur sont liés. Il plaide dès lors pour une meilleure intégration de l'expertise patrimoniale dans les projets de mobilité qui concernent des ensembles urbains historiques.

M. Tim Cassiers insiste sur le fait que les chiffres projetés ne sont pas ceux des associations: ils proviennent directement des documents soumis à l'enquête publique, en particulier du rapport d'incidences environnementales.

Sur la question de savoir s'il faut être pour ou contre le métro, il répond qu'il convient de nuancer. Il indique qu'il est lui-même partisan d'un report modal important. Les associations ont cependant toujours formulé de nombreuses réserves sur ce tracé précis. Le tracé retenu est présenté comme une nouvelle ligne de métro, alors qu'il revient en réalité à remplacer une ligne de tram locale par un autre mode de transport qui n'offre pas la même logique de desserte. C'est, explique-t-il, l'une des raisons pour lesquelles de nombreux habitants de Schaarbeek commencent à protester: le passage d'un tram à un métro ne représente pas la même chose pour des déplacements de proximité, notamment pour accompagner des enfants à l'école ou pour des trajets locaux courts.

À ses yeux, l'enjeu est que Bruxelles Mobilité et la STIB puissent présenter plusieurs tracés, avec leurs avantages et inconvénients respectifs, non seulement pour le métro mais aussi pour les options tram. D'ailleurs Bruxelles connaît déjà des lignes de tram structurantes, comme les lignes 7 ou 9, qui démontrent qu'il ne s'agit pas nécessairement d'un mode mineur. Il cite aussi l'exemple allemand, où les articulations entre métro, tram et autres formes de transport sont plus diversifiées qu'à Bruxelles, où la séparation entre tram et métro lui paraît trop rigide. Si un métro est finançable, correctement tracé et cohérent avec les pôles de développement, les associations n'y sont pas opposées par principe. En revanche, le tracé retenu leur paraît problématique.

commissies, die rechtstreeks bevoegd zijn voor mobiliteit, dienen zich daarover uit te spreken. Vanuit het perspectief van de KCML is het meest aangewezen tracé noodzakelijkerwijs het tracé met de geringste impact op het erfgoed, het stedelijke weefsel, de landschappen, de vegetatie en, ruimer beschouwd, de stad als geheel.

Telkens wanneer de KCML een advies moest uitbrengen over een dossier, een effectenstudie, een variant of een tracé, stelde ze tot haar onthutsing vast dat er zo goed als geen aandacht was voor het erfgoed, terwijl het tracé nochtans door negentiende-eeuwse stadsweefsels, opmerkelijke landschappen en woonwijken met waardevol erfgoed zou lopen. Erfgoed wordt blijkbaar nooit als een structurerend criterium gehanteerd, hoewel we daar in Brussel eigenlijk niet omheen kunnen.

In mobiliteitsprojecten en bij de daarmee gepaard gaande herinrichting van de openbare ruimte zou veel meer rekening moeten worden gehouden met het erfgoed. Daarom pleit hij ervoor om in mobiliteitsprojecten in historische stadsdelen meer een beroep te doen op de vakkennis van erfgoedexperten.

De heer Tim Cassiers benadrukt dat de cijfers niet afkomstig zijn van de verenigingen, maar opgenomen waren in de stukken die tijdens het openbaar onderzoek zijn voorgelegd, en dan meer bepaald in het milieueffectenrapport.

Op de vraag of men voor of tegen de metro moet zijn, wil hij graag een genuanceerd antwoord geven. Hij geeft aan dat hij zelf voorstander is van een ingrijpende modal shift. De verenigingen hebben echter altijd heel wat bedenkingen geuit over het gekozen tracé. Dat tracé werd voorgesteld als een nieuwe metrolijn, terwijl het eigenlijk een lokale tramlijn zou vervangen door een ander vervoersmiddel met een totaal andere bedieningslogica. Dat is een van de redenen waarom zoveel inwoners van Schaarbeek ertegen in verzet gekomen zijn: je in je eigen buurt verplaatsen met de tram of de metro, bijvoorbeeld om je kinderen naar school te brengen of om korte afstanden af te leggen, is niet hetzelfde.

Brussel Mobiliteit en de MIVB zouden volgens hem meerdere tracés moeten voorstellen, elk met hun voor- en nadelen, en dat niet enkel voor de metro, maar ook voor een eventuele tramverbinding. Brussel heeft overigens al enkele structurerende tramlijnen (7 en 9). Je kan bezwaarlijk zeggen dat daar kleine voertuigen op rijden. Hij verwijst ook naar Duitsland, waar de vermenging van de metro, trams en andere vervoerswijzen veel groter is dan in Brussel, waar je als het ware een breuklijn hebt tussen de tram en de metro. De verenigingen zijn niet gekant tegen een betaalbare metrolijn met een correct tracé die de ontwikkelingskernen bedient. Het gekozen tracé vinden zij echter problematisch.

M. Jean-Michel Bleus partage lui aussi *l'a priori* favorable que beaucoup de personnes ont à l'égard du métro. Comme de nombreux usagers, il constate que les trams et les bus sont souvent bloqués dans la circulation et bondés, tandis que le métro permet de traverser rapidement la ville. C'est en examinant les conséquences globales du projet — sur les finances régionales, sur la durée et l'ampleur du chantier qu'il en vient à raisonner autrement.

Ce qui est nécessaire, c'est une véritable analyse coûts-bénéfices portant sur l'ensemble du projet, pas par tronçons ou par morceaux de procédure. À ses yeux, la question n'est donc pas d'être pour ou contre le métro de manière abstraite, mais d'adopter une démarche réaliste, intégrant tous les critères techniques, financiers, environnementaux et urbains.

M. Thierry Geerts précise qu'à ce stade, estime-t-il, le budget et le calendrier sont tellement hors de contrôle, et entourés d'une telle imprécision, qu'il ne peut soutenir le projet tel qu'il est aujourd'hui. À un coût d'environ un milliard d'euros, il y aurait été très favorable. En revanche, à un coût de plusieurs milliards et avec une échéance lointaine, il considère qu'il faut interrompre le projet dans sa forme actuelle, restituer rapidement la surface aux habitants et aux usagers, puis laisser les responsables compétents revenir avec une proposition crédible.

M. Michel Vandeputte rappelle que le GUTIB ne s'intéresse pas uniquement au métro, mais suit aussi de nombreux dossiers liés aux trams et à l'ensemble du réseau. Il reste favorable au métro, mais dans un cadre où chaque instance intervient avec un souci d'équilibre. Selon lui, le tracé retenu n'est pas le bon. Il évoque notamment la situation de Helmet et d'Evere, où il observe une croissance importante de logements, la présence de plusieurs écoles secondaires et l'arrivée d'autres lignes structurantes, comme le tram 10. Il estime qu'il faut raisonner à long terme, à l'échelle des besoins futurs, de l'attractivité des transports publics, de l'évolution de la LEZ et d'une demande croissante de déplacements traversant la ville. La question n'est pas seulement celle de l'argent immédiat, mais aussi celle d'un investissement structurant sur plusieurs décennies, comparable à un emprunt immobilier étalé dans le temps. Il réaffirme toutefois qu'il faut, dans l'immédiat, que la STIB prenne des mesures concrètes pour améliorer la jonction Nord-Midi et résoudre les difficultés actuelles autour de Lemonnier et de Constitution, qu'il juge catastrophiques pour les usagers.

M. Ilyas El Omari demande s'il y a un manquement en matière d'information et d'accompagnement des entreprises, notamment dans les quartiers touchés par les chantiers. Un réel travail d'accompagnement a-t-il été mené sur le terrain?

De heer Jean-Michel Bleus is net als veel andere mensen voorstander van de metro. Zoals veel andere reizigers stelt hij vast dat trams en bussen vaak vastzitten in het verkeer en overvol zitten, terwijl je met de metro snel door de stad kunt reizen. Pas toen hij de algemene gevolgen van het project voor de gewestelijke financiën, de duur en de omvang van de werken onder de loep nam, begon hij er anders over te denken.

Het is nodig om een grondige kosten-batenanalyse te wijden aan het project in zijn geheel, en dat dus niet te doen per traject of per onderdeel van de procedure. Wat volgens hem belangrijk is, is niet zozeer de abstracte vraag of men voor of tegen de metro is. Het komt er daarentegen op aan een realistische aanpak te hanteren met aandacht voor alle technische, financiële, ecologische en stedelijke criteria.

De heer Thierry Geerts geeft aan dat het budget en de timing inmiddels zodanig uit de hand zijn gelopen en er een dermate grote zweem van onduidelijkheid rond hangt dat hij het project in zijn huidige vorm niet kan steunen. Een kostprijs van ongeveer een miljard euro zou hij nog aanvaardbaar gevonden hebben. Nu de kostprijs van het project is opgelopen tot meerdere miljarden euro's en de eindmeet nog lang niet in zicht is, vindt hij dat het project in zijn huidige vorm moet worden stopgezet, de bovengrondse ruimte snel moet worden teruggegeven aan wie er woont en haar gebruikt, en de verantwoordelijken een nieuw, geloofwaardig voorstel op tafel moeten leggen.

De heer Michel Vandeputte benadrukt dat de GUTIB niet enkel belangstelling toont voor de metro, maar ook tal van andere dossiers over tramverbindingen en het hele vervoersnet volgt. Hij blijft voorstander van de metro, maar dan wel op voorwaarde dat elke betrokken instantie streeft naar een zeker evenwicht. Hij vindt het gekozen tracé niet geschikt. Hij haalt onder meer de situatie in Helmet en Evere aan, waar steeds meer woningen bijkomen, enkele middelbare scholen zijn gevestigd en een aantal andere structurerende lijnen lopen, waaronder tramlijn 10. Hij vindt dat op lange termijn moet worden nagedacht, met aandacht voor de toekomstige behoeften, de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, de verdere ontwikkeling van de LEZ en de toenemende vraag naar verplaatsingen door de stad. Het draait niet enkel om onmiddellijke financiering, maar ook om een structurele investering die over meerdere decennia gespreid is, zoals een hypothecaire lening die over een langere periode wordt afgelost. Hij herhaalt dat de MIVB meteen concrete maatregelen moet nemen om de Noord-Zuidverbinding te verbeteren en de huidige rampzalige problemen voor de gebruikers ter hoogte van Lemonnier en Grondwet op te lossen.

De heer Ilyas El Omari vraagt of de informatieverstrekking aan en de begeleiding van de bedrijven in de wijken die te lijden hebben onder de werken, tekortschoot. Werden zij in de praktijk op een degelijke manier bijgestaan?

M. Thierry Geerts répond par la négative. Il cite en exemple les entreprises installées autour du palais du Midi, qui sont expropriées, déplacées dans des conteneurs ou placées dans des situations provisoires sans véritable visibilité sur la durée ni sur le caractère définitif ou non de leur déplacement. C'est profondément déstabilisant pour les entrepreneurs concernés, qui essaient malgré tout de poursuivre leur activité dans des conditions très dégradées.

Ce problème dépasse d'ailleurs le seul chantier du métro et touche plus largement la manière dont les travaux publics sont menés à Bruxelles. Les conséquences économiques des chantiers sont trop souvent sous-estimées. Or, quand on parle d'entreprises, il ne s'agit pas seulement de structures abstraites, mais aussi de travailleurs, de clients et d'un écosystème complet. Les entreprises ne sont pas hostiles, par principe, à de grandes transformations urbaines, pour autant qu'elles soient correctement préparées et accompagnées.

Mme Françoise De Smedt revient sur le fait que la CRMS demande, dès 2014, à être impliquée dans l'élaboration du tronçon nord, sans recevoir de suite. Une telle absence de réponse constitue-t-elle une situation exceptionnelle ou bien la CRMS est-elle régulièrement confrontée à ce type de non-réponse lorsqu'elle demande à être associée à un dossier?

Dès 2015, la CRMS met en garde contre le passage sous le palais du Midi et signale l'existence d'options moins risquées. Pourquoi, selon la commission, ses demandes de comparer les impacts de ces différents tracés ne sont pas entendues?

Elle évoque encore l'explication donnée par la STIB selon laquelle certains sondages carottés sous le palais du Midi ne sont pas réalisés parce qu'il aurait fallu détruire une partie de l'édifice pour y accéder. Cet argument est-il recevable ou faut-il y voir un manquement grave ayant contribué à la situation actuelle?

Puisqu'elle ne participe pas aux différents comités de pilotage, la commission estime-t-elle qu'elle aurait dû être pleinement associée à ces instances, y compris au comité stratégique, afin de garantir la prise en compte continue des préoccupations patrimoniales tout au long du projet?

M. Oliver Rittweger de Moor demande au GUTIB pourquoi il mentionne la date de 1895 comme moment de connaissance du sous-sol bruxellois.

M. Michel Vandeputte indique qu'à la lecture d'ouvrages consacrés à l'histoire de la jonction Nord-Midi, il apparaît que ce secteur est connu de longue date comme particulièrement sensible. Dès les grands travaux ferroviaires, des interventions importantes ont lieu dans cette zone et les anciens plans de Bruxelles montrent clairement le passage de la Senne à cet endroit. La nature du sol bruxellois y est donc connue depuis longtemps.

De heer Thierry Geerts antwoordt van niet. Hij verwijst bij wijze van voorbeeld naar de bedrijven in de buurt van het Zuidpaleis, die werden onteigend, ondergebracht in containers of kregen een tijdelijke oplossing aangeboden, zonder dat ze wisten hoe lang dat zou duren en of zij voorgoed moesten verhuizen of niet. Dat is een bijzonder ontwrichtende situatie voor de betrokken ondernemers, die desondanks in zeer slechte omstandigheden zijn blijven doorwerken.

Dit probleem stelde zich overigens niet enkel bij de metrowerken, maar vloeit voort uit de manier waarop openbare werken in Brussel in het algemeen worden uitgevoerd. De economische gevolgen van werken worden al te vaak onderschat. Bedrijven zijn niet louter abstracte structuren, maar stellen mensen te werk, krijgen klanten over de vloer en vormen een volledig ecosysteem op zich. Zij zijn niet principieel gekant tegen grote stedelijke veranderingen, mits die degelijk worden voorbereid en begeleid.

Mevrouw Françoise De Smedt komt nog even terug op het feit dat de KCML al sinds 2014 vroeg om betrokken te worden bij de uitwerking van het noordelijke traject, zonder dat daaraan gevolg is gegeven. Krijgt de KCML slechts uitzonderlijk te maken met een gebrek aan reactie of gebeurt het regelmatig dat ze geen antwoord krijgt wanneer ze vraagt om bij een dossier te worden betrokken?

De KCML waarschuwde al in 2015 voor de gevaren van een tracé onder het Zuidpaleis en schoof enkele minder risicovolle opties naar voren. Waarom heeft de commissie naar haar oordeel geen gehoor gekregen wanneer ze vroeg om de gevolgen van de verschillende tracés met elkaar te vergelijken?

Zij haalt ook nog eens de verklaring van de MIVB aan dat bepaalde boringen onder het Zuidpaleis niet werden uitgevoerd, omdat een deel van het gebouw had moeten worden afgebroken om die te kunnen doen. Houdt dat argument steek of gaat het hier om een schromelijke tekortkoming die mee heeft geleid tot de huidige situatie?

De commissie heeft niet deelgenomen aan de verschillende stuurgroepen. Vindt ze dat ze daar ten volle bij betrokken had moeten worden, net als bij het strategisch comité, zodat ze er van daaruit voor kon zorgen dat tijdens de ganse duur van het project voortdurend rekening zou worden gehouden met de bekommernissen over het erfgoed?

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt de GUTIB waarom ze 1895 noemt als het jaar waarin men kennis kreeg over de Brusselse ondergrond.

De heer Michel Vandeputte zegt dat uit naslagwerken over de geschiedenis van de Noord-Zuidverbinding duidelijk blijkt dat reeds lang geweten is dat het hier gaat om een bijzonder delicaat gebied. Sinds de aanleg van de spoorlijn zijn er verscheidene grootschalige werken uitgevoerd. Op oude plattegronden van Brussel is bovendien duidelijk te zien dat de Zenne daar stroomde. De Brusselse bodemstructuur is dus al lang bekend.

Il ajoute avoir lui-même observé, par le passé, des travaux de congélation du sol menés dans d'autres parties de Bruxelles, notamment rue de l'Évêque, sans que cela ne pose de difficulté majeure. Il rappelle également que l'on connaît depuis longtemps la présence d'anciens puits d'égout et la fragilité de certains ouvrages maçonnés dans le centre-ville. Ces éléments démontrent que les caractéristiques du sous-sol bruxellois ne constituent pas une découverte récente.

Les méthodes d'investigation choisies dans le dossier du palais du Midi ne sont pas adéquates. Des sondages horizontaux auraient dû être privilégiés plutôt que de simples sondages verticaux. Il n'est pas suffisamment tenu compte, dans le tracé, de la présence d'un bâtiment majeur à cet endroit, alors qu'il existe selon lui d'autres solutions de passage.

M. Benoît Moritz revient ensuite sur la question du courrier envoyé par la CRMS en 2014 pour demander à être associée au suivi du projet: aucune réponse n'y est donnée. Dans son memorandum au futur gouvernement pour la législature 2024-2029, la CRMS formule expressément la demande d'être davantage impliquée en amont dans les grandes études d'infrastructure, notamment celles de la STIB. Une telle implication existe désormais dans d'autres dossiers, par exemple autour du rond-point Montgomery.

Il faut mettre cette demande en relation avec les conditions concrètes dans lesquelles la CRMS travaille. Elle ne mène pas elle-même d'études techniques ni de carottages et elle rend des avis sur la base des informations qui lui sont transmises. Or elle ne dispose que de trente jours calendrier pour examiner des dossiers parfois très volumineux, comme celui du permis pour le tronçon nord. À ses yeux, une implication plus précoce permettrait à la commission de formuler des observations plus utiles et plus en amont.

Mme Aurélie Autenne ajoute qu'en 2015, la CRMS n'est pas consultée sur d'autres tracés que celui passant sous le palais du Midi. Dans ce contexte, la commission recommande néanmoins de rouvrir l'évaluation des tracés alternatifs, en particulier ceux qui ne passent pas sous le palais, compte tenu du caractère extrêmement délicat du site au regard des enjeux patrimoniaux. Elle précise qu'aucune analyse ni demande d'avis de la CRMS sur l'ensemble des tracés n'est retrouvée.

M. Benoît Moritz confirme que, d'après les documents retrouvés, l'étude d'incidences est bien menée conformément à la procédure et qu'elle inclut l'évaluation de différentes incidences, sur lesquelles la CRMS est ensuite amenée à se prononcer lors du dépôt définitif du permis en 2018 pour la station Constitution.

Mme Sofia Bennani relève que le rapport de la Cour des comptes indique que, dès 2016, plusieurs instances, dont la CRMS, signalent les risques liés au creusement

Hij heeft in het verleden zelf vastgesteld hoe in andere delen van Brussel, onder meer in de Bisschopsstraat, zonder enige noemenswaardige problemen grondbevriezingswerken zijn uitgevoerd. Voorts wijst hij erop dat al lang geweten is dat er oude rioolkolken aanwezig zijn en dat bepaalde metselwerkconstructies in het stadscentrum kwetsbaar zijn. Met al die informatie wil hij gewoon even duidelijk maken dat de kenmerken van de Brusselse ondergrond niet pas onlangs zijn ontdekt.

Ter hoogte van het Zuidpaleis werd gekozen voor de verkeerde onderzoeksmethoden. Men had beter gekozen voor horizontale boringen in plaats van voor verticale. Er is onvoldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van een groot gebouw op het tracé, terwijl er volgens hem ook andere doorgangsmogelijkheden waren.

De heer Benoît Moritz komt vervolgens nog even terug op de brief van de KCML uit 2014 met de vraag om te worden betrokken bij de opvolging van het project. Daar is geen enkel antwoord op gekomen. De KCML heeft de toekomstige regering in haar memorandum voor de regeerperiode 2024-2029 uitdrukkelijk verzocht om reeds in een vroeg stadium nauwer betrokken te worden bij grote infrastructuurstudies, waaronder die van de MIVB. Dat is vandaag al het geval in andere dossiers, zoals dat van de Montgomery-rotonde.

Die vraag moet worden gezien in samenhang met de concrete omstandigheden waarin de KCML werkt. Zij voert zelf geen technische studies of boringen uit en formuleert haar adviezen op basis van de informatie die haar wordt bezorgd. Ze heeft echter slechts dertig kalenderdagen tijd om dossiers, die soms van zeer grote omvang zijn, te onderzoeken. Een voorbeeld van zo'n uitgebreid dossier is dat over de vergunning voor het noordelijke traject. Door de commissie eerder bij de zaken te betrekken, zou ze in een vroeger stadium zinnigere opmerkingen kunnen formuleren.

Mevrouw Aurélie Autenne voegt daar nog aan toe dat de KCML in 2015 enkel geraadpleegd werd over het tracé onder het Zuidpaleis. Toch beval de commissie aan om de alternatieve tracés opnieuw te beoordelen, vooral die welke niet onder het paleis zouden lopen, aangezien zij dat gebouw door zijn erfgoedkundige waarde als bijzonder delicaat bestempelde. Zij wijst erop dat er geen analyse van de KCML over het geheel van de tracés, noch een adviesaanvraag daarover zijn teruggevonden.

De heer Benoît Moritz bevestigt dat uit de teruggevoonden documenten blijkt dat de effectenstudie inderdaad conform de procedure was uitgevoerd en dat daarin verschillende effecten werden beoordeeld, waarover de KCML zich later bij de definitieve indiening van de vergunningsaanvraag voor het station Grondwet in 2018 zou uitspreken.

Mevrouw Sofia Bennani wijst erop dat uit het verslag van het Rekenhof blijkt dat verschillende instanties, waaronder de KCML, al in 2016 wezen op de risico's die

d'un tunnel sous le palais du Midi. Puisque la commission confirme n'avoir pas été consultée sur les autres tracés, elle demande quels risques précis la CRMS identifie, notamment pour le bâti, le rapport indiquant que le projet risque de mettre en péril un patrimoine repris à l'inventaire.

Elle souhaite savoir comment la commission suit ensuite l'évolution du dossier technique après avoir émis ses réserves, et quel est son niveau d'échange avec le maître d'ouvrage et son bureau d'études. Comment perçoit-elle le fait que ses alertes fondamentales sur un bâtiment public majeur ne conduisent pas à un renforcement des investigations géotechniques lors de l'établissement du cahier des charges et du lancement du marché? Enfin, elle demande si la commission a le sentiment que ses préoccupations, pourtant étayées dans le rapport d'incidences, sont mises en balance avec la volonté politique d'éviter des expropriations.

Elle demande ensuite à M. Thierry Geerts comment il analyse économiquement la situation autour du palais du Midi, notamment au regard des commerçants et occupants évincés, des pertes d'emploi et des fermetures de commerce. Entretient-il des contacts réguliers avec les représentants des commerçants et peut-il livrer un retour de terrain sur la réalité vécue?

Elle demande ensuite au GUTIB comment, du point de vue des usagers, le retard de plus de quinze ans du métro 3 affecte la confiance des Bruxellois dans la capacité de la Région à atteindre ses objectifs de report modal tels qu'énoncés dans les plans Iris 2 et Good Move.

Elle interroge enfin Bral sur les conséquences concrètes de l'incapacité des autorités à coordonner les politiques d'urbanisme, d'infrastructure et de foncier. Quelles sont les répercussions de cette incohérence structurelle sur le développement urbain et sur la qualité de vie des quartiers concernés par le métro 3?

M. Michel Vandeputte répond que quinze ans de retard constituent évidemment une durée très importante. Il rappelle qu'avant la régionalisation, la conduite des grands projets se fait dans un cadre plus intégré et qu'avec la multiplication des niveaux de pouvoir, les négociations deviennent plus lourdes. Selon lui, ce retard est d'autant plus problématique qu'à l'avenir, une diminution du nombre de voitures est inévitable, non seulement en raison du report modal, mais aussi parce qu'une partie croissante de la population ne pourra plus assumer le coût d'un véhicule électrique. Bruxelles aura donc besoin de transports publics efficaces, capacitaires et maillés.

M. Thierry Geerts répond que les entrepreneurs concernés par le palais du Midi sont aujourd'hui en colère, voire profondément exaspérés. Il évoque un manque

gépardé zouden gaan met het graven van een tunnel onder het Zuidpaleis. De commissie beweert dus dat ze over de andere tracés niet werd geraadpleegd. Zij vraagt op welke risico's, vooral voor het gebouw, de KCML precies gewezen heeft. In het verslag staat namelijk dat het project geïnventariseerd bouwkundig erfgoed in gevaar dreigde te brengen.

Zij wil graag weten hoe de commissie het technische dossier na het uiten van haar bedenkingen verder heeft gevolgd en in hoeverre ze contact heeft gehad met de bouwheer en het studiebureau dat die onder de arm had genomen. Wat vindt de commissie ervan dat er ondanks haar waarschuwingen in verband met de gevaren voor dat belangrijke openbare gebouw niet meer geotechnische onderzoeken zijn uitgevoerd bij het opstellen van het bestek en het uitschrijven van de opdracht? Ten slotte vraagt zij of de commissie de indruk heeft dat haar bekommernissen, die nochtans in het effectenrapport waren onderbouwd, afgewogen zijn tegenover de politieke wil om onteigeningen te vermijden.

Vervolgens vraagt zij de heer Thierry Geerts hoe hij de economische situatie rond het Zuidpaleis inschat, waar de handelaars en gebruikers werden verdreven, jobs verloren zijn gegaan en winkels de deuren moesten sluiten. Staat hij regelmatig in contact met de vertegenwoordigers van de handelaars en kan hij uit eerste hand zeggen hoe de mensen ter plaatse de situatie ervaren?

Daarna vraagt zij de GUTIB als vereniging die opkomt voor de reizigers, hoe de vertraging van meer dan vijftien jaar die het Metro 3-project heeft opgelopen, het vertrouwen van de Brusselaars in het vermogen van het gewest om de in het Iris 2- en het Good Moveplan beoogde modal shift te verwezenlijken, heeft aangetast.

Tot slot vraagt zij de vertegenwoordiger van BRAL wat de concrete gevolgen zijn van het onvermogen van de overheid om het stedenbouw-, infrastructuur- en vastgoedbeleid te coördineren. Wat is de weerslag van dat structurele gebrek aan consistentie op de stedelijke ontwikkeling en op de levenskwaliteit in de wijken waar het Metro 3-project zou worden uitgevoerd?

De heer Michel Vandeputte antwoordt dat vijftien jaar vertraging uiteraard zeer veel is. Hij wijst erop dat de uitvoering van grote projecten vóór de regionalisering op een meer geïntegreerde wijze verliep. Sinds er meerdere bestuursniveaus zijn, verlopen de onderhandelingen stroever. Wat de vertraging volgens hem nog problematischer maakt, is dat er in de toekomst onvermijdelijk minder auto's zullen rondrijden, niet alleen als gevolg van de modal shift, maar ook omdat een steeds groter wordend deel van de bevolking zich geen elektrische auto meer zal kunnen veroorloven. Brussel zal dus nood hebben aan doeltreffend openbaar vervoer, met een fijnmazig netwerk en een grote capaciteit.

De heer Thierry Geerts antwoordt dat de ondernemers in de omgeving van het Zuidpaleis boos of zelfs woedend zijn over de huidige situatie. Hij wijst op een gebrek

de transparence, un manque de communication et des messages contradictoires entre les autorités communales et la STIB. Un entrepreneur peut supporter beaucoup de contraintes, à condition de disposer d'un minimum de certitude sur la durée des travaux, leur nature et leurs conséquences. Or, dans le cas présent, il constate un brouillard total.

Les personnes concernées ne vivent pas ce dossier comme un débat abstrait, mais dans leur chiffre d'affaires quotidien. Plus largement, les entrepreneurs sont désespérés par l'image globale de Bruxelles que renvoie ce dossier. L'image de la ville en matière de mobilité est déjà fragilisée, et les problèmes du métro aggravent encore cette perception, bien au-delà de la réalité objective d'accessibilité. Il observe notamment un désistement de certains consommateurs venus du Brabant wallon, qui choisissent désormais d'autres pôles commerciaux

M. Jean-Michel Bleus rappelle en premier qu'une incohérence apparaît dans l'ordre des procédures: une modification du PRAS est lancée, mais préalablement des demandes de permis et des marchés sont déjà engagés. La hiérarchie des normes voudrait plutôt que le cadre urbanistique soit d'abord fixé, puis que les permis soient instruits sur cette base.

Mme Aurélie Autenne rappelle qu'il faut tenir compte des conditions dans lesquelles la commission est consultée, souvent tardivement et sans être associée au travail en amont. La CRMS joue essentiellement un rôle de signal d'alerte. Sans prétendre mener elle-même une étude de stabilité, elle estime néanmoins que le passage en sous-œuvre sous un bâtiment comme le palais du Midi, compte tenu de la nature du sol bruxellois à cet endroit, de l'époque de construction de l'édifice et de sa valeur patrimoniale, constitue une opération extrêmement délicate nécessitant une étude de stabilité détaillée et budgétée.

Elle répète que la CRMS alerte déjà en 2015, réitère ses inquiétudes en 2018, puis à nouveau en 2023 dans une lettre ouverte. Une telle intervention exige une étude de stabilité approfondie, notamment parce qu'il n'est pas possible d'introduire un point dur dans la structure des fondations existantes sans reprendre l'ensemble des fondations du palais en sous-œuvre, ce qui est susceptible d'avoir des implications budgétaires importantes. Elle précise que la commission n'identifie pas, dans ses archives, d'accompagnement continu ni d'échanges techniques suivis sur les modalités de mise en œuvre.

M. Benoît Moritz indique qu'à la lumière de ce qui est archivé, aucun élément ne permet d'identifier une concertation suivie ou des échanges techniques approfondis entre la CRMS et les porteurs du projet au-delà des procédures formelles.

S'adressant à BECI, **M. Hicham Talhi** trouve hypocrite que de nombreux soutiens initiaux du métro se dédouanent

aan transparantie, een gebrek aan communicatie en tegenstrijdige berichten van de gemeente en de MIVB. Een ondernemer kan veel beperkingen verdragen, op voorwaarde dat hij enige zekerheid krijgt over de duur, de aard en de gevolgen van de werken. In dit geval wordt er alleen maar mist gespuid.

De mensen in kwestie ervaren dit dossier niet als een of ander debat dat ver van hen af staat, maar voelen het dag in, dag uit in hun omzet. Meer in het algemeen drijft de globale beeldvorming over Brussel die door dit dossier ontstaat, de ondernemers tot wanhoop. De stad heeft al geen goede naam op het vlak van mobiliteit. De problemen rond de metro verergeren dat beeld nog, in weerwil van hoe het objectief met de bereikbaarheid is gesteld. Hij merkt dat sommige klanten uit Waals-Brabant wegblijven en voortaan naar andere handelscentra gaan.

De heer Jean-Michel Bleus wijst eerst en vooral op een inconsistentie in de volgorde van de procedures: reeds voordat werk werd gemaakt van een aanpassing van het GBP werden er al vergunningsaanvragen ingediend en opdrachten uitgeschreven. Volgens de normenhiërarchie moet eerst het stedenbouwkundig kader worden vastgesteld, waarna op basis daarvan de vergunningsaanvragen kunnen worden onderzocht.

Mevrouw Aurélie Autenne vraagt om rekening te houden met de omstandigheden waarin de commissie werd geraadpleegd. Dat gebeurde vaak laattijdig en zonder dat ze bij het voorbereidende werk was betrokken. De taak van de KCML is vooral om te waarschuwen. De commissie heeft zelf geen stabiliteitsstudie verricht, maar zij is van oordeel dat het een bijzonder hachelijke opgave is om het tracé onder een gebouw als het Zuidpaleis te laten lopen, gezien de Brusselse bodemstructuur op die plaats, het bouwjaar en de erfgoedkundige waarde van het pand. Daarom acht zij het nodig om een uitvoerige stabiliteitsstudie met budgetramingen uit te voeren.

Zij herhaalt dat de KCML daar al in 2015 voor waarschuwde, andermaal haar ongerustheid uitte in 2018 en dat later in 2023 nog eens deed in een open brief. Dergelijke werken vergen een grondige stabiliteitsstudie, onder meer omdat het niet mogelijk is om een hard punt in te brengen in de structuur van de bestaande fundering zonder de volledige fundering van het paleis te onderschoeien, wat het kostenplaatje aanzienlijk kan doen oplopen. Zij verduidelijkt dat nergens in de archieven van de commissie gewag wordt gemaakt van een permanente begeleiding, noch van contacten over de uitvoeringstechnieken.

De heer Benoît Moritz geeft aan dat niets in de archieven erop wijst dat er buiten de formele procedures voortdurend overleg of grondige technische besprekingen tussen de KCML en de projectverantwoordelijken hebben plaatsgevonden.

De heer Hicham Talhi richt zich tot BECI en vindt het van hypocrisie getuigen dat er oorspronkelijk massaal veel

aujourd'hui des problèmes rencontrés. Sur quelle base reposait cet avis favorable de départ, notamment quant à l'accompagnement prévu pour les commerçants situés sur le tracé ou autour du palais du Midi?

Il résume ensuite de manière critique les auditions précédentes: la STIB se présente comme l'experte technique, certains responsables politiques se laissent convaincre par un coût très faible, puis chacun explique qu'il a simplement fait confiance aux techniciens. Pendant ce temps, d'autres avis, y compris ceux de la CRMS ou d'acteurs publics et associatifs, ne semblent pas réellement pris en compte. Au final, tout le monde avance tête baissée, puis au moment où les problèmes apparaissent, personne ne semble en assumer la responsabilité.

À propos de l'ARAU, il dit ne pas comprendre le procès d'intention dont cette organisation fait parfois l'objet, alors même qu'elle a anticipé plusieurs problèmes aujourd'hui bien réels. Il conclut en formulant une réflexion plus générale: la Région a peut-être besoin d'un métro, mais elle n'a pas les moyens de ce projet. Selon lui, tant que Bruxelles n'est pas structurellement refinancée, le métro 3 ressemble à un projet désirable mais hors de portée, fondé sur un espoir de financement fédéral jamais réellement consolidé.

M. Thierry Geerts rappelle que, dans tout projet structurant, les personnes directement concernées sont souvent opposées au changement, comme ce fut le cas jadis pour la piétonnisation de la Grand-Place. Selon lui, le rôle de BECI, qui représente 35.000 entreprises de toutes tailles, consiste plutôt à dégager des positions globales tenant compte de l'économie, de l'écologie et de la mobilité. À un coût raisonnable et sur une durée maîtrisée, BECI soutient le métro malgré les nuisances temporaires qu'il implique. En revanche, à un coût exorbitant par kilomètre et dans les conditions actuelles, il estime qu'il faut arrêter, réfléchir et reprendre le dossier autrement.

M. Benoît Moritz répond que la CRMS est consultée dans le cadre des procédures du CoBAT parce qu'il s'agit d'une obligation légale, mais sans implication plus large dans les choix fondamentaux. Il souligne qu'un lieu comme le square Riga, même sans classement formel à l'époque, présente une qualité paysagère et patrimoniale évidente. Le patrimoine à Bruxelles n'est pas une contrainte, mais un atout, et il devrait être intégré plus tôt et plus pleinement dans les grands projets urbains.

Mme Joëlle Maison pose la question générale de savoir si Bruxelles peut encore se permettre de poursuivre un tel projet, financièrement et en termes de pilotage

steun was voor het metroproject, maar dat men niets te maken wil hebben met de problemen die zich vandaag voordoen. Waarop baseerde het zich om er in het begin gunstig tegenover te staan en hoe zat het dan met de begeleiding voor de handelaars op het tracé of in de omgeving van het Zuidpaleis?

Vervolgens geeft hij een kritische samenvatting van de vorige hoorzittingen: de MIVB deed zich voor als de technisch deskundige en sommige politici hebben zich laten overtuigen door een zeer lage kostprijs, maar voerden later aan dat ze gewoon hun vertrouwen hadden gesteld in de technici. Al die tijd werd niet echt rekening gehouden met andere meningen, zoals die van de KCML of andere openbare instanties en verenigingen. Uiteindelijk heeft iedereen voortdurend de kop in de grond gestoken en wanneer er dan later problemen opdoken, wilde niemand er de verantwoordelijkheid voor nemen.

Hij begrijpt niet goed waarom er een intentieproces wordt gevoerd tegen ARAU, terwijl die vereniging verschillende problemen had voorspeld die vandaag realiteit geworden zijn. Hij rondt af met een algemene bedenking: het geweest heeft misschien wel nood aan een metro, maar het heeft er de middelen niet voor. Zolang Brussel geen structurele herfinanciering krijgt, kunnen we het Metro 3-project alleen maar beschouwen als een onhaalbare wensdroom, waarvoor alle hoop werd gesteld in een federale financiering die nooit echt werd geconsolideerd.

De heer Thierry Geerts wijst erop dat er bij structurerende projecten altijd verzet tegen verandering rijst bij degenen die er het dichtst bij staan, zoals destijds het geval was toen de Grote Markt autovrij werd gemaakt. Volgens hem bestaat de taak van BECI, dat 35.000 bedrijven van uiteenlopende grootte vertegenwoordigt, erin algemene standpunten vast te stellen met aandacht voor de economie, de ecologie en de mobiliteit. BECI is voorstander van het metroproject ook al zou het tijdelijk gepaard gaan met hinder, zolang de kosten maar redelijk zijn en de uitvoeringstermijn binnen de perken blijft. Hij is echter van mening dat het metroproject, gezien de buitensporige kostprijs per kilometer en de huidige stand van zaken, moet worden stopgezet, er eens goed moet worden nagedacht en het dossier een andere invulling moet krijgen.

De heer Benoît Moritz antwoordt dat de KCML in het kader van de BWRO-procedures wordt geraadpleegd omdat dat wettelijk verplicht is, maar daarbuiten niet betrokken wordt bij het maken van fundamentele keuzes. Hij benadrukt dat een plaats als de Rigasquare, ook al was die destijds niet officieel beschermd, een onmiskenbare landschaps- en erfgoedwaarde heeft. Het erfgoed in Brussel vormt geen beperking, maar een troef, en er zou in grote stadsprojecten vroeger en meer ten volle rekening mee moeten worden gehouden.

Mevrouw Joëlle Maison stelt de algemene vraag of Brussel het zich nog kan veroorloven om een dergelijk project voort te zetten, zowel vanuit financieel oogpunt als

public, avec le même niveau de participation fédérale qu'aujourd'hui et sur le même tracé.

Elle rappelle toutefois que la mission principale de la commission spéciale consiste d'abord à dissiper le brouillard entourant les dysfonctionnements mis en lumière par la Cour des comptes, à éclaircir les responsabilités et à formuler des recommandations, afin d'éviter que de telles situations ne se reproduisent.

M. Michel Vandeputte indique que la priorité absolue consiste désormais à concentrer tous les moyens sur le tronçon Albert-Nord. Il faut, selon lui, terminer la station Toots Thielemans, résoudre le problème du palais du Midi et progresser suffisamment pour pouvoir, si nécessaire, faire circuler des trams en attendant une éventuelle réalisation du tronçon Nord-Bordet, ou une autre solution.

En l'état, il est impossible de faire circuler un métro sur ce tronçon sans y injecter les rames nécessaires. Or, les rames actuelles se dégradent fortement, au point de présenter parfois des incidents inquiétants. Les commandes de nouveaux trams sont presque entièrement absorbées et, si de nouvelles rames devaient être commandées aujourd'hui, leur délai de livraison serait de cinq à dix ans.

M. Tim Cassiers conclut, de manière plus brève, qu'il n'est pas question pour les associations de bloquer tout projet. Selon lui, l'enjeu est au contraire d'améliorer les projets et de faire en sorte qu'avec moins d'investissements mal orientés, on puisse offrir plus rapidement un certain nombre d'améliorations concrètes aux voyageurs et aux Bruxellois.

M. Oliver Rittweger de Moor souligne ensuite qu'il souhaite saluer le rôle joué par l'ARAU, l'une des premières organisations à dénoncer le conflit d'intérêts lié au Bureau Métro Nord. Enfin, revenant sur les propos de Pascal Smet selon lesquels le palais du Midi «n'est pas Versailles», il demande si cette formule ne traduit pas une forme de mépris pour le quartier et pour ses habitants, dans un projet perçu comme une opération de gentrification dont beaucoup souffrent encore aujourd'hui.

Mme Sofia Bennani demande si la Région est suffisamment outillée pour mener à bien des projets d'une telle ampleur.

M. Jean-Michel Bleus rappelle qu'au moment où l'ARAU prend connaissance du projet de manière plus détaillée, en 2012, elle publie une analyse mettant en évidence à la fois ce conflit d'intérêts et les biais méthodologiques dans le chef du Bureau Métro Nord. À ce moment-là, ce travail suscite peu d'écho politique. Il précise que toutes les prises de position de l'ARAU sont publiques, mais qu'aucun contact politique particulier n'est pris avec l'association sur cette base.

wat de aansturing door de overheid betreft, met dezelfde inbreng van de federale overheid als vandaag en met hetzelfde tracé.

Zij herinnert eraan dat de belangrijkste taak van de bijzondere commissie er op de eerste plaats in bestaat duidelijkheid te scheppen over de door het Rekenhof aan het licht gebrachte tekortkomingen, uit te klaren wie verantwoordelijkheid draagt en aanbevelingen te formuleren om te vermijden dat zo iets zich opnieuw zou voordoen.

De heer Michel Vandeputte zegt dat het nu op de allereerste plaats nodig is om alle middelen in te zetten voor het traject tussen Albert en het Noordstation. Hij vindt het noodzakelijk om het station Toots Thielemans af te werken, het probleem met het Zuidpaleis op te lossen en voldoende verder te werken om ervoor te zorgen dat er in afwachting van de eventuele aanleg van het traject tussen het Noordstation en Bordet zo nodig trams kunnen rijden of een andere formule te onderzoeken.

Momenteel is het niet mogelijk om op dat traject een metro te laten rijden zonder er de nodige stellen op in te zetten. De staat van de huidige stellen gaat er sterk op achteruit, waardoor er soms zorgwekkende incidenten plaatsvinden. De bestellingen voor nieuwe trams zijn bijna volledig verwerkt en de leveringstermijn voor nieuwe stellen die vandaag zouden worden besteld, bedraagt vijf tot tien jaar.

De heer Tim Cassiers concludeert bondig dat de verenigingen er niet op uit zijn om elk project tegen te houden. Volgens hem komt het er integendeel op aan de projecten te verbeteren en ervoor te zorgen dat dankzij beter gerichte investeringen sneller een aantal concrete verbeteringen kunnen worden geboden aan de reizigers en de Brusselaars.

De heer Oliver Rittweger de Moor spreekt vervolgens nadrukkelijk zijn waardering uit voor de rol die ARAU heeft gespeeld. Het was een van de eerste organisaties die de belangenvermenging rond Bureau Métro Nord aan de kaak stelde. Tot slot wil hij het nog even hebben over de uitspraak van Pascal Smet dat het Zuidpaleis niet het paleis van Versailles is. Hij vraagt of dat geen blijk is van minachting voor de wijk en haar inwoners, die een project kregen voorgeschoteld dat we kunnen beschouwen als een poging tot gentrificatie waar velen vandaag nog steeds onder te lijden hebben.

Mevrouw Sofia Bennani vraagt of het gewest over voldoende bagage beschikt om projecten van een dergelijke omvang tot een goed eind te brengen.

De heer Jean-Michel Bleus wijst erop dat ARAU, toen het zich in 2012 uitvoeriger in het project verdiepte, een analyse publiceerde waarin het zowel het belangenconflict als de methodologische vooringenomenheid bij Bureau Métro Nord belichtte. Die publicatie lokte toen maar weinig reactie uit bij de beleidsmakers. Hij verduidelijkt dat alle standpunten van ARAU openbaar zijn, maar geen enkele politicus daarover contact heeft opgenomen met de vereniging.

Il y a bien des moments d'information, mais pas de véritable concertation. Les réunions ont lieu une fois les décisions prises et les permis délivrés, pour expliquer aux habitants comment le chantier va se dérouler et quels impacts ils devront subir. En revanche, les habitants ne sont jamais consultés sur leurs habitudes de mobilité, leurs besoins ou leur souhait éventuel de voir arriver un métro. À ses yeux, ces questions ne sont jamais réellement posées.

Enfin, à propos de la phrase selon laquelle «le palais du Midi n'est pas Versailles», il rappelle que les associations défendent au contraire la valeur architecturale, historique et sociale du bâtiment, au point d'introduire une demande de classement.

M. Michel Vandeputte estime que, malgré la complexité institutionnelle du pays et de Bruxelles en particulier, la Région dispose bien des moyens humains et techniques nécessaires pour mener de tels projets. La condition essentielle est qu'il y ait un capitaine à bord.

Il rappelle qu'autour du métro interviennent la STIB, Beliris et Bruxelles Mobilité, cette dernière jouant un rôle très important dans l'ensemble de la structure du réseau urbain. Il ne comprend d'ailleurs pas pourquoi certains travaux se poursuivent malgré les restrictions budgétaires, tandis que les travaux liés au métro ou aux transports publics sont bloqués.

Réunion du 9 décembre 2025

1.2.16. Exposé de Rudi Vervoort, Ministre-Président

M. Rudi Vervoort a tenu devant les commissaires l'exposé introductif suivant:

«Mme la Présidente, Mesdames et MM. les députés, je vous remercie pour votre invitation qui me permet de m'exprimer sur ce dossier. Lorsque j'ai pris mes fonctions en mai 2013, mon prédécesseur avait déjà dressé un constat lucide des difficultés en matière de mobilité, constat qui demeure largement valable aujourd'hui. La congestion reste élevée, l'impact du trafic sur l'espace public et sur la qualité de l'air est toujours considérable, et le débat public demeure particulièrement clivant. Les politiques de mobilité donnent souvent le sentiment de ne jamais être suffisantes, tant les attentes sont élevées et les contraintes nombreuses.

Ces difficultés s'expliquent d'abord par des facteurs géographiques et historiques. Bruxelles exerce un rôle qui dépasse largement ses frontières institutionnelles: capitale nationale, centre administratif et pôle d'emploi majeur, elle attire quotidiennement plus de 400.000 navetteurs, dont une grande partie continue de se déplacer en voiture. Cette situation s'inscrit dans une organisation territoriale marquée par un découplage entre les lieux d'habitation et les lieux de travail à l'échelle métropolitaine. Les différences

Er waren weliswaar infomomenten, maar er was geen volwaardig overleg. De vergaderingen vonden plaats nadat de beslissingen al genomen waren en de vergunningen uitgereikt waren. De bewoners kregen daarop uitleg over het verloop van de werken en de gevolgen die ze daarvan zouden ondervinden. Er werd echter nooit gevraagd naar de mobiliteitsgewoonten en behoeften van de buurtbewoners en of zij eigenlijk wel een metro wilden. Daar werd volgens hem nooit naar gepeild.

Wat de uitspraak betreft dat het Zuidpaleis het paleis van Versailles niet is, wijst hij er tot slot op dat de verenigingen de architecturale, historische en maatschappelijke waarde van het gebouw verdedigen, in die mate zelfs dat ze een aanvraag hebben ingediend om het te beschermen.

De heer Michel Vandeputte is de mening toegedaan dat het gewest, ondanks de institutionele complexiteit van het land en van Brussel in het bijzonder, wel degelijk over het nodige personeel en de vereiste technische middelen beschikt om dit soort projecten uit te voeren. De belangrijkste voorwaarde is dat er een kapitein aan het roer staat.

Hij wijst erop dat de MIVB, Beliris en Brussel Mobiliteit allemaal betrokken zijn bij het metroproject. Laatstgenoemde instantie vervult een zeer belangrijke rol in de algehele stedelijke netwerkstructuur. Hij begrijpt overigens niet waarom bepaalde werken ondanks de budgettaire beperkingen verder worden uitgevoerd, terwijl de werken aan de metro of het openbaar vervoer stilliggen.

Vergadering van 9 december 2025

1.2.16. Uiteenzetting door minister-president Rudi Vervoort

De heer Rudi Vervoort heeft voor de commissieleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Mevrouw de voorzitter, dames en heren volksvertegenwoordigers, ik dank u voor uw uitnodiging om mijn kijk op dit dossier te komen toelichten. Toen ik in mei 2013 aantrad, had mijn voorganger reeds een glasheldere diagnose van de mobiliteitsproblemen gesteld, die vandaag nog steeds steek houdt. De verkeersdruk is nog altijd hoog, het verkeer heeft nog steeds een aanzienlijke impact op de openbare ruimte en de luchtkwaliteit en in het publieke debat over dit onderwerp blijven de meningen zeer verdeeld. Het mobiliteitsbeleid geeft haast nooit een bevredigende indruk. De verwachtingen zijn torenhoog, maar de beperkingen zijn minstens even talrijk.

De problemen zijn in de eerste plaats te wijten aan geografische en historische factoren. De rol van Brussel reikt tot ver buiten zijn institutionele grenzen. Als hoofdstad van het land, administratief centrum en belangrijk werkgelegenheidsbekken trekt het dagelijks meer dan 400.000 pendelaars aan, van wie een groot deel nog steeds met de wagen komt. Die situatie is toe te schrijven aan een vorm van ruimtelijke ordening waarbij woon- en werkplaats van elkaar gescheiden zijn binnen het grootstedelijke

de parts modales entre Bruxellois et navetteurs illustrent clairement cette réalité. À ces éléments s'ajoutent des facteurs sociétaux. Les politiques de mobilité touchent directement à la liberté de déplacement et à l'organisation de la vie quotidienne. Après des décennies de politiques largement orientées vers la voiture, la transition vers des modes de déplacement moins dépendants de l'automobile ne se fait pas de manière uniforme, notamment selon les catégories sociales. Par ailleurs, ces politiques impliquent souvent des travaux publics lourds, générant des chantiers aux impacts significatifs pour les riverains et les commerçants, ce qui en fait des politiques intrinsèquement sensibles et clivantes.

Le contexte institutionnel belge ajoute une complexité. Le fédéralisme de coopération fonctionne, mais non sans tensions. Dans ce cadre, il convient néanmoins de souligner l'engagement du partenaire fédéral, en particulier Beliris, dont la collaboration a été constante tant au niveau politique qu'administratif. Malgré ces contraintes, il n'existe pas d'alternative réaliste à la nécessité de garantir le fonctionnement quotidien de la ville à travers un réseau de transport robuste et capable de répondre aux défis futurs. Cela implique le développement de nouvelles capacités de déplacement.

C'est dans cette perspective que les plans stratégiques régionaux, notamment le Plan Iris 2 adopté en 2010 et le PRDD en 2018, ont identifié le métro Nord-Sud comme un investissement structurant. Celui-ci est considéré comme indispensable pour accompagner la croissance démographique, soutenir une densification ciblée du territoire et orienter le développement urbain vers un modèle plus compact, dans lequel la majorité des déplacements s'effectuent en transports publics ou en modes actifs. Un projet d'une telle ampleur suscite naturellement critiques, oppositions et recours, ce qui relève d'une situation classique pour ce type d'infrastructure. Il appartient dès lors au porteur du projet d'y répondre, d'en expliquer les objectifs et les modalités, et de maintenir un dialogue étroit avec l'ensemble des acteurs concernés.

Au-delà des aspects techniques, le projet renvoie à une question plus fondamentale de développement territorial. Il ne s'agit pas seulement de déterminer un tracé ou l'emplacement de stations, mais bien de faire un choix collectif quant au modèle de ville que nous souhaitons: une ville ouverte, capable d'accueillir de nouveaux habitants, de nouvelles activités et de relever les défis contemporains, ou une ville plus fermée sur elle-même. Le débat sur le métro doit être compris dans cette perspective globale.

Lorsque j'ai pris mes fonctions, le projet d'extension du métro était déjà engagé. Les études disponibles, qu'elles proviennent de la STIB ou de bureaux indépendants, convergeaient pour considérer que le métro constituait le seul mode capable de répondre efficacement à la demande sur l'axe Nord-Sud, notamment à partir de seuils de fréquentation élevés. Un consensus politique existait alors sur la nécessité de poursuivre ce projet, même si les modalités précises restaient à définir.

gebied. De verschillende manieren waarop Brusselaars en pendelaars zich verplaatsen, illustreren die realiteit. Daarnaast spelen ook maatschappelijke factoren mee. Het mobiliteitsbeleid raakt rechtstreeks aan de vrijheid die mensen hebben om zich te verplaatsen en aan de manier waarop ze hun dagelijkse leven organiseren. Decennialang stond dat beleid in het teken van koning auto. De overgang naar verplaatsingswijzen waarbij men minder afhankelijk is van de auto, verloopt niet gelijk voor alle groepen in de maatschappij. Het mobiliteitsbeleid gaat overigens vaak gepaard met grote openbare werken, waar omwonenden en handelaars veel last van ondervinden. Het is dus een thema dat gevoelig ligt en voor verdeeldheid zorgt.

De Belgische staatsstructuur maakt alles nog ingewikkelder. Het samenwerkingsfederalisme functioneert, maar spanningen zijn nooit ver weg. In dat verband dient gewezen op het engagement van onze federale partner, in het bijzonder Beliris, waarmee zowel op politiek als op administratief vlak voortdurend is samengewerkt. We kunnen niet anders dan blijven werken aan een degelijk vervoersnet om het dagelijkse leven in de stad in goede banen te leiden en de toekomstige uitdagingen aan te gaan. Er is geen alternatief. Daarbij is het noodzakelijk om te zorgen voor extra vervoerscapaciteit.

Daarom kreeg de noord-zuidmetrolijn in de gewestelijke strategische plannen, zoals het Iris 2-plan uit 2010 en het GPDO uit 2018, het statuut van structurerende investering. Die lijn wordt beschouwd als onontbeerlijk om de bevolkingsgroei op te vangen, een gerichte verdichting van het grondgebied te ondersteunen en de stedelijke ontwikkeling te sturen in de richting van een compacter model, waarin het merendeel van de verplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer of actieve vervoerswijzen. Een grootschalig infrastructuurproject roept natuurlijk kritiek, verzet en bezwaren op. Dat is een klassiek verhaal. Het is de taak van de projectverantwoordelijke om daarop te reageren, de doelstellingen en uitvoeringswijze toe te lichten en voortdurend in nauw contact te staan met alle betrokken partijen.

Het project behelst niet enkel technische aspecten, maar werkt ook in op de territoriale ontwikkeling. Het gaat er niet enkel om een tracé en de locatie van stations te bepalen, maar ook samen te kiezen wat voor stadsmodel we willen: een open stad, waar zich nieuwe inwoners en nieuwe activiteiten kunnen vestigen en die in staat is om de hedendaagse uitdagingen het hoofd te bieden, of een stad die meer op zichzelf is gericht. Het debat over de metro moet in die bredere context worden gezien.

Toen ik aantrad, was het project voor de uitbreiding van het metronet reeds gestart. Alle beschikbare studies, zowel die van de MIVB als die van onafhankelijke studiebuureaus, schoven de metro naar voren als het enige efficiënte vervoersmiddel om tegemoet te komen aan de vraag op de noord-zuidverbinding, zeker bij hoge reizigers aantallen. Er was toen een politieke consensus over de noodzaak om dit project voort te zetten, ook al moesten de precieze voorwaarden nog worden bepaald.

S'agissant du tracé et du choix des stations, une première décision gouvernementale a été prise le 29 février 2013, avant mon entrée en fonction, validant le principe du tracé Schaerbeek–Bordet ainsi que celui d'un métro automatique, sans toutefois arrêter le nombre ni la localisation des stations. Cette absence de précision budgétaire à ce stade s'explique par le fait que le projet était encore en phase de développement. Entre septembre 2013 et mai 2014, le gouvernement s'est prononcé à plusieurs reprises sur la définition du tracé, à partir d'une analyse multicritère portant sur les enjeux socio-économiques, les conditions d'exploitation, les contraintes techniques et administratives ainsi que les aspects financiers. Sur la base de quinze variantes initiales, trois tracés principaux ont été retenus, accompagnés d'une sous-variante concernant le passage vers Bordet. Le 8 mai 2014, le gouvernement a finalement validé un tracé passant notamment par Liedts, Collignon, Riga et Bordet, en insistant sur l'accessibilité et la visibilité de certaines stations, notamment dans des quartiers denses et commerçants.

Certaines décisions ont évolué au fil du temps, notamment en ce qui concerne la station de Bordet et l'intermodalité avec le réseau ferroviaire. Si l'hypothèse d'une halte RER à cet endroit n'a pas été concrétisée à court terme, le projet a été adapté afin de ne pas compromettre une réalisation future, tout en maintenant la pertinence d'une intermodalité avec les réseaux de tram et de bus. Cette demande de halte RER a d'ailleurs été portée de longue date par la Région, dans un contexte plus large de nécessité de rééquilibrer l'offre ferroviaire bruxelloise et de désaturer la jonction Nord-Midi.

Le projet a ensuite connu des évolutions importantes, notamment à la suite des études d'incidences et des enquêtes publiques, conduisant à des ajustements du tracé et de ses modalités de réalisation. À partir de 2020, plusieurs difficultés majeures sont apparues. D'une part, des facteurs externes tels que la crise sanitaire et la guerre en Ukraine ont entraîné une augmentation significative des coûts de l'énergie et des matériaux. D'autre part, des problèmes techniques liés à la nature hétérogène des sols, en particulier au niveau du palais du Midi, ont complexifié la mise en œuvre du projet. Certaines techniques de construction se sont révélées inadaptées, ce qui a entraîné des différends entre les acteurs impliqués et a nécessité une révision des méthodes, notamment par le recours à des interventions à ciel ouvert. Cette solution, bien que plus intrusive à court terme, a été considérée comme la seule permettant de maîtriser les coûts et les délais, et a été approuvée par le gouvernement en juillet 2023, accompagnée de mesures d'accompagnement pour les acteurs concernés.

Parallèlement, le projet a été confronté à des dérives budgétaires particulièrement importantes, notamment pour le lot 3 relatif au tunnel et aux stations du tronçon nord. Alors que l'estimation initiale s'élevait à environ 817 millions d'euros, les offres reçues dans le cadre de l'appel d'offres ont dépassé les deux milliards d'euros. Cet

Op 29 februari 2013, dus nog voor mijn aantreden, nam de regering een eerste beslissing over het tracé en de keuze van de stations. Zij hechtte haar principiële goedkeuring aan het tracé tussen Schaerbeek en Bordet en de automatisering van de metro, zonder echter het aantal stations en de locatie ervan te bepalen. Dat die zaken nog niet nauwkeurig begroot waren, had te maken met het feit dat het project zich toen nog in de ontwikkelingsfase bevond. Tussen september 2013 en mei 2014 nam de regering een aantal beslissingen over het tracé na meerdere criteria tegen het licht te hebben gehouden, zoals de sociaal-economische uitdagingen, de exploitatievoorwaarden, de technische en administratieve vereisten en de financiële aspecten. Op basis van een oorspronkelijke reeks van vijftien varianten werden drie hoofdtracés geselecteerd, aangevuld met een subvariant voor het traject naar Bordet. Op 8 mei 2014 keurde de regering uiteindelijk een tracé goed dat onder meer via Liedts, Collignon, Riga en Bordet zou lopen. Daarbij werd de nadruk gelegd op de bereikbaarheid en zichtbaarheid van bepaalde stations in dichtbevolkte en commerciële wijken.

Sommige beslissingen werden mettertijd bijgestuurd, onder meer die over het station Bordet en de intermodaliteit met het spoornet. Hoewel er van de vooropgestelde GEN-halte op korte termijn niets in huis is gekomen, werd het project aangepast om de mogelijkheid dat er in de toekomst toch één zou komen, niet te fnuiken. Tegelijk bleef de zinvolle intermodaliteit met het tram- en busnet behouden. Het gewest vraagt al jaar en dag een GEN-halte om het Brussels spoorwegaanbod opnieuw in evenwicht te brengen en de Noord-Zuidverbinding te ontlasten.

Het project werd nadien nog in ingrijpende mate bijgestuurd op basis van de effectenstudies en openbare onderzoeken. Dat heeft geleid tot aanpassingen van het tracé en de uitvoeringsvoorwaarden. Vanaf 2020 doken verschillende grote problemen op. Zo hebben enkele externe factoren, zoals de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne, de energie- en materialenprijzen fors de hoogte in gestuwd. Daarnaast werd de uitvoering van het project bemoeilijkt door technische problemen als gevolg van de heterogene ondergrond, vooral ter hoogte van het Zuidpaleis. Bepaalde bouwtechnieken bleken ongeschikt, waardoor geschillen rezen tussen de betrokken partijen. Bijgevolg diende de werkwijze te worden aangepast. Er werd bijvoorbeeld overgeschakeld naar bouwmethoden in open lucht. Die oplossing was op korte termijn ingrijpender, maar was de enige manier om de kosten en uitvoeringstermijnen onder controle te houden. De regering gaf daar in juli 2023 haar goedkeuring voor en nam tevens enkele flankerende maatregelen voor de betrokken partijen.

Voorts rezen de begrote kosten van het project de pan uit, en dan vooral voor perceel 3 voor de tunnel en de stations van het noordelijke deel. Oorspronkelijk werd de kostprijs geraamd op ongeveer 817 miljoen euro, maar de offertes die na de openbare aanbesteding werden ontvangen, bedroegen meer dan twee miljard euro. Dat

écart considérable, de l'ordre de 250 %, a conduit le gouvernement, en juin 2023, à suspendre temporairement le projet et à demander une analyse approfondie des causes de cette dérive. Les éléments identifiés incluent l'impact du contexte inflationniste, une sous-estimation de certains coûts techniques, ainsi qu'un manque de concurrence dans les appels d'offres, lié notamment à la mobilisation des entreprises sur d'autres grands projets européens.

Dans ce contexte, et compte tenu des délais nécessaires pour relancer une procédure de marché public, il a été décidé de renvoyer la décision à la prochaine législature. La STIB a été chargée d'examiner différents scénarios, allant de la poursuite du projet à son adaptation ou à son arrêt, mais aucune décision n'a été prise à ce stade, notamment en raison du contexte politique.

Malgré ces difficultés, l'ensemble des études et des modèles de mobilité convergent pour souligner la nécessité de renforcer le réseau structurant de transport public afin de faire face à l'augmentation des flux de déplacement et de réduire la dépendance à la voiture. Les évolutions récentes, telles que le développement du télétravail, n'ont pas entraîné de diminution durable de la congestion, et les perspectives à long terme restent marquées par une croissance de la demande de mobilité. Dans ce contexte, le métro 3 ne peut être considéré comme un projet de confort, mais bien comme un investissement nécessaire pour l'avenir de la ville.

La situation actuelle impose toutefois un examen lucide des causes des difficultés rencontrées. Les recommandations formulées par la Cour des comptes doivent être prises en compte afin d'améliorer la gestion des grands projets d'infrastructure. Les problématiques observées à Bruxelles ne sont pas isolées: au niveau européen, les grands projets connaissent en moyenne des dépassements de coûts significatifs et des retards importants. Ce constat ne doit pas conduire à relativiser les difficultés, mais au contraire à renforcer les capacités de gestion et de pilotage de ces projets.

Enfin, une implication accrue du niveau fédéral apparaît légitime, tant en raison du caractère national du projet, lié aux flux de mobilité qui dépassent les frontières régionales, que de son importance économique. Bruxelles, en tant que centre de production de services, contribue de manière significative aux autres régions, ce qui justifie une participation renforcée à un projet structurant pour l'ensemble du pays.

Il appartiendra au prochain gouvernement de définir les orientations à donner à ce dossier, en tenant compte de l'ensemble de ses dimensions techniques, budgétaires et territoriales, ainsi que des enjeux de mobilité et de développement urbain qui demeurent essentiels pour la Région. Je me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.»

aanzienlijke verschil van ongeveer 250 % heeft de regering er in juni 2023 toe gebracht het project tijdelijk op te schorten en de oorzaken van de budgetoverschrijding grondig te laten onderzoeken. Daarbij werd gewezen op de gevolgen van de inflatie, een onderschatting van bepaalde technische kosten, maar ook op een gebrek aan mededinging bij de aanbesteding, omdat bedrijven bezig waren met andere grote Europese projecten.

Daarom en gelet op de tijd die nodig geweest zou zijn om een nieuwe overheidsopdracht uit te schrijven, werd besloten om de beslissing door te schuiven naar de volgende regeerperiode. De MIVB werd belast met het onderzoeken van verschillende scenario's, gaande van de voortzetting van het project tot de aanpassing of stopzetting ervan. Daar is op dit moment vanwege de politieke situatie nog geen beslissing over genomen.

Ondanks die moeilijkheden wezen alle studies en mobiliteitsmodellen erop dat het structurerende openbaarvervoersnet moest worden versterkt om de toenemende verkeersstromen op te vangen en de afhankelijkheid van de auto te verminderen. Recente ontwikkelingen, zoals telewerk, hebben niet geleid tot een blijvende vermindering van de verkeersdruk en de vooruitzichten op lange termijn worden nog steeds gekenmerkt door een groeiende vraag naar mobiliteit. Metrolijn 3 is dus geen project dat zomaar voor wat extra comfort zorgt, maar wel een noodzakelijke investering voor de toekomst van de stad.

De huidige situatie noopt ons er echter toe aan de hand van een nuchtere analyse te achterhalen wat de oorzaken zijn van alle problemen die zijn opgedoken. Er moet rekening worden gehouden met de aanbevelingen van het Rekenhof om het beheer van grote infrastructuurprojecten te verbeteren. De vastgestelde problemen doen zich niet enkel in Brussel voor. Ook elders in Europa lopen grote projecten gemiddeld genomen veel vertraging op en doen zich grote kostenoverschrijdingen voor. Dat mag geen aanleiding zijn om de problemen te relativiseren, maar moet een drijfveer zijn om dergelijke projecten beter te beheren en aan te sturen.

Ten slotte mogen we ook een grotere betrokkenheid van de federale overheid verwachten, aangezien het hier gaat om een project van economisch belang waar bovendien het hele land baat bij heeft en dat moet helpen om verkeersstromen op te vangen die de gewestgrenzen overschrijden. Brussel is een uitermate belangrijk dienstverlenend centrum voor de andere gewesten. Een grotere bijdrage is zeker gerechtvaardigd voor een project dat het hele land aangaat.

Het komt de volgende regering toe om te bepalen hoe het verder moet met dit dossier, rekening houdend met alle technische, budgettaire en ruimtelijke aspecten, maar ook met de essentiële uitdagingen op het vlak van mobiliteit en stedelijke ontwikkeling waar het gewest nog altijd voor staat. Ik ben bereid om op al uw vragen te antwoorden.”

1.2.17. Échange de vues

M. Stijn Bex constate que plusieurs intervenants entendus jusqu'à présent, qu'il s'agisse des ministres, de la STIB ou de Beliris, donnent le sentiment que le rapport de la Cour des comptes est essentiellement à charge.

Il revient sur le choix d'associer Beliris au projet. La Région bruxelloise disposerait-elle, à elle seule, des moyens nécessaires pour financer un tel métro, ou doit-elle inévitablement se tourner vers Beliris? Il s'interroge aussi sur la manière d'envisager cette question à l'avenir.

M. Rudi Vervoort répond qu'entre Beliris et la Région, il existe une longue histoire de coopération, qui a fait globalement ses preuves. Beliris a développé, au fil des années, une réelle capacité d'action dans des dossiers de nature et d'importance diverses. Il rappelle qu'un accord Beliris suppose toujours la recherche d'un équilibre entre des demandes multiples et variées, certaines émanant de la Région, d'autres du niveau fédéral. La STIB n'est pas spécialisée dans certains domaines relevant des grands travaux d'infrastructure, alors que Beliris a développé une véritable expertise en la matière.

Sur la question du financement, il s'agit d'un projet d'envergure nationale. Un métro ne relève pas de simples travaux de voirie, mais constitue un investissement structurant. Il existe au sein de Beliris une enveloppe importante de moyens non utilisés, d'environ 560 millions d'euros, constituée à partir de projets validés mais qui n'ont jamais été mis en œuvre. Cette réserve constitue une piste sérieuse pour répondre à une partie des besoins budgétaires liés au métro, une autre piste consistant à concentrer davantage les avenants Beliris sur le métro pendant plusieurs années.

La Région ne peut assumer seule un tel investissement, surtout dans un contexte où les estimations initiales sont bouleversées par une succession de crises.

S'agissant du rapport de la Cour des comptes, il considère qu'il faut le prendre tel qu'il est et éviter de lui faire dire plus qu'il ne dit, dans un sens comme dans l'autre. Ce qu'il retient, c'est qu'il s'agit davantage d'un débat sur l'opportunité que sur la légalité de ce projet.

M. Jamal Ikazban relève que beaucoup est dit sur les choix du tracé et sur la technique utilisée. Il s'interroge alors sur un point en particulier: la Région n'est-elle pas devenue trop dépendante des bureaux d'études? Il se demande aussi si la Région n'est pas victime de deux phénomènes conjoints, qu'il qualifie d'autoflagellation et de mépris. Par autoflagellation, il entend la tendance bruxelloise à se déprécier elle-même. Par mépris, il vise le regard porté sur Bruxelles et sur la Région. Il prend l'exemple du

1.2.17. Gedachtewisseling

De heer Stijn Bex merkt op dat de verschillende sprekers die tot nu toe aan het woord zijn gekomen, zowel ministers als vertegenwoordigers van de MIVB en Beliris, de indruk wekken dat het verslag van het Rekenhof vooral ten laste en te weinig ten ontlaste van de betrokken partijen is geschreven.

Vervolgens gaat hij in op de keuze om Beliris bij het project te betrekken. Beschikt het Brussels Gewest alleen over de nodige middelen om deze metrolijn te financieren of moet het onvermijdelijk aankloppen bij Beliris? Hij vraagt welke aanpak in de toekomst het best kan worden gehanteerd.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat er tussen Beliris en het gewest een lange traditie van samenwerking bestaat, die over het algemeen haar nut heeft bewezen. Beliris heeft in de loop der jaren een aanzienlijke slagkracht ontwikkeld in dossiers van uiteenlopende aard en omvang. Wanneer een overeenkomst met Beliris wordt gesloten, komt het er stevast op aan te zoeken naar een evenwicht tussen een heel aantal uiteenlopende verzoeken van het gewest en de federale overheid. De MIVB heeft geen vakkennis over bepaalde onderdelen van grootschalige infrastructuurwerken, waarover Beliris daarentegen wel al heuse expertise heeft opgebouwd.

Wat de financiering betreft, benadrukt hij dat het hier gaat om een project van nationaal belang. Een metrolijn aanleggen valt niet onder gewone wegenwerken, maar is een structurele investering. Beliris beschikte over een grote pot van ongebruikte middelen, ongeveer 560 miljoen euro, die waren vrijgemaakt voor goedgekeurde projecten die echter nooit zijn uitgevoerd. Die reserve aanspreken om een deel van de benodigde financiering voor de metrolijn te dekken was een mogelijkheid die ernstig werd overwogen. Een andere mogelijkheid waarover werd nagedacht, was om de bijakten van Beliris gedurende meerdere jaren sterker te richten op de metro.

Het gewest kan een dergelijke investering niet alleen dragen, vooral daar de oorspronkelijke ramingen als gevolg van de achtereenvolgende crisissen grondig moesten worden bijgesteld.

Het verslag van het Rekenhof moet worden gelezen zoals het is. Men moet er niet meer achter zoeken dan wat er staat, noch in positieve noch in negatieve zin. Het debat draait zijns inziens meer om de vraag of het project al dan niet wenselijk was en is dan om de vraag of alles wettelijk is verlopen.

De heer Jamal Ikazban merkt op dat er al veel gezegd is over de keuze van het tracé en de gebruikte techniek. Vooral de vraag of het gewest niet te afhankelijk is geworden van studiebureaus houdt hem bezig. Daarnaast vraagt hij zich af of het gewest hier niet gelijktijdig het slachtoffer is geworden van wat hij omschrijft als zelfkastijding en minachting. Met zelfkastijding bedoelt hij de Brusselse neiging om zichzelf te onderschatten. Met minachting doelt hij op de manier waarop van buitenaf naar Brussel en het gewest wordt

RER, annoncé depuis très longtemps, mais toujours pas pleinement réalisé, ce qui pénalise directement Bruxelles. Il évoque aussi le sous-financement chronique de la Région et demande si Bruxelles a réellement, à elle seule, la capacité de déployer un métro utile non seulement aux Bruxellois, mais à l'ensemble du pays.

M. Rudi Vervoort répond que les notions d'autoflagellation et de mépris font effectivement réfléchir. Sans remettre en cause l'existence de la commission, il fait un parallèle avec la commission consacrée aux tunnels. Lorsque des problèmes ont surgi au niveau du tunnel Léopold II, on s'est empressé de blâmer Bruxelles. Citant notamment les chantiers au Quatre-Bras ou au carrefour Léonard, il observe qu'il n'y a pas de remise en cause politique comparable.

S'agissant des bureaux d'études, il reconnaît qu'il s'agit d'un débat sans fin. On a besoin d'expertise extérieure, parce que les administrations ne développent pas en interne toutes les compétences nécessaires. Il faut cependant faire preuve d'une très grande prudence dans le recours à ces bureaux, car ils peuvent créer une forme de dépendance en organisant eux-mêmes les conditions de la poursuite de leur intervention. Il juge dès lors utile de développer davantage des alternatives publiques ou académiques.

Mme Françoise De Smedt demande donc s'il y a bien eu des discussions sur l'affectation de l'argent de Beliris au métro et quelle est, sur ce point, la vision du Ministre-Président. Faut-il insister davantage auprès du Fédéral pour obtenir un financement plus important?

Elle affirme qu'Alain Flausch et Pascal Smet ont tenu des propos contradictoires sur la manière dont un projet comme le métro 3 est présenté sur le plan budgétaire. Lequel des deux dit vrai?

Concernant un éventuel partenariat public-privé pour financer le métro, qu'en pense le Ministre-Président?

Le choix du tracé sous le palais du Midi a été justifié par la difficulté de recourir à des expropriations que nécessitait le tracé historique. Pourtant, il y a eu un nombre considérable d'expropriations dans les alentours de la gare du Midi qui n'ont pas suscité autant d'émotion. La Commission royale des monuments et des sites alerte dès 2016 sur les problèmes à venir; le rapport d'incidences de 2018 indique lui aussi très clairement que le sous-sol sous le palais du Midi pose problème. Malgré ces avertissements, le permis est tout de même délivré en 2019. Selon la Cour des comptes, la STIB demande à son bureau d'études d'accélérer la préparation du dossier d'adjudication et qu'il est question, dans ce contexte, de précipitation. Sa question centrale est donc claire: pourquoi délivrer ce permis juste avant les élections, alors que de nombreuses

gekeken. Hij verwijst als voorbeeld naar het GEN, dat al heel lang geleden werd aangekondigd maar nog altijd niet is voltooid, wat Brussel rechtstreeks benadeelt. Hij haalt ook de chronische onderfinanciering van het gewest aan en vraagt zich af of Brussel wel in staat is om op eigen kracht een metrolijn te bouwen die niet alleen nuttig is voor de Brusselaars, maar voor het hele land.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat de begrippen zelfkastijding en minachting inderdaad tot nadenken stemmen. Hij wil het nut van de commissie niet in twijfel trekken, maar hij maakt even een zijspiongetje naar de commissie over de tunnels. Toen er problemen opdoken met de Leopold II-tunnel, werd Brussel al snel met de vinger gewezen. Over de werken aan het Vierarmenkruispunt en het Leonardkruispunt werd echter geen vergelijkbare politieke ophef gemaakt.

Over de studiebureaus kunnen we volgens hem eindeloos blijven bakkeleien. We moeten een beroep doen op experts van buitenaf, omdat de overheidsdiensten niet alle nodige knowhow in huis hebben. Toch is grote voorzichtigheid geboden bij het inschakelen van dergelijke bureaus, omdat ze ons in zekere mate afhankelijk van hen kunnen maken door zelf de voorwaarden te scheppen waardoor hun medewerking nodig blijft. Daarom pleit hij ervoor om meer publieke of academische alternatieven te ontwikkelen.

Mevrouw Françoise De Smedt vraagt of er effectief is gesproken over de manier waarop het geld van Beliris voor de metro zou worden gebruikt en welke kijk de minister-president daarop heeft. Moet er bij de federale overheid sterker worden aangedrongen op bijkomende financiële middelen?

Zij stelt dat Alain Flausch en Pascal Smet tegenstrijdige uitspraken hebben gedaan over de wijze waarop een project zoals Metro 3 budgettair werd voorgesteld. Wie van hen beiden heeft gelijk?

Hoe staat de minister-president tegenover een eventuele publiek-private samenwerking om de metro te financieren?

Er werd gekozen voor het tracé onder het Zuidpaleis, omdat de onteigeningen die nodig waren op het historische tracé, moeilijk lagen. Toch hebben er in de omgeving van het Zuidstation heel wat onteigeningen plaatsgevonden zonder dat dat veel opschudding veroorzaakte. De Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen waarschuwde al in 2016 voor toekomstige problemen en ook in het effectenrapport van 2018 werd nadrukkelijk gewezen op de problematische ondergrond van het Zuidpaleis. Ondanks die waarschuwingen werd de vergunning in 2019 toch uitgereikt. Volgens het Rekenhof vroeg de MIVB haar studiebureau om een versnelling hoger te schakelen bij de voorbereiding van het aanbestedingsdossier. Nu luidt het dat daarbij overhaast te werk werd gegaan. Haar kernvraag is dan ook duidelijk: waarom werd

alertes existent déjà?

M. Rudi Vervoort répond que la question d'un éventuel transfert de l'administration Beliris vers un pilotage plus directement régional est posée, mais que, du côté fédéral, la réponse est toujours un refus absolu. À ses yeux, cela s'explique aisément: conserver la main sur Beliris, c'est aussi conserver la main sur la réalisation des projets.

Concernant le financement du projet par Beliris, il indique que l'idée est de dégager 50 millions d'euros par an pendant plusieurs années, ce qui correspond à la logique d'un projet s'étalant sur une période longue, avec une trajectoire budgétaire très variable selon l'état d'avancement des travaux.

Sur les partenariats public-privé, il juge que l'idée peut paraître séduisante sur le papier, mais qu'elle se heurte à une difficulté majeure: pour que l'Institut des comptes nationaux accepte la déconsolidation de l'opération, encore faut-il que le partenaire privé prenne un risque réel. Si le partenaire privé se contente de construire, tout en étant garanti ensuite sur les annuités versées par la Région, cela ne fonctionne plus. Il indique clairement ne pas défendre cette option.

Quant au tracé historique, il reconnaît avoir entendu les critiques. Il explique que, dans ce type de dossier, où s'exercent de multiples tensions liées à la mobilité, au logement, au développement territorial ou aux dynamiques de quartier, il arrive qu'à un moment donné on se dise que le projet ne se fera finalement pas, et qu'on poursuive alors d'autres logiques d'aménagement. L'inverse peut aussi se produire.

En ce qui concerne le palais du Midi, il reconnaît qu'il existe des risques, notamment en matière de stabilité, compte tenu de l'état du bâtiment, mais personne n'imagine à ce moment-là qu'on se trouve face à une situation aussi compliquée.

Quant à l'idée d'une accélération excessive, il rappelle que la demande de permis date de septembre 2015 et que la délivrance du permis nécessite auparavant la conclusion d'un pacte avec les communes concernées, qui n'intervient qu'en avril 2019 avec Saint-Gilles et la Ville de Bruxelles. Quatre années d'instruction du permis ne correspondent pas à ses yeux à une démarche précipitée.

Il conteste également l'idée selon laquelle la délivrance du permis rendrait le projet irréversible. Le permis constitue une étape importante, mais certainement pas un point de non-retour absolu. Les élections introduisent toujours un élément d'incertitude. Une fois celles-ci passées, tout peut en théorie être remis sur la table en fonction du nouveau rapport de force politique. C'est le propre même de la

de vergunning nog vlak voor de verkiezingen uitgereikt, ondanks de vele waarschuwingen die daarvoor al waren geformuleerd?

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat de vraag om de administratie van Beliris bij het gewest onder te brengen wel degelijk op tafel heeft gelegen, maar dat de federale overheid dat altijd categoriek heeft geweigerd. Daar is volgens hem een eenvoudige verklaring voor: wie de controle over Beliris heeft, behoudt ook de controle over de uitvoering van de projecten.

Het was de bedoeling om via Beliris 50 miljoen euro per jaar vrij te maken om het project te financieren en dat gedurende meerdere jaren. Het was logisch om een dergelijke aanpak te hanteren voor een langlopend project, waarvan het begrotingstraject sterke schommelingen vertoonde al naargelang de voortgang van de werken.

Publiek-private samenwerkingen lijken op papier misschien wel aantrekkelijk, maar stuiten volgens hem in de praktijk op een groot probleem: het Instituut voor de Nationale Rekeningen zal de deconsolidatie van het project enkel aanvaarden indien de private partner ook daadwerkelijk een risico draagt. Indien die partner zich enkel bezighoudt met de bouwwerken en de zekerheid heeft dat hij daar achteraf gewoon voor wordt vergoed door het gewest, is een dergelijk model niet werkbaar. Hij maakt duidelijk dat hij niet achter die formule staat.

Hij kent de kritiek op het historische tracé. Hij legt uit dat het in dit soort dossiers, waarbij er vaak een spanningsveld is tussen mobiliteit, huisvesting, territoriale ontwikkeling en de dynamiek binnen de wijken, kan gebeuren dat men op een bepaald moment denkt dat het project er niet meer zal komen en er vervolgens andere keuzes worden gemaakt. Het omgekeerde scenario is echter ook mogelijk.

Het Zuidpaleis vertoont inderdaad stabiliteitsrisico's, gezien de staat waarin het gebouw zich bevindt. Niemand kon op dat moment echter vermoeden dat de situatie uiteindelijk zo complex zou blijken te zijn.

Op de opmerking dat er te snel zou zijn gehandeld, antwoordt hij dat de vergunningsaanvraag dateerde van september 2015. Alvorens de vergunning kon worden uitgereikt, moest eerst een pact worden gesloten met de betrokken gemeenten, namelijk Sint-Gillis en de stad Brussel. Dat gebeurde pas in april 2019. Het onderzoek van de vergunningsaanvraag heeft vier jaar in beslag genomen. Dan kan je moeilijk stellen dat er overhaast te werk is gegaan.

Hij betwist ook dat de uitreiking van de vergunning het project onomkeerbaar maakte. De toekenning van een vergunning is een belangrijke stap, maar dat betekent hoegenaamd niet dat er geen weg meer terug is. Verkiezingen zorgen altijd voor wat onzekerheid. Na de verkiezingen kan in principe alles opnieuw ter discussie worden gesteld, afhankelijk van de nieuwe politieke

démocratie. Dans les faits, après les élections, la décision est de poursuivre le projet, mais précisément parce que le résultat électoral le permet.

Mme Sofia Bennani s'interroge d'abord sur la station Verboekhoven, dont le maintien dans le tracé est justifié par l'hypothèse d'une intermodalité avec le RER. Or, cette intermodalité n'existe pas.

Elle rappelle ensuite qu'en 2015, le gouvernement prend acte d'un budget pour le tronçon sud estimé à 281 millions d'euros et qu'à peine quatre mois plus tard, ce montant passe à 552 millions d'euros. Comment est-il possible de valider la poursuite d'un schéma directeur alors que son insincérité et son immaturité budgétaire viennent d'être démontrées de manière aussi flagrante?

Pourquoi, après validation du tracé historique, le gouvernement n'exige-t-il pas que les coûts liés à la relocalisation des occupants soient intégrés dans la balance décisionnelle, alors même que l'étude d'incidences signale déjà les risques techniques majeurs de cette opération?

M. Rudi Vervoort répond que l'arrêt Verboekhoven constitue un nœud intermodal indépendamment même de l'hypothèse du RER. Ce rond-point concentre déjà des lignes de bus, de tram et des infrastructures ferroviaires. L'idée consiste à faire en sorte que, si la SNCB ou Infrabel devaient un jour modifier leur approche budgétaire ou leur programmation, la Région soit en capacité d'anticiper des travaux préparatoires rendant une halte possible.

Les chiffres démontrent qu'entre 2015 et 2025, la simple indexation mécanique atteint environ 85 %, là où l'on pouvait raisonnablement attendre une inflation d'environ 20 % sur une telle période. C'est ainsi que le coût passe de 528 millions d'euros à 977 millions d'euros. À cela s'ajoute le surcoût lié au palais du Midi, de l'ordre de 400 millions d'euros. Sur la suite à donner au projet, il indique que cela ne relève plus du gouvernement actuel. Cependant, les surcoûts liés à l'arrêt du chantier devront aussi être intégrés dans l'analyse, de même que le renforcement de l'offre de la STIB qu'il faudrait financer si le métro ne se fait pas.

Il assume le fait d'avoir délivré le permis qui lui était demandé par les administrations dirigées par Pascal Smet. Il ne l'a pas signé par distraction. Il défend ce projet et est cohérent avec cette position. Si les choses s'étaient déroulées autrement, Pascal Smet aurait pu être amené à délivrer lui-même, après les élections, le permis qu'il avait sollicité, puisqu'il avait repris la compétence urbanisme.

M. Hicham Talhi demande si le Ministre-Président partage l'analyse de Guy Vanhengel selon laquelle il manque une supervision financière du projet. Même si

verhoudingen. Dat is eigen aan een democratie. In dit geval is er na de verkiezingen beslist om het project voort te zetten, precies omdat de verkiezingsuitslag dat toeliet.

Mevrouw Sofia Bennani stelt om te beginnen een vraag over het station Verboekhoven. Men heeft dat station op het tracé behouden, omdat men ervan uitging dat het als intermodaal knooppunt zou worden aangesloten op het GEN. Die aansluiting is er echter niet gekomen.

Zij wijst er vervolgens op dat de regering in 2015 akte nam van een budgetraming van 281 miljoen euro voor het zuidelijke traject, en dat dat bedrag amper vier maanden later was opgelopen tot 552 miljoen euro. Hoe is het mogelijk dat de regering groen licht gaf voor de verdere uitwerking van het richtschema, terwijl net daarvoor overduidelijk was gebleken hoe onbetrouwbaar en budgettair slecht onderbouwd het was?

Waarom heeft de regering, na de goedkeuring van het historische tracé, niet geëist dat de kosten om de gebruikers van het gebouw elders onder te brengen mee in de weegschaal zouden worden gelegd bij de besluitvorming, zeker aangezien de effectenstudie al had gewezen op de grote technische risico's die eraan verbonden waren?

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat de halte Verboekhoven, los van de veronderstelde aansluiting op het GEN, al een intermodaal knooppunt vormt waar bus-, tram- en spoorlijnen samenkomen. Het idee daarachter was als volgt: indien de NMBS of Infrabel hun budgetinvulling of plannen op een dag toch zouden wijzigen, dan moest het gewest klaar zijn om de nodige voorbereidende werken op te starten, zodat er een halte zou kunnen komen.

Uit de cijfers blijkt dat de automatische indexering tussen 2015 en 2025 ongeveer 85 % bedroeg, terwijl men over die periode redelijkerwijs een inflatie van ongeveer 20 % had kunnen verwachten. Daardoor steeg de kostprijs van 528 miljoen euro naar 977 miljoen euro. Daarbij kwamen ook de extra kosten voor het Zuidpaleis van ongeveer 400 miljoen euro. Het verdere verloop van het project valt niet langer onder de bevoegdheid van de huidige regering. In de analyse moet echter ook rekening worden gehouden met de meerkosten die voortvloeien uit de stopzetting van de werken, en met de kosten voor het uitbreiden van het MIVB-aanbod indien de metrolijn er niet komt.

Hij erkent dat hij de vergunning heeft uitgereikt die hem was gevraagd door de administraties waarover Pascal Smet de leiding had. Dat gebeurde niet per vergissing. Hij verdedigt het project en neemt er een coherent standpunt over in. Indien de zaken anders waren gelopen, had Pascal Smet misschien zelf de vergunning moeten afgeven die hij zelf had gevraagd, want na de verkiezingen kreeg hij de bevoegdheid voor stedenbouw.

De heer Hicham Talhi vraagt of de minister-president het eens is met de bevinding van Guy Vanhengel dat er geen financieel toezicht op het project was. Hij staat achter

lui-même partage l'idée d'un financement par l'autorité fédérale de ce type d'infrastructure, il constate que cela ne correspond pas à la réalité politique.

Concernant l'octroi, en mai 2019, du permis d'urbanisme pour la station Constitution, aurait-il été possible d'arrêter le projet ou de revenir en arrière sans conséquence financière ni budgétaire? On sait pourtant que la délivrance du permis d'urbanisme revêt aussi une forte dimension politique, notamment au regard des engagements pris à l'égard du quartier Stalingrad.

M. Rudi Vervoort rappelle que la législature qui suit les élections de 2019 est bouleversée par des crises majeures: d'abord le Covid-19, puis la guerre en Ukraine. Ces événements, de nature très différente, mettent les économies à plat et provoquent des chocs sociaux et économiques accompagnés de taux d'inflation extraordinaires.

Au sujet du permis d'urbanisme, il déclare qu'une autorité délivrante peut toujours, dans le délai imparti, retirer un permis, le modifier ou poser d'autres choix. Ici, le permis fut délivré après quatre ans d'instruction et personne n'en a demandé ni la modification, ni le retrait. Il ne faut pas faire de cet acte administratif le moment fondateur unique du projet. Il s'agit d'un élément important, certes, mais d'autres étapes doivent encore être franchies dans un dossier d'une telle complexité.

Au niveau budgétaire, les trajectoires sont définies pour faire coïncider l'investissement inscrit dans la dette avec les besoins de trésorerie qui se déploient ensuite sur cinq à dix ans. Il faut ainsi déterminer les montants nécessaires année par année et voir ensuite comment les financer. Des accords sont pris dans cette perspective. Une série de discussions furent également entamées avec Beliris, notamment en vue de mobiliser l'enveloppe inutilisée de 523 millions d'euros. Ceci dit, les relations avec l'autorité fédérale deviennent tendues en 2014, le ministre compétent n'étant pas le meilleur ami de Bruxelles.

Mme Amélie Pans indique que la commission ne sait toujours pas, à ce stade, qui a réellement validé le tracé entre la gare du Midi et Annessens.

Ce que l'on sait, c'est que le permis d'urbanisme pour la station Constitution est octroyé le 24 mai 2019. Or, le même jour, l'ingénieur du bureau d'études Greisch adresse à la STIB un courrier alertant sur les risques géotechniques sous le palais du Midi. Comment se fait-il que le permis soit signé le jour même où cette alerte est émise?

Dans quelle mesure les contraintes urbanistiques imposées par la Région, qu'il s'agisse des procédures de permis, des exigences patrimoniales ou des adaptations urbanistiques imposées en cours de projet, contribuent aux dépassements budgétaires? Enfin, en tant qu'ancien

de stelling dat de federale overheid dit soort infrastructuur mee moet financieren, maar hij merkt op dat de politieke realiteit anders was.

Met betrekking tot de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning voor het station Grondwet in mei 2019, vraagt hij of het mogelijk zou zijn geweest om het project stop te zetten of terug te draaien zonder dat daar financiële of budgettaire consequenties aan verbonden zouden zijn. We weten echter dat de afgifte van een stedenbouwkundige vergunning ook een uitgesproken politieke dimensie heeft. Hij verwijst daarbij naar de beloften die werden gemaakt ten aanzien van de Stalingradwijk.

De heer Rudi Vervoort herinnert eraan dat enkele ingrijpende crisissen hun stempel hebben gedrukt op de regeerperiode na de verkiezingen van 2019: eerst de coronapandemie en daarna de oorlog in Oekraïne. Die gebeurtenissen, van zeer uiteenlopende aard, verlamden de economieën en veroorzaakten maatschappelijke en economische schokken en een torenhoge inflatie.

Een vergunnende overheid kan een stedenbouwkundige vergunning binnen een bepaalde termijn intrekken of wijzigen of zij kan ook andere keuzes maken. In dit geval werd de vergunning uitgereikt na een onderzoeksprocedure van vier jaar. Niemand heeft gevraagd om ze te wijzigen of in te trekken. Die administratieve stap mag dan ook niet worden voorgesteld als het enige scharniermoment van het project. Het is uiteraard wel een belangrijk onderdeel, maar in een complex dossier als dit moesten ook nog enkele andere hordes worden genomen.

Het begrotingstraject was zodanig uitgetekend dat de in de schuld opgenomen investeringen waren afgestemd op de liquiditeitsbehoeften over een periode van vijf tot tien jaar. Dat betekent dat elk jaar moest worden bepaald welke bedragen er nodig waren en hoe die gefinancierd zouden worden. Daarover werden akkoorden gesloten. Daarnaast werden ook besprekingen aangevat met Beliris om het niet-aangewende bedrag van 523 miljoen euro vrij te geven. De verhouding met de federale overheid werd vanaf 2014 echter ietwat gespannen, aangezien de bevoegde minister niet de beste vriend van Brussel was.

Mevrouw Amélie Pans zegt dat de commissie nog steeds niet weet wie het tracé tussen het Zuidstation en Anneessens eigenlijk heeft goedgekeurd.

Wat we wel weten, is dat de stedenbouwkundige vergunning voor het station Grondwet op 24 mei 2019 werd toegekend. Op de dag waarop ze werd toegekend, stuurde een ingenieur van het studiebureau Greisch echter een brief naar de MIVB waarin hij waarschuwde voor de geotechnische risico's onder het Zuidpaleis. Hoe valt het te verklaren dat de vergunning werd ondertekend op de dag dat die waarschuwing werd verstuurd?

In welke mate hebben de door het gewest opgelegde stedenbouwkundige verplichtingen, zoals vergunningprocedures, erfgoedvereisten en tussentijdse stedenbouwkundige aanpassingen, mee geleid tot de budgetoverschrijdingen? En heeft de minister-president, als

bourgmestre d'Evere, le Ministre-Président prend-il des mesures pour éviter tout conflit d'intérêts potentiel dans les décisions concernant ce projet?

M. Rudi Vervoort répond qu'on atteint ici un moment clé du débat. Selon lui, la vraie question est de savoir si des erreurs sont commises. Sans doute, répond-il, comme toujours. Mais il ne s'agit pas d'entrer dans une logique de confession. Les décisions sont prises de manière éclairée et collectivement. Dans un gouvernement, on ne fonctionne pas en autarcie et ce type de décision est porté par l'ensemble de ses membres. Il en assume donc l'entière responsabilité comme Ministre-Président et espère que ses anciens collègues l'assument également chacun dans le cadre de leurs compétences propres.

S'agissant d'un éventuel conflit d'intérêts entre ses fonctions de Ministre-Président et de bourgmestre d'Evere, il affirme n'avoir jamais eu ce sentiment. Contrairement à d'autres collègues se trouvant dans une situation de cumul, il n'assiste à aucun conseil communal d'Evere, ne participe à aucune réunion communale et considère que sa mission consiste à gérer la Région, faisant confiance à ceux qui administrent la commune à sa place. Il se dit donc parfaitement à l'aise sur ce point. D'ailleurs, les décisions en cause le dépassent largement, dans la mesure où le projet de métro vers Bordet remonte aux années 1960.

Concernant le courrier d'alerte du bureau Greisch, ce dernier lui parvient après la délivrance du permis mais il n'est pas certain qu'un envoi plus anticipé aurait changé grand-chose.

M. Fouad Ahidar demande si l'on peut parler de fautes ou d'erreurs dans la gestion de ce dossier. En outre, les alternatives au métro ont-elles été étudiées par le gouvernement?

M. Rudi Vervoort préfère parler de regrets plutôt que de remords. Le remords comporte une dimension morale, alors que le regret renvoie davantage à l'idée qu'on aurait pu faire autrement. Dans ce projet, il assume pleinement ce qui a été réalisé.

À propos, Bruxelles est l'une des villes les plus ferrées au monde, probablement juste derrière Tokyo, si l'on considère le nombre de kilomètres de voies ferrées sous son territoire. Il existe une sous-exploitation de ce réseau, mais son développement nécessite des moyens financiers. Avec un ou deux trains par heure, le système montre ses limites.

M. Benjamin Dalle se dit frappé par le ton général des auditions des dernières semaines: la STIB renvoie souvent aux décisions politiques, tandis que les responsables politiques disent suivre les experts et les ingénieurs de la STIB et des bureaux d'études. Il a dès lors le sentiment d'être face à une sorte de mouvement circulaire. La vraie question est donc, selon lui, de savoir où s'arrête la responsabilité politique et où commence celle des techniciens.

voormalig burgemeester van Evere, maatregelen genomen om mogelijke belangenconflicten bij beslissingen over dit project te vermijden?

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat dit een cruciaal punt is in het debat. De hamvraag is volgens hem of er fouten zijn gemaakt. Dat is wellicht het geval, zoals altijd. Het is echter niet de bedoeling om het debat te herleiden tot een schuldbekentenis. De beslissingen werden wel-overwogen en gezamenlijk genomen. Binnen een regering werkt men niet geïsoleerd: dergelijke beslissingen worden gedragen door de voltallige regering. Hij neemt daarvoor als minister-president de volledige verantwoordelijkheid op zich en hoopt dat ook zijn voormalige collega's dat doen binnen hun eigen bevoegdheden.

Zelf heeft hij nooit een belangenconflict tussen zijn functies van minister-president en burgemeester van Evere ervaren. In tegenstelling tot andere collega's met meerdere mandaten nam hij niet deel aan de gemeenteraad van Evere en woonde hij geen gemeentelijke vergaderingen bij. Hij beschouwde het als zijn opdracht om het gewest te besturen. Het gemeentelijke beheer vertrouwde hij toe aan zijn plaatsvervangers. Hij maakt zich daarover dus geen zorgen. Bovendien heeft hij lang niet alleen de beslissingen genomen, aangezien de plannen om een metrolijn naar Bordet aan te leggen al dateren van in de jaren zestig.

Hij heeft de brief met de waarschuwing van het studiebureau Greisch pas na de uitreiking van de vergunning ontvangen. Het is niet zeker of het veel verschil zou hebben gemaakt als die brief vroeger was verstuurd.

De heer Fouad Ahidar vraagt of er fouten of vergissingen zijn begaan bij het beheer van dit dossier. Daarnaast wil hij weten of de regering de alternatieven voor de metro voldoende heeft onderzocht.

De heer Rudi Vervoort heeft het liever over "spijt" dan over "berouw". Berouw heeft een morele connotatie, terwijl spijt eerder verwijst naar het idee dat men het anders had kunnen aanpakken. In dit project neemt hij ten volle de verantwoordelijkheid op zich voor wat er is gedaan.

Voorts merkt hij op dat geen enkele andere stad ter wereld, op Tokio na, zoveel kilometer treinsporen op haar grondgebied heeft. Dat spoornet wordt onvoldoende benut, maar om het verder te ontwikkelen zijn financiële middelen nodig. Met één of twee treinen per uur botst het systeem al op zijn grenzen.

De heer Benjamin Dalle vindt de algemene toon van de hoorzittingen van de voorbije weken opvallend: de MIVB verwees vaak naar politieke beslissingen en de beleidsverantwoordelijken gaven aan dat zij het advies van de experts en ingenieurs van de MIVB en de studie bureaus volgden. Dat wekt bij hem de indruk van een soort cirkelredenering. De vraag die zich hier opwerpt, is de volgende: waar eindigt de politieke verantwoordelijkheid en waar begint die van de technici?

L'orateur évoque aussi le refinancement de Bruxelles, décidé en 2011. Si l'on tient compte de l'indexation, cela revient à 200 millions d'euros par an à consacrer à la mobilité. Pourquoi davantage de cet argent n'a-t-il pas été utilisé pour le métro?

Enfin, l'opposition du parti socialiste à un partenariat public-privé est-elle de caractère idéologique ou provient-elle d'une pure analyse technique?

M. Rudi Vervoort répond que la question centrale sur les partenariats public-privé est celle de la consolidation et de la déconsolidation des travaux. Pour qu'un investissement puisse être déconsolidé, il faut satisfaire à plusieurs conditions liées à l'exploitation, à la prise de risque et à l'investissement lui-même. Or, dans le cas d'un réseau interconnecté, géré globalement par la STIB, il est très difficile d'introduire une approche différenciée dans la gestion opérationnelle du réseau au moyen d'un financement public-privé.

Il ajoute que, dans un métro, un partenariat public-privé pourrait avoir des conséquences sur l'exploitation et, potentiellement, sur le prix du billet. Il assume pleinement, sur ce point, la dimension idéologique de sa position: le réseau doit rester public dans son intégrité et ne pas être fragmenté en zones gérées selon des logiques différentes. Il cite à cet égard l'exemple du Diabolo, qui est souvent présenté comme une réussite technique, mais dont tout le monde se plaint du fait de son coût élevé.

Sur la responsabilité politique, il explique qu'elle consiste à prendre des décisions en fonction des éléments disponibles, tels qu'ils sont communiqués par les administrations, les bureaux d'études ou les bureaux de conseil, et en fonction de l'état du dossier. Pour le tronçon nord, le projet est suspendu une fois les montants connus. Pour le tronçon sud, les travaux ont été lancés sur la base de montants qui ne prenaient pas en compte l'inflation post-guerre en Ukraine et les problèmes survenus au palais du Midi.

Mme Imane Belguenani demande s'il y a eu des velléités, du côté de l'autorité fédérale, d'utiliser les moyens de Beliris pour autre chose que des projets d'intérêt national. En outre, peut-il affirmer que la volonté de soutenir le projet, de la part de l'autorité fédérale, n'a pas été suivie par la mise à disposition des moyens nécessaires pour y contribuer?

M. Rudi Vervoort répond qu'il existe, au départ, un consensus général en faveur du projet à tous les niveaux de pouvoir. Toutefois, nous sommes dans un moment d'incertitude, lié à l'attitude fédérale vis-à-vis de Beliris, l'indexation des montants qui lui sont octroyés ayant été supprimée.?

Mme Joëlle Maison demande si la gouvernance et les responsabilités opérationnelles entre la STIB, Beliris et

De spreker heeft het vervolgens ook over de herfinanciering van Brussel, waartoe in 2011 werd beslist. Rekening houdend met de indexering komt het voor mobiliteit bestemde bedrag neer op 200 miljoen euro per jaar. Waarom werd niet meer van dat geld gebruikt voor de metro?

Is het verzet van de Parti socialiste tegen publiek-private samenwerking ingegeven door ideologische overwegingen of baseert zij zich daarvoor eerder op een technische analyse?

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat bij een publiek-private samenwerking alles draait rond de vraag of de werken worden geconsolideerd of gedeconsolideerd. Om een investering te kunnen deconsolideren moet voldaan zijn aan verschillende voorwaarden die verband houden met de exploitatie, de gedragen risico's en de investering zelf. In het geval van een geïnterconnecteerd net, dat algemeen beheerd wordt door de MIVB, is het zeer moeilijk om door middel van een publiek-private samenwerking een gedifferentieerde aanpak te hanteren voor het operationele netbeheer.

Een publiek-private samenwerking voor de aanleg van een metrolijn kan gevolgen inhouden voor de exploitatie en mogelijk ook een impact hebben op de ticketprijzen. Hij houdt volledig vast aan het ideologische standpunt dat hij daarover heeft: het openbaarvervoersnet moet volledig openbaar blijven en mag niet worden opgedeeld in stukken die op een verschillende manier worden beheerd. Hij haalt het voorbeeld aan van Diabolo, dat vaak wordt voorgesteld als een succesverhaal, terwijl iedereen er wel over klaagt dat het zo duur is.

Vervolgens legt hij uit dat politici de verantwoordelijkheid hebben om beslissingen te nemen op basis van de beschikbare informatie die zij hebben gekregen van de administraties en de studie- of adviesbureaus, en op basis van de voortgang van het dossier. De aanleg van het noordelijke traject werd opgeschort zodra de bedragen bekend waren. Op het zuidelijke traject werd het startsein voor de werken gegeven op basis van bedragen die nog geen rekening hielden met de inflatie door de oorlog in Oekraïne en de problemen met het Zuidpaleis.

Mevrouw Imane Belguenani vraagt of de federale regering aanstalten maakte om de middelen van Beliris te gebruiken voor andere zaken dan projecten van nationaal belang. Kan de minister-president bevestigen dat de federale overheid bereid was om het project te steunen, maar vervolgens niet met de nodige middelen over de brug wilde komen?

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat er in het begin op alle bestuursniveaus een algemene consensus bestond over het project. Momenteel heerst echter onzekerheid. Dat heeft te maken met de manier waarop de federale overheid naar Beliris kijkt. Zo worden de bedragen die naar het fonds gaan, niet langer geïndexeerd.

Mevrouw Joëlle Maison vraagt of de beheersrol en de respectieve operationele verantwoordelijkheden van de

Bruxelles Mobilité sont bien clarifiées. Pourquoi la Région ne met-elle pas en place, dès 2013, une structure formelle de gouvernance de ce grand projet?

Par ailleurs, n'y a-t-il pas eu un problème sur le fond à proposer un grand métro nord-sud avec une intervention fédérale aussi limitée, alors même que Charles Picqué affirme qu'il regrette de ne pas avoir demandé davantage?

Lorsqu'elle a soumis à Pascal Smet la recommandation du bureau d'études Stratec, reprise dans l'étude d'incidences de 2018 sur la modification du PRAS et visant à effectuer des études géotechniques supplémentaires sous le palais du Midi, l'ancien ministre de la Mobilité a répondu qu'il n'était pas compétent en matière d'études géotechniques. Or, si personne ne lui a demandé d'être géologue, il eut fallu geler le projet en attendant le résultat de ces études. Comment le Ministre-Président peut-il assumer la poursuite du projet sans suite donnée à cette recommandation?

À propos du tronçon sud, **M. Rudi Vervoort** considère que ce qui est déjà réalisé, avec plus de 80 % des travaux de génie civil achevés, doit être mené à terme. Ensuite, il faudra déterminer ce qui peut être encore effectué en fonction de la situation budgétaire. À propos du tronçon nord, l'horizon est beaucoup plus élastique et il ne sait pas si ce tronçon se fera un jour ou non.

Sur la gouvernance, il rappelle qu'il existe une concentration effective de compétences et de réunions entre administrations, ingénieurs et bureaux de conseil.

M. Fabian Maingain déclare que, malgré le temps long d'attribution du permis, se pose la question des études préalables. Le bureau d'études Greisch affirme, à un moment donné, avoir été contraint d'accélérer l'élaboration du cahier des charges en vue de la délivrance du permis, en réduisant les durées opérationnelles de ses études préalables.

Or, l'un des points fondamentaux des surcoûts du projet réside précisément dans le fait que ces rapports d'études se révèlent finalement biaisés. Une affirmation revient, sans être confirmée politiquement: il aurait fallu aller vite afin que tout puisse être attribué avant les élections. C'est ce que relève la Cour des comptes, de sorte que le risque de stabilité du bâtiment du palais du Midi ou l'impossibilité technique de creuser en dessous ne sont pas suffisamment détectés ni pris en considération. Or, il s'agit d'un des surcoûts majeurs de la première partie du métro.

Y-a-t-il eu, oui ou non, une injonction d'accélérer les études préalables pour permettre une attribution avant

MIVB, Beliris en Brussel Mobiliteit duidelijk waren bepaald. Waarom stelde het gewest al in 2013 niet een formele beheersstructuur voor dit grootschalige project vast?

Was het daarenboven ten gronde niet problematisch om een grote metrolijn van noord naar zuid te willen aanleggen met zo'n beperkte inbreng van de federale overheid, temeer daar Charles Picqué zelf heeft gezegd dat hij er spijt van had niet meer geld te hebben gevraagd.

Toen zij Pascal Smet confronteerde met het feit dat het studiebureau Stratec in de effectenstudie van 2018 over de wijziging van het GBP had aanbevolen om bijkomende geotechnische bodemonderzoeken onder het Zuidpaleis uit te voeren, kreeg zij van de voormalige minister van Mobiliteit het antwoord dat hij geen knowhow had over geotechnische studies. Niemand verwachtte van hem dat hij thuis was in geologie, maar wat er toen wel had moeten gebeuren, is het project on hold zetten in afwachting van het resultaat van die studies. Hoe kan de minister-president verantwoorden dat het project werd voortgezet zonder gevolg te geven aan die aanbeveling?

De heer Rudi Vervoort is van mening dat alle reeds aangevatte werken op het zuidelijke traject, waarop al meer dan 80 % van de civieltechnische ingrepen is voltooid, volledig moeten worden afgerond. Vervolgens moet worden nagegaan wat er in het licht van de budgettaire situatie nog mogelijk is. Wat het noordelijke traject betreft, is het veeleer koffiedik kijken. Hij weet niet of dat ooit af zal raken.

Met betrekking tot het beheer wijst hij erop dat de administraties, ingenieurs en adviesbureaus heel wat knowhow bundelen en wel degelijk regelmatig overleg hebben gepleegd.

De heer Fabian Maingain stelt dat, hoewel de procedure om de vergunning toe te wijzen heel wat tijd in beslag heeft genomen, er vragen rijzen over de voorbereidende studies. Het studiebureau Greisch beweert dat het op een bepaald moment verplicht werd om sneller werk te maken van het bestek, zodat de vergunning zou kunnen worden uitgereikt. Daardoor kreeg het minder tijd om zijn voorbereidende studies uit te voeren.

Een van de voornaamste redenen waarom het project veel duurder is uitgevallen, heeft echter te maken met het feit dat die studieverlagen uiteindelijk een vertekend beeld bleken te geven. Telkens opnieuw horen we zeggen dat het nodig was om vaart te maken, zodat de vergunning nog voor de verkiezingen zou kunnen worden verleend. Tot nu toe heeft geen enkele politicus dat evenwel bevestigd. Dat heeft het Rekenhof in zijn verslag vastgesteld. Het gevolg is dat het stabiliteitsrisico voor het Zuidpaleis en de technische onmogelijkheid om onder dat gebouw te graven onvoldoende duidelijk waren gemaakt en er ook geen rekening mee werd gehouden. Daar schuilt echter wel een groot deel in van de meerkosten voor het eerste deel van het metroproject.

Werd er, ja of nee, opdracht gegeven om een versnelling hoger te schakelen met de voorbereidende studies, zodat

les élections? Le Ministre-Président a-t-il connaissance des remarques du bureau d'études indiquant qu'il remet son rapport sous réserve, faute d'avoir disposé du temps nécessaire pour mener ses procédures habituelles.

M. Rudi Vervoort répond qu'au moment où le permis est signé, il n'a pas connaissance de ces éléments. Dans ce type de travaux, la certitude n'existe pas, surtout dans un sous-sol bruxellois particulièrement instable et hétérogène.

Il prend l'exemple de la gare du Nord, où des travaux doivent être réalisés pour colmater une nappe phréatique. L'existence de cette nappe est connue, mais il est impossible d'en déterminer exactement la localisation, l'ampleur et les réactions au moment du creusement. Le risque est donc identifié, mais son ampleur ne peut être déterminée avec précision.

Par ailleurs, un bureau d'études ne peut accepter des délais qui lui sont demandés s'il estime qu'il existe un risque tel que sa responsabilité serait engagée.

M. Fabian Maingain réplique que tout le problème réside précisément dans ce point. Lorsque l'on veut aujourd'hui se retourner vers les bureaux d'études, dans le contexte du conflit entre la STIB et ceux-ci, ils répondent qu'ils avaient prévu que les résultats n'étaient pas fiables. Les responsables politiques ont donc pris des décisions sur la base de résultats qui n'étaient pas pleinement garantis.

Mme Françoise De Smedt demande des précisions sur la suite qui a été donnée aux audits effectués par PwC et Arcadis. Des mesures sont-elles prises, à la suite de ceux-ci, pour améliorer le contrôle budgétaire?

En outre, pourquoi ne pas avoir relié directement la gare du Midi à Annessens, sans créer une nouvelle station, ce qui aurait évité de passer sous le palais du Midi?

Pourquoi, malgré les alertes géotechniques, avoir délivré le permis d'urbanisme?

M. Oliver Rittweger de Moor demande une confirmation de la part du Ministre-Président des assertions selon lesquelles le métro 3 devrait, dès le départ, être financé par un péage urbain et par une taxe kilométrique.

M. Rudi Vervoort réplique que le tracé est déjà déterminé lorsqu'il entre en fonction. À son estime, l'action politique s'inscrit dans un continuum: on reprend le dossier dans l'état où il se trouve et on le poursuit dès lors qu'une majorité existe pour le faire. Il n'a à l'époque aucun écho des difficultés auxquelles le projet est confronté aujourd'hui.

de vergunning nog voor de verkiezingen kon worden toegekend? Is de minister-president ervan op de hoogte dat het studiebureau had aangegeven dat het zijn verslag met voorbehoud indiende, omdat het niet de nodige tijd had om de gebruikelijke procedures te doorlopen?

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat hij daar, toen de vergunning werd ondertekend, niet van op de hoogte was. Bij dergelijke werken heb je geen enkele zekerheid en dat geldt des te meer wanneer je te maken krijgt met de bijzonder instabiele en heterogene Brusselse ondergrond.

Hij haalt het voorbeeld aan van de werken die aan het Noordstation moesten worden uitgevoerd om een grondwaterlaag af te dichten. Het was geweten dat zich daar een waterlaag bevond, maar het was onmogelijk om de exacte locatie en omvang ervan te bepalen en er kon niet worden ingeschat hoe die bij de graafwerken zou reageren. Het risico was dus bekend, maar het was niet mogelijk om te bepalen hoe groot het precies was.

Een studiebureau mag overigens niet instemmen met opgelegde termijnen, indien het meent dat er sprake is van een risico waardoor het aansprakelijk zou kunnen worden gesteld.

De heer Fabian Maingain antwoordt dat dat net het hele probleem is. Wanneer we de studiebureaus daarover vandaag bevragen naar aanleiding van hun conflict met de MIVB, dan antwoorden ze dat ze er al voor hadden gewaarschuwd dat de resultaten onbetrouwbaar waren. De beleidsverantwoordelijken hebben dus beslissingen genomen op basis van resultaten die niet volledig gegaandeerd waren.

Mevrouw Françoise De Smedt vraagt om te verduidelijken welk gevolg er werd gegeven aan de door PwC en Arcadis uitgevoerde audits. Zijn er naar aanleiding daarvan maatregelen genomen om de budgettaire controle te verbeteren?

Waarom is er trouwens geen directe verbinding aangelegd tussen het Zuidstation en Anneessens, zonder een nieuw station te bouwen, waardoor men de lijn niet onder het Zuidpaleis had moeten doortrekken?

Waarom werd de stedenbouwkundige vergunning uitgereikt, ondanks de waarschuwingen over de geotechnische risico's?

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt of de minister-president kan bevestigen, zoals eerder werd beweerd, dat het Metro 3-project van bij het begin gefinancierd had moeten worden met een stadstol en een kilometerheffing.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat het tracé al vastlag toen hij aantrad. Volgens hem is politiek een voortschrijdend proces: een politicus gaat aan de slag met een dossier in de staat waarin het zich bevindt en zet het voort zodra hij een meerderheid heeft om dat te doen. Niets wees destijds op de problemen waarmee het project vandaag te kampen heeft.

Sur la taxe kilométrique, il cite la déclaration de politique régionale de 2019 qui appelle à sa mise en œuvre pour autant que certaines conditions devant passer par un accord de coopération entre les trois Régions soient remplies. Ces conditions n'ont jamais été rencontrées. Il existe désormais, en Flandre comme en Wallonie, un accord de majorité pour introduire une vignette, ce qui nécessiterait théoriquement un accord de coopération entre les trois Régions, comme cela existe pour les poids lourds.

La mobilité représente environ 30 % du budget régional, hors allocations familiales. Entre Bruxelles Mobilité, la STIB, les tunnels et les autres acteurs, le poids budgétaire est énorme, alors que dans les autres Régions, la mobilité représente 3 à 4 % du budget.

Concernant l'audit évoqué par Pascal Smet, il s'agissait d'un audit interne à la STIB qui ne concerne pas le métro en tant que tel.

Au sujet du péage urbain, celui-ci n'est jamais lié au financement du métro. Il ajoute qu'un mécanisme de péage suppose d'abord l'existence d'alternatives, faute de quoi il ne serait qu'une mesure purement fiscale, sans effet incitatif réel sur les comportements.

M. Hicham Talhi revient sur le déroulé des événements et estime que l'année 2019 constitue un moment charnière. Il retient des propos du Ministre-Président qu'il était possible d'arrêter le chantier en 2019, sans conséquences financières et juridiques.

M. Rudi Vervoort répond que l'arrêt du projet en 2019 aurait eu moins de conséquences qu'aujourd'hui. Il y a, à ce moment-là, des travaux préparatoires, des études réalisées et des bureaux d'études rémunérés. Cela avait déjà coûté plusieurs millions d'euros. Ceci dit, l'octroi du permis n'avait rien en lui-même rien d'irréversible.

M. Hicham Talhi lui demande si l'option d'arrêter le projet en 2019 avait été budgétée.

M. Rudi Vervoort répond que ce scénario n'avait pas été envisagé puisqu'il y avait, juste après les élections de 2019, un consensus autour de la table pour poursuivre le projet du métro.

Mme Amélie Pans demande pourquoi le Ministre-Président n'a jamais pris position publiquement sur l'alternative prémétro+ défendue par vingt associations. Elle lui demande s'il n'est pas de sa responsabilité d'assumer un examen transparent et contradictoire des scénarios alternatifs avant d'engager la Région dans un projet évalué à près de 4 milliards d'euros.

M. Rudi Vervoort répond que la capacité reste insuffisante avec le projet prémétro+. La STIB le dit également.

In de gewestelijke beleidsverklaring van 2019 werd opgeroepen om een kilometerheffing in te voeren, mits aan bepaalde voorwaarden werd voldaan die in een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten moesten worden geregeld. Die voorwaarden zijn nooit vervuld. Zowel Vlaanderen als Wallonië hebben in hun huidige regeerakkoord bepaald om een vignet in te voeren. In theorie zouden de drie gewesten daarover een samenwerkingsakkoord moeten sluiten, zoals ze dat ook voor het vrachtvervoer hebben gedaan.

Ongeveer 30 % van het budget van het gewest (zonder de kinderbijslag mee te rekenen) gaat naar mobiliteit. Brussel Mobiliteit, de MIVB, de tunnels en de andere betrokken instanties nemen een enorme hap uit het budget, terwijl in de andere gewesten slechts 3 tot 4 % van het budget naar mobiliteit gaat.

De audit waar Pascal Smet naar verwees, was een interne audit bij de MIVB die geen betrekking had op de metro als zodanig.

De stadstol werd nooit gekoppeld aan de financiering van de metro. Om een stadstol in te voeren moeten er vooreerst alternatieven beschikbaar zijn. Zijn die er niet, dan gaat het louter om een belastingmaatregel die geen echt stimulerend effect zal hebben op het gedrag.

De heer Hicham Talhi blikt terug op de hele voorgeschiedenis en noemt het jaar 2019 een keerpunt. Hij heeft van de uiteenzetting van de minister-president onthouden dat de werken in 2019 konden worden stopgezet, zonder dat daar financiële of juridische consequenties aan verbonden zouden zijn.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat de stopzetting van het project in 2019 minder gevolgen zou hebben gehad dan nu. Op dat moment waren er voorbereidende werken aan de gang, waren er studies uitgevoerd en waren er studiebureaus uitbetaald. Dat had al meerdere miljoenen euro's gekost. De uitreiking van de vergunning bracht op zich niets onomkeerbaars teweeg.

De heer Hicham Talhi vraagt hem of er in de begroting rekening was gehouden met de mogelijkheid om het project in 2019 stop te zetten.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat dat scenario niet overwogen werd, aangezien vlak na de verkiezingen van 2019 aan de regeringstafel eensgezindheid werd bereikt om het metroproject voort te zetten.

Mevrouw Amélie Pans vraagt waarom de minister-president nooit publiekelijk een standpunt heeft ingenomen over het premetro+-alternatief waar twintig verenigingen zich achter hadden geschaard. Zij vraagt hem of het niet zijn taak is om de alternatieve scenario's op een transparante en tegensprekelijke wijze te onderzoeken, alvorens hij het gewest verbindt aan een project met een geraamde waarde van bijna vier miljard euro.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat de capaciteit zelfs met het premetro+-project nog steeds ontoereikend zou zijn. Ook de MIVB beaamt dat.

M. Benjamin Dalle déduit de la situation actuelle que les moyens issus de la sixième réforme de l'État semblent avoir disparu dans les dépenses communes ou avoir été utilisés à d'autres fins que la mobilité, tandis que l'option de se tourner vers un partenariat public-privé n'était guère partagée par l'ensemble des responsables politiques.

Enfin, revenant sur les regrets et les remords, il demande si le Ministre-Président éprouve, à un moment donné, des doutes. Il pense en particulier à mai 2023, lorsque les offres pour le tronçon nord-Bordet arrivent à un niveau beaucoup trop élevé. Il demande alors si l'hypothèse d'un arrêt complet du dossier est réellement envisagée.

M. Rudi Vervoort précise que, s'agissant du palais du Midi, une discussion a bien eu lieu sur la poursuite ou l'arrêt du projet.

Concernant le partenariat public-privé, l'idée consiste surtout à lisser, via un investissement privé, la charge financière sur une période beaucoup plus longue, afin de la rendre soutenable pour la Région, tout en gardant à l'esprit qu'un métro est construit pour au moins un siècle. Ceci dit, même dans cette hypothèse, un tel investissement reste consolidé aux yeux de l'ICN.

À ses yeux, il existe aujourd'hui un problème global de financement de ce type d'investissement, répétant que, sans le Covid-19 et la guerre en Ukraine, la situation ne serait sans doute pas celle d'aujourd'hui.

Mme Joëlle Maison prend note du message exprimé par le Ministre-Président, selon lequel le bureau d'études Greisch aurait commis une faute s'il estimait ne pas devoir faire son travail dans le délai qui lui était imparti par la STIB pour établir le dossier d'adjudication.

Elle rappelle l'étude d'incidences de Stratec qui conclut en mai 2018 à la nécessité impérieuse de réaliser des études géotechniques préalables. D'un côté, la STIB confie à Greisch la mission d'établir le cahier des charges alors même que le rapport d'incidences affirme qu'il faut approfondir les études géotechniques. De l'autre, la STIB demande à Greisch de travailler plus vite que prévu pour que le permis soit délivré avant les élections. À quel moment le gouvernement intervient-il par rapport à ces deux injonctions de la STIB?

M. Rudi Vervoort répond qu'il n'y a pas de décision du gouvernement sur ces points. Il n'y a pas de raison que tous les éléments de gestion de chantier ou de procédure technique soient soumis au gouvernement.

Mme Joëlle Maison répond qu'elle prend acte de cette réponse, qu'elle juge étonnante.

M. Fabian Maingain indique que Mme Maison vient, selon lui, de poser le cœur du problème. Plusieurs alertes apparaissent. La question est de savoir si ces alertes sont ignorées ou simplement non perçues. Il n'est pas normal

De heer Benjamin Dalle leidt uit de huidige situatie af dat de middelen van de zesde Staatshervorming zijn opgeslokt door de gemeenschappelijke uitgaven of voor andere doeleinden dan mobiliteit zijn gebruikt, terwijl de optie om een publiek-private samenwerking aan te gaan bij lang niet alle beleidsverantwoordelijken op bijval kon rekenen.

Afrondend zegt hij dat de minister-president het had over berouw en spijt, maar hij vraagt hem of hij op een bepaald moment ook twijfels heeft gehad. Hij herinnert eraan dat de offertes die in mei 2023 werden ontvangen voor het traject tussen het Noordstation en Bordet, veel te hoog uitvielen. Hij vraagt of toen daadwerkelijk werd overwogen om het dossier volledig stop te zetten.

De heer Rudi Vervoort verduidelijkt dat, wat het Zuidpaleis betreft, inderdaad werd besproken om het project voort te zetten of stil te leggen.

Wat de publiek-private samenwerking betreft, werd het idee geopperd om de financiële lasten via een private investering te spreiden over een veel langere periode, opdat ze betaalbaar zouden blijven voor het gewest, wetende dat een metrolijn minstens een eeuw lang moet meegaan. Zelfs in dat geval zou het INR dat echter nog steeds beschouwen als een geconsolideerde investering.

Volgens hem is er op dit ogenblik een algemeen probleem om dergelijke investeringen te financieren. Hij herhaalt dat de situatie er zonder de coronacrisis en de oorlog in Oekraïne waarschijnlijk niet zo zou uitzien als nu.

Mevrouw Joëlle Maison neemt er akte van dat het studiebureau Greisch volgens de minister-president een fout zou hebben begaan indien het meende zich niet te moeten houden aan de door de MIVB opgelegde termijn om het aanbestedingsdossier op te stellen.

Zij verwijst naar de effectenstudie van Stratec, waarin in mei 2018 werd geconcludeerd dat het absoluut noodzakelijk was om geotechnische voorstudies uit te voeren. De MIVB gaf Greisch dus de opdracht om het bestek op te stellen, terwijl in het effectenrapport stond dat er grondigere geotechnische studies nodig waren. Tegelijk vroeg de MIVB Greisch echter om een versnelling hoger te schakelen, opdat de vergunning nog voor de verkiezingen zou kunnen worden uitgereikt. Wanneer greep de regering in naar aanleiding van die twee instructies van de MIVB?

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat de regering geen beslissing heeft genomen daaromtrent. Er is geen enkele reden om alles wat te maken heeft met het beheer van de werken of de technische procedures voor te leggen aan de regering.

Mevrouw Joëlle Maison antwoordt dat zij akte neemt van die best opmerkelijke reactie.

De heer Fabian Maingain geeft aan dat mevrouw Maison volgens hem zojuist de vinger op de wonde legde. Er werden meerdere waarschuwingen gegeven. De vraag is of die waarschuwingen in de wind werden geslagen of

que les réserves exprimées par Greisch ne soient pas parvenues jusqu'au Ministre-Président.

Selon **M. Rudi Vervoort**, les études ne remettent pas en cause le tracé lui-même, mais seulement les risques susceptibles d'être rencontrés lors de l'exécution du chantier. Il ne voit pas dans quelle mesure ces éléments auraient pu l'amener à prendre une autre décision. Il n'y a pas alors, selon lui, de feu rouge.

M. Oliver Rittweger de Moor demande encore si le Ministre-Président rejoint l'idée selon laquelle le fiasco du métro 3 s'explique par la malchance plus que par un manque d'études géotechniques du sol.

M. Rudi Vervoort répond qu'il ne s'agit pas d'une question de malchance. Les dés ne sont pas jetés en espérant qu'ils tombent bien ou mal, sans importance. En réalité, il était extrêmement difficile de préjuger l'ampleur réelle des difficultés.

Réunion du 16 décembre 2025

1.2.18. Exposé de Laurette Onkelinx, ancienne ministre fédérale chargée de Beliris

Mme Laurette Onkelinx rappelle qu'elle assume la responsabilité de Beliris de 1999 à 2014. Beliris, ce sont des moyens financiers consacrés à Bruxelles en sa qualité de capitale de la Belgique, de l'Union européenne et de l'Otan. Cette fonction lui permet aussi de travailler en concertation étroite avec ses collègues régionaux, avec les opérateurs régionaux et avec l'administration fédérale de Beliris.

Toutefois, le fonctionnement de Beliris est loin d'être simple. Chaque avenant au protocole d'accord de coopération requiert l'accord de huit ministres, soit quatre fédéraux et quatre régionaux. Deux gouvernements, deux administrations, deux opérateurs et les communes concernées doivent donc travailler ensemble. Le processus est lourd, voire fastidieux, mais il permet de dégager de larges consensus.

Elle rappelle que Beliris est créé sous un autre nom en 1993. Au départ, les interventions privilégient surtout le quartier européen, avec le réaménagement du rond-point Schuman, les espaces publics autour des institutions européennes et les infrastructures souterraines associées. Par la suite, les projets se diversifient, tant sur le plan thématique que territorial. La mobilité reste cependant prioritaire et représente, en moyenne, 50 à 60 % des moyens de Beliris dans les avenants aux accords de coopération.

Lorsqu'elle prend la présidence de Beliris en 1999, de nombreux débats existent sur son avenir et sur ses priorités. Faut-il se concentrer sur de grands travaux structurants liés à la fonction de capitale? Faut-il intervenir davantage dans les quartiers excentrés, afin que les 19

gewoon niet werden opgemerkt. Het is niet normaal dat het voorbehoud van Greisch de minister-president niet ter ore is gekomen.

Volgens de heer Rudi Vervoort werd in de studies niet het tracé zelf in twijfel getrokken, maar werd alleen gewezen op de risico's die zich tijdens de uitvoering van de werken zouden kunnen voordoen. Hij ziet niet in in hoeverre die elementen hem op andere gedachten hadden kunnen brengen. Volgens hem was er nergens een rood sein te bespeuren.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt nog of de minister-president zich kan vinden in de stelling dat het fiasco rond Metro 3 eerder te wijten is aan pech dan aan een gebrek aan geotechnische bodemonderzoeken.

De heer Rudi Vervoort antwoordt dat pech er niets mee te maken had. De teerling wordt niet geworpen in de hoop dat die goed of slecht valt, alsof het niets uitmaakt. In werkelijkheid was het buitengewoon moeilijk om de werkelijke omvang van de problemen vooraf in te schatten.

Vergadering van 16 december 2025

1.2.18. Uiteenzetting door Laurette Onkelinx, voormalig federaal minister bevoegd voor Beliris

Mevrouw Laurette Onkelinx brengt in herinnering dat zij van 1999 tot 2014 verantwoordelijk was voor Beliris. Beliris levert financiële middelen voor Brussel als hoofdstad van België, de Europese Unie en de NAVO. Vanuit die functie kon zij in nauw overleg samenwerken met haar gewestelijke collega's, de gewestelijke operatoren en de federale administratie van Beliris.

De werking van Beliris is echter verre van eenvoudig. Voor elke bijakte bij het samenwerkingsakkoord is de instemming vereist van acht ministers: vier federale en vier gewestelijke. Twee regeringen, twee administraties, twee operatoren en de betrokken gemeenten moeten dus allemaal samenwerken. Het proces is omslachtig en tijdrovend, maar het maakt het wel mogelijk om een brede consensus te bereiken.

Zij herinnert eraan dat Beliris in 1993 onder een andere naam werd opgericht. In eerste instantie lag de focus op de Europese wijk, met de herinrichting van het Schumanplein, de openbare ruimten rond de Europese instellingen en de bijhorende ondergrondse infrastructuur. Daarna kwamen in de projecten ook andere thema's en gebieden aan bod. Mobiliteit bleef echter bovenaan het prioriteitenlijstje staan. Daar vloeiende gemiddeld 50 tot 60 % van de Belirismiddelen waarin voorzien was in de bijakten bij de samenwerkingsovereenkomsten, naartoe.

Toen zij in 1999 het voorzitterschap van Beliris overnam, was er veel discussie over de toekomst en de prioriteiten van het samenwerkingsverband. Moest de aandacht uitgaan naar grote structurele projecten die verband hielden met de hoofdstedelijke rol van Brussel?

communes bénéficient aussi de cette fonction de capitale? Avec un budget limité à 50 millions d'euros, comment répondre aux nombreuses demandes de la Région? Dans ce contexte, la nécessité de développer, dans le volet mobilité, l'axe nord-sud souterrain revient régulièrement.

Au cours de son mandat, le budget de Beliris augmente progressivement, passant de 50 millions à 125 millions d'euros par an. Ce budget est sacralisé. Un fonds est créé pour éviter la perte des moyens non utilisés. Un accord est obtenu sur une première extension du réseau de transport en commun de haute performance vers le nord de Bruxelles, au départ de la gare du Nord et jusqu'aux abords de la gare de Bordet.

L'avenant 10 de 2008 prévoit le lancement d'un marché de services destiné à étudier cette nouvelle ligne gare du Nord-Bordet, selon une procédure négociée avec publicité européenne. L'avis de marché est lancé le 21 octobre 2008 et huit candidats se manifestent rapidement.

La pression régionale pour avancer est forte et l'accord avec la Région de Bruxelles-Capitale est signé le 30 novembre 2009. Huit études nécessaires à la réalisation des travaux y sont précisées. Le processus global est confirmé, avec une tranche ferme et sept tranches conditionnelles. Les responsabilités sont réparties entre les opérateurs, avec la STIB comme maître d'ouvrage et Beliris comme maître d'ouvrage délégué.

Plusieurs intervenants et la Cour des comptes se sont interrogés sur le biais potentiel d'un marché global comportant une tranche ferme et sept tranches conditionnelles dans la mesure où le prestataire choisi aurait intérêt à plaider l'opportunité du projet pour poursuivre les études ultérieures. Elle comprend la remarque mais avance deux réflexions. D'abord, cette pratique est légale. Pour le niveau fédéral, elle est validée par l'Inspection des finances, par le ministre du Budget et par le gouvernement. Elle est ensuite confirmée par la loi de 2016 sur les marchés publics. Ensuite, cette pratique présente aussi des avantages: continuité intellectuelle et méthodologique sur l'ensemble de la chaîne d'études, interlocuteur unique pour les administrations, responsabilité clairement identifiée, réduction des coûts et des délais administratifs, souplesse pour les tranches conditionnelles, avec la possibilité d'arrêter le processus sans frais de rupture.

S'agissant du partage des responsabilités entre maître d'ouvrage et maître d'ouvrage délégué, elle insiste sur le fait qu'il s'agit de deux opérateurs qui se connaissent bien, travaillent ensemble depuis longtemps et s'entendent

Moest er meer gedaan worden in de wijken buiten het stadscentrum, zodat elk van de negentien gemeenten mee zou kunnen profiteren van de hoofdstedelijke functie? Hoe kon met een budget van slechts 50 miljoen euro worden voldaan aan de vele vragen van het gewest? Daarbij was de noodzaak om in het kader van het mobiliteitsbeleid een ondergrondse noord-zuidas te ontwikkelen een regelmatig terugkerend gespreksthema.

Tijdens haar mandaat steeg het budget van Beliris geleidelijk van 50 miljoen euro naar 125 miljoen euro per jaar. Aan dat budget werd niet getornd. Om te voorkomen dat de ongebruikte middelen verloren zouden gaan, werd een fonds opgericht. Er werd overeenstemming bereikt over een eerste uitbreiding van het hoogwaardige openbaarvervoersnet naar het noorden van Brussel, van het Noordstation tot aan het treinstation Bordet.

In de tiende bijakte uit 2008 was bepaald om op basis van een onderhandelingsprocedure met Europese bekendmaking een dienstenopdracht uit te schrijven om een studie te laten uitvoeren over die nieuwe lijn tussen het Noordstation en Bordet. De aankondiging van de opdracht werd op 21 oktober 2008 bekendgemaakt. Al snel gaven acht kandidaten blijk van hun belangstelling.

Het gewest oefende sterke druk uit om de zaken vooruit te laten gaan en op 30 november 2009 werd de overeenkomst met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ondertekend. Daarin was bepaald dat in aanloop naar de werken acht studies moesten worden uitgevoerd. Er werd een algemene procedure afgesproken met één vaste schijf en zeven voorwaardelijke schijven. De verantwoordelijkheden werden verdeeld onder de operatoren. De MIVB zou optreden als bouwheer en Beliris als gedelegeerd bouwheer.

Verschillende sprekers en het Rekenhof hebben vraagtekens geplaatst bij de mogelijke vooringenomenheid waartoe een globale opdracht met één vaste schijf en zeven voorwaardelijke schijven kon leiden, aangezien de geselecteerde dienstverlener er belang bij zou hebben de wenselijkheid van het project te bepleiten om de latere studies te kunnen uitvoeren. Zij begrijpt die kanttekeningen, maar wil in dat verband twee bedenkingen maken. Ten eerste is een dergelijke manier van werken wettig. Vanuit federale hoek stemden de Inspectie van Financiën, de minister van Begroting en de regering ermee in. Later werd die werkwijze ook bekrachtigd in de wet van 2016 inzake overheidsopdrachten. Ten tweede houdt ze enkele voordelen in: intellectuele en methodologische eenvormigheid tijdens de uitvoering van alle studies, één aanspreekpunt voor de administraties, duidelijk bepaalde verantwoordelijkheden, lagere kosten en kortere administratieve doorlooptijden, flexibiliteit bij de voorwaardelijke schijven en de mogelijkheid om de procedure te beëindigen zonder verbrekingskosten.

Wat de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de bouwheer en de gedelegeerde bouwheer betreft, benadrukt zij dat beide operatoren elkaar goed kenden, ze al lange tijd samenwerkten en een zeer goede

très bien. La répartition des rôles prévue par l'accord de coopération est très claire. Beliris formule des propositions, mais la STIB approuve ou non, après avis favorable et préalable de la Région. Toutes les études sont la propriété exclusive de la STIB. Pour la période 2008-2014, aucun problème n'apparaît dans le dialogue entre Beliris et la STIB.

À l'époque, Beliris pilote de grands chantiers structurants de mobilité, comme celui du tunnel Schuman-Josaphat. Tout le monde est d'accord avec cette répartition, voire la réclame. La STIB n'avait pas la capacité d'assumer seule un tel projet. Cette situation a d'ailleurs été confirmée lors d'auditions antérieures.

Elle considère qu'en 2010, l'orientation devient claire: il s'agit désormais d'une extension de métro nord-sud. Le Gouvernement bruxellois, soutenu par le Gouvernement fédéral, en décide ainsi dans le cadre du plan Iris 2. Sur proposition de Beliris, la STIB retient, le 27 avril 2010, quatre candidats parmi les huit qui avaient répondu à l'avis de marché de 2008. Le cahier spécial des charges, approuvé au préalable par la STIB et Bruxelles Mobilité, leur est transmis. Les quatre candidats remettent leur offre le 16 août 2010. Un groupe technique STIB-Beliris les analyse et conclut en faveur de la SM BMN. Cette proposition fut acceptée à l'unanimité.

Elle ajoute qu'en 2011, une nouvelle subvention de 10 millions d'euros est accordée au projet par le Gouvernement fédéral. En 2012, la première étude socio-économique s'achève et fait l'objet d'une validation unanime le 28 février 2013. La phase 2 débute alors: étude de faisabilité technique, géotechnique, financière et urbanistique, ainsi qu'établissement du plan directeur. Elle précise ne pas avoir connu les résultats de cette phase, des élections étant intervenues entre-temps et l'ayant renvoyée, en octobre 2014, sur les bancs de l'opposition.

En conclusion, elle dit percevoir, à travers les travaux de la commission et en filigrane du rapport de la Cour des comptes, une interrogation sur l'implication fédérale dans les travaux définis par les protocoles Beliris. La réflexion lui paraît intéressante. Si la loi spéciale l'avait permis, un transfert direct des moyens à la Région aurait sans doute été plus simple. Ce n'était toutefois pas possible, la philosophie de la loi spéciale allant plutôt dans un autre sens. Elle rappelle notamment qu'en matière de mobilité, la loi spéciale du 12 janvier 1989, plus particulièrement en ses articles 45 et 46, institue au profit de l'autorité fédérale un droit de regard, voire de contrôle, lorsqu'aux yeux de l'autorité fédérale le rôle international de Bruxelles-Capitale est en cause. Qu'on approuve ou non cette logique, elle figure dans la loi spéciale.

verstandhouding hadden. In het samenwerkingsakkoord was een heel duidelijke rolverdeling vastgelegd. Beliris zou voorstellen formuleren, die de MIVB vervolgens na een voorafgaand gunstig advies van het gewest al dan niet zou goedkeuren. De MIVB zou de exclusieve eigendom verwerven van alle studies. In de periode 2008-2014 hebben zich geen problemen voorgedaan in de dialoog tussen Beliris en de MIVB.

In die tijd stuurde Beliris grote structurele mobiliteitsprojecten aan, zoals de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat. Iedereen was het eens met die rolverdeling en drong er zelfs op aan. De MIVB had niet de capaciteit om een dergelijk project alleen op zich te nemen. Dat werd tijdens eerdere hoorzittingen overigens al bevestigd.

In 2010 werd duidelijk welke richting men zou uitgaan, namelijk een uitbreiding van het metronet van noord naar zuid. De Brusselse Regering, gesteund door de federale regering, nam die beslissing in het kader van het Iris 2-plan. Op 27 april 2010 selecteerde de MIVB, op voordracht van Beliris, vier kandidaten van de acht die op de aankondiging van de opdracht in 2008 hadden gereageerd. Het bestek, vooraf goedgekeurd door de MIVB en Brussel Mobiliteit, werd hen bezorgd. De vier kandidaten dienden op 16 augustus 2010 hun offerte in. Een technische werkgroep van de MIVB en Beliris nam die onder de loep en koos voor de tijdelijke vennootschap BMN. Dat voorstel werd met eenparigheid aanvaard.

Zij voegt eraan toe dat de federale regering in 2011 een nieuwe subsidie van 10 miljoen euro aan het project toekende. In 2012 werd de eerste sociaal-economische studie afgerond. Die werd op 28 februari 2013 met eenparigheid goedgekeurd. Daarna begon de tweede fase met de studie naar de technische, geotechnische, financiële en stedenbouwkundige haalbaarheid, en de opmaak van het richtplan. Zij heeft geen kennis kunnen nemen van de resultaten van die fase, omdat er intussen verkiezingen hadden plaatsgevonden en zij daardoor in oktober 2014 terug op de oppositiebanken was beland.

Afrondend meent zij uit de werkzaamheden van de commissie en het verslag van het Rekenhof te kunnen afleiden dat er vragen zijn over de betrokkenheid van de federale overheid bij de werken die in de Beliris-protocollen stonden omschreven. Zij vindt het boeiend om daar even dieper op in te gaan. Als de bijzondere wet het had toegestaan, zou een rechtstreekse overdracht van middelen naar het gewest allicht eenvoudiger zijn geweest. Dat was echter niet mogelijk, omdat de bijzondere wet eerder steunt op een tegenovergestelde filosofie. Zij wijst erop dat de artikelen 45 en 46 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 op het vlak van mobiliteit een inzage-recht en zelfs een controle-recht toekennen aan de federale overheid, wanneer naar haar oordeel de internationale rol van Brussel-Hoofdstad in het gedrang komt. Of men het nu eens is met die logica of niet, het is zo geregeld in de bijzondere wet.

Il aurait aussi été possible d'allouer directement des moyens à la STIB, ce qui aurait allégé le processus. Ceci dit, le projet n'aurait pas pu démarrer, la Région n'ayant pas alors la capacité de le porter seule, sauf à transférer l'administration de Beliris vers la Région.

En dehors de ce dossier et de ses particularités, elle se dit personnellement favorable à un transfert direct des moyens fédéraux à Bruxelles pour sa fonction de capitale. Elle l'a d'ailleurs démontré en plaidant en faveur du refinancement de Bruxelles dans le cadre des négociations institutionnelles de 2011.

1.2.19. Échange de vues

Mme Françoise De Smedt demande confirmation que la STIB demeure bien la responsable finale des décisions prises. Plusieurs auditions ont mis en avant l'expertise de Beliris, mais aussi des considérations politiques, à savoir la volonté de l'autorité fédérale d'avoir de la visibilité, de conserver partiellement la main sur le projet ou de conditionner certains financements.

L'oratrice évoque également la perspective des élections communales de 2012 à Schaerbeek, en demandant s'il n'existe pas également un enjeu politique local derrière le métro.

En outre, peut-on estimer que les estimations initiales étaient trop basses en vue de forcer l'acceptation du projet? Enfin, qu'en est-il des budgets inutilisés qui atterrissent dans un fonds qui contiendrait aujourd'hui un montant d'environ 560 millions d'euros?

Mme Laurette Onkelinx répond que l'idée d'un métro couvrant l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale circule depuis les années 1960. La demande régionale n'a jamais cessé. Le problème, pour développer un chantier de cette ampleur, est d'abord financier.

Elle rejette l'idée selon laquelle la désignation de Beliris comme maître d'ouvrage délégué résulterait d'une motivation politique. Tout le monde est d'accord à l'époque, y compris la Région, qui reconnaît ne pas disposer des capacités nécessaires par ses propres opérateurs.

Sur l'estimation des coûts, le plan directeur, seul document permettant un dialogue précis sur les moyens nécessaires, date de 2015. Elle ne peut donc répondre pour cette période. Quant aux 125 millions d'euros, elle ne comprend pas l'idée qu'ils auraient dû être réservés au seul métro. La Région formule aussi d'autres demandes: rénovation de quartiers, logements sociaux, espaces verts, espaces publics, autres stations de métro à construire ou à rénover. Chaque fois, la Région et l'autorité fédérale doivent arbitrer ensemble l'affectation de l'enveloppe

Het zou ook mogelijk geweest zijn om de middelen rechtstreeks toe te wijzen aan de MIVB, wat het proces zou hebben gestroomlijnd. Het project had dan echter niet van de grond kunnen komen, omdat het gewest niet in staat was om het alleen uit te voeren, tenzij de administratie van Beliris werd overgeheveld naar het gewest.

Buiten dit bijzondere dossier om is zij er wel voorstander van om rechtstreeks federale middelen over te dragen aan Brussel, die het dan zou kunnen gebruiken voor zijn hoofdstedelijke functie. Zij heeft dat ook duidelijk gemaakt door tijdens de institutionele onderhandelingen van 2011 te pleiten voor een herfinanciering van Brussel.

1.2.19. Gedachtewisseling

Mevrouw Françoise De Smedt vraagt om te bevestigen dat de MIVB steeds de eindverantwoordelijkheid droeg voor de genomen beslissingen. Tijdens verschillende hoorzittingen kwam de expertise van Beliris ter sprake, maar werd ook gewezen op politieke overwegingen, namelijk dat de federale overheid een zichtbare rol wenste te vervullen, gedeeltelijk zeggenschap wilde behouden over het project en voorwaarden wilde koppelen aan bepaalde financieringen.

De spreekster verwijst vervolgens naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2012 in Schaerbeek die destijds in aantocht waren. Zij vraagt zich af of er ook geen lokale politieke belangen meespeelden bij de metroplannen.

Mogen we stellen dat de oorspronkelijke ramingen te laag waren om groen licht voor het project af te dwingen? En hoe zit het tot slot met de ongebruikte budgetten die terecht kwamen in een fonds dat momenteel ongeveer 560 miljoen euro bevat?

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt dat er al in de jaren zestig werd nagedacht over een metronet dat het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou bestrijken. De vraag daarnaar vanuit het gewest is nooit verdwenen. Het probleem bij het ontwikkelen van een project van dergelijke omvang is in de eerste plaats van financiële aard.

Zij weerlegt de opvatting dat achter de aanwijzing van Beliris als gedelegeerd bouwheer politieke motieven schuilgingen. Iedereen stemde daar destijds mee in, ook het gewest, dat toegaf dat het via zijn eigen operatoren niet over de nodige capaciteit beschikte.

Wat de kostenraming betreft, zegt zij dat enkel op basis van het richtplan met kennis van zaken kan worden gesproken over de benodigde middelen. Dat document dateert echter van 2015 en dus kan zij daar geen antwoorden over geven. Wat de 125 miljoen euro betreft, begrijpt zij niet waarom dat bedrag enkel voor de metro voorbehouden zou moeten geweest zijn. Het gewest formuleerde ook andere verzoeken die verband hielden met stadsvernieuwing, sociale huisvesting, groenvoorzieningen, openbare ruimten en de bouw of renovatie

disponible.

Quant aux moyens non utilisés, elle rappelle qu'un fonds est précisément créé pour permettre leur conservation et leur réutilisation. Une masse significative a ainsi pu être constituée.

M. Gilles Verstraeten relève que M. Picqué a lui-même expliqué que le Gouvernement fédéral souhaitait une visibilité politique, ce qui aurait joué un rôle dans cette division entre deux maîtrises d'ouvrage. Si la coopération est si parfaite, pourquoi partager l'expertise aussi fortement entre les deux tronçons?

Dans quelle mesure Beliris s'est-il exprimé sur le tracé nord, dans la mesure où la détermination de celui-ci allait affecter le montant global du chantier?

Il exprime également des doutes sur la neutralité de Beliris, qui avait engagé quelqu'un de la SM BMN.

Il demande enfin pourquoi des études de faisabilité sont lancées sur le tronçon Albert–Nord en avril 2011 alors que l'étude d'opportunité ne se termine qu'en août 2012.

Mme Laurette Onkelinx précise d'emblée que la dernière question concerne le tronçon Albert–Nord, soit un tronçon qui ne relève pas de Beliris. L'autorité fédérale n'y a donc rien à voir pour la période la concernant. Elle écarte ensuite la question du collaborateur de la SM BMN, celle-ci relevant d'une période postérieure à son mandat. Elle répète que la question des moyens financiers ne peut être abordée sérieusement qu'à partir du plan directeur de 2015.

Sur le tracé, elle indique que toutes les décisions sont prises par le Gouvernement bruxellois. Le 8 mai 2014, il valide finalement le tracé passant par Liedts, Collignon, Verboekhoven, Riga, Tilleul, Paix et Bordet, et demande explicitement que la station Riga soit très accessible et visible depuis la chaussée d'Helmet, quartier dense et commerçant.

M. John Pitseys constate qu'au fil des auditions, personne n'identifie clairement de problème ni de responsabilité particulière, ce qui l'inquiète. Il demande d'abord si la défense du projet de métro 3 constitue, parmi les dossiers suivis à Beliris, l'un des plus importants sous sa responsabilité ministérielle.

Il l'interroge ensuite sur la qualité de l'accès qu'elle a eu aux études de faisabilité et aux rapports de risques avant toute décision de financement fédéral, ainsi que sur le niveau d'expertise collective dont elle disposait pour les évaluer. Il revient aussi sur les conditions fixées dans l'accord de majorité de 2009 pour la réalisation du métro et lui demande si elles lui paraissaient réunies. Il s'enquiert également du caractère public ou non de

van andere metrostations. Het gewest en de federale overheid moeten steeds in samenspraak beslissen over de toewijzing van het beschikbare budget.

Om de ongebruikte middelen te kunnen bewaren en hergebruiken werd speciaal een fonds opgericht. Daardoor kon een aanzienlijk bedrag worden opgebouwd.

De heer Gilles Verstraeten wijst erop dat de heer Picqué zelf heeft uitgelegd dat de federale regering een politiek zichtbare rol wilde vervullen. Dat zou mee hebben geleid tot de opdeling van het project tussen twee bouwheren. Als de samenwerking toch zo perfect was, waarom werd de expertise dan zo strikt opgesplitst tussen de twee delen van het traject?

In hoeverre heeft Beliris zich uitgesproken over het noordelijke tracé, wetende dat de keuze daarvan een invloed zou hebben op de totale kostprijs van de werken?

Hij uit ook twijfels over de neutraliteit van Beliris, dat iemand van de tijdelijke vennootschap BMN had ingehuurd.

Tot slot vraagt hij waarom de haalbaarheidsstudies voor het traject tussen Albert en het Noordstation van start gingen in april 2011, terwijl de opportuniteitsstudie pas in augustus 2012 werd afgerond.

Mevrouw Laurette Onkelinx wijst er om te beginnen op dat de laatste vraag betrekking heeft op het traject tussen Albert en het Noordstation, waarvoor Beliris niet verantwoordelijk was. De federale overheid had daar toen dus niets mee te maken. Vervolgens wijst zij de vraag over de werknemer van de tijdelijke vennootschap BMN van de hand, omdat die slaat op een periode na haar ambtstermijn. Zij herhaalt dat er alleen op basis van het richtplan uit 2015 serieus van gedachten kan worden gewisseld over de financiële middelen.

Alle beslissingen met betrekking tot het tracé werden genomen door de Brusselse Regering. Op 8 mei 2014 hechtte die haar definitieve goedkeuring aan het tracé langs Liedts, Colignon, Verboekhoven, Riga, Linde, Vrede en Bordet en vroeg ze expliciet dat het station Riga goed bereikbaar en zichtbaar zou zijn vanaf de Helmetsesteenweg, een dichtbevolkte handelswijk.

De heer John Pitseys merkt op dat tijdens de hoorzittingen niemand duidelijk een probleem of een bepaalde verantwoordelijkheid heeft aangekaart. Dat baart hem enigszins zorgen. Ten eerste vraagt hij of de verdediging van het Metro 3-project een van de belangrijkste dossiers was die zij tijdens haar ministerschap opvolgde voor Beliris.

Hij vraagt vervolgens in welke mate zij toegang had tot de haalbaarheidsstudies en risicoverslagen alvorens beslissingen te kunnen nemen over de federale financiering. Ook wil hij weten op welke collectieve expertise zij kon terugvallen om die studies te beoordelen. Daarna gaat hij in op de voorwaarden voor de aanleg van de metrolijn die vastgelegd waren in het meerderheidsakkoord van 2009. Hij vraagt of zij dacht dat daaraan was voldaan. Hij

l'étude socio-économique de 2012, de son appréciation sur la mise à disposition d'une personne issue de BMN, sur la bonne gestion de l'organisation retenue et sur l'éventualité d'une renégociation de l'engagement de Beliris lorsque les premiers avertissements sur les surcoûts apparaissent.

Mme Laurette Onkelinx répond que, pour la période 2008-2014, le métro n'est pas le projet le plus important de Beliris en termes de moyens financiers consacrés à la fonction internationale de Bruxelles et à son rôle de capitale. De mémoire, environ 25 millions d'euros sont engagés à cette époque.

Elle refuse de donner un avis sur ce qui se passe après 2014. Les responsables concernés viendront, dit-elle, exposer leur propre appréciation et il appartiendra à la commission d'en tirer les conclusions. Les questions relatives à l'évaluation des coûts, aux dérapages éventuels et aux renégociations ne relèvent pas de son mandat. Elle ne peut donc pas y répondre.

Mme Amélie Pans demande si certains fonds qui auraient pu être affectés à la mobilité n'ont pas finalement été utilisés pour des contrats de quartier. Concernant le marché attribué à la SM BMN, Mme Pans demande néanmoins si, à titre personnel, Mme Laurette Onkelinx ne s'est jamais interrogée sur un éventuel problème dans la structure même de ce marché.

Mme Laurette Onkelinx confirme que des fonds Beliris sont utilisés pour une pluralité de projets régionaux, en fonction des demandes formulées par la Région. Pour le surplus, elle répète que toutes les questions relatives aux finances, aux réorientations et aux discussions de gouvernance postérieures à 2014 ne concernent pas son ancien mandat.

M. Ibrahim Dönmez observe que le projet est d'abord estimé à moins d'un milliard d'euros pour une mise en service en 2020, chiffres qui paraissent aujourd'hui déconnectés de la réalité. Il demande sur quelles études concrètes et sur quel consensus technique reposaient ces premières estimations budgétaires et calendaires. Enfin, il lui demande quels étaient, à la fin de son mandat, les principaux risques et écueils identifiés pour la suite et si elle a formellement alerté son successeur à ce sujet.

Mme Laurette Onkelinx rappelle qu'en 2008, pour la première fois, l'accord vise une ligne de transport en commun de haute performance, sans parler encore de métro, afin de laisser ouverte l'éventualité d'une alternative. En 2009, cette approche est répétée. Un pilotage maître d'ouvrage—maître d'ouvrage délégué est prévu par l'accord de coopération. Ce n'est qu'en 2010 que la Région, dans le cadre du plan Iris 2, se décide explicitement pour une ligne de métro.

Pour sa part, seule l'étude socio-économique d'opportunité relève de sa responsabilité directe. Les conclusions

wil tevens weten of de sociaal-economische studie van 2012 openbaar was of niet en wat haar mening is over de terbeschikkingstelling van een persoon van BMN, het goede beheer van de geselecteerde instantie en de eventuele mogelijkheid om opnieuw te onderhandelen over de verbintenis van Beliris zodra de eerste waarschuwingen over extra kosten opdoken.

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt dat de aanleg van de nieuwe metrolijn in de periode 2008-2014 niet het project van Beliris was waar de meeste financiële middelen voor de internationale functie en hoofdstedelijke rol van Brussel naartoe vloeiden. Naar wat zij zich herinnert, werd daar destijds 25 miljoen euro voor vastgelegd.

Zij wil zich niet uitspreken over wat er na 2014 is gebeurd. De betrokken verantwoordelijken zullen zelf hun eigen beoordeling komen geven en het is aan de commissie om daaruit conclusies te trekken. De vragen over de kostenraming, eventuele budgetontsporingen en heronderhandelingen houden geen verband met haar ambtstermijn. Zij kan die dus niet beantwoorden.

Mevrouw Amélie Pans vraagt zich af of een deel van de middelen die aan mobiliteit hadden kunnen worden besteed, uiteindelijk niet zijn gebruikt voor wijkcontracten. Wat de aan de tijdelijke vennootschap BMN gegunde opdracht betreft, vraagt mevrouw Pans of Laurette Onkelinx zich nooit heeft afgevraagd of er mogelijk een probleem was met de structuur van die opdracht.

Mevrouw Laurette Onkelinx bevestigt dat de Belirismiddelen werden gebruikt voor een brede waaier aan gewestelijke projecten, afhankelijk van de verzoeken die het gewest formuleerde. Voor het overige herhaalt zij dat alle vragen met betrekking tot de financiën, herschikkingen en beheersgerelateerde besprekingen na 2014 niet slaan op de periode waarin zij haar ambt uitoefende.

De heer Ibrahim Dönmez merkt op dat de kosten van het project aanvankelijk op minder dan 1 miljard euro werden geraamd en dat de lijn in 2020 in gebruik zou worden genomen. Die cijfers lijken vandaag los te staan van de realiteit. Hij vraagt op welke concrete studies en technische consensus die eerste ramingen van het budget en het tijdschema gebaseerd waren. Tot slot vraagt hij wat de voornaamste risico's en valkuilen voor de verdere uitvoering van het project waren toen haar ministerschap afliep en of zij haar opvolger daar formeel op heeft gewezen.

Mevrouw Laurette Onkelinx herinnert eraan dat in de overeenkomst van 2008 voor het eerst een hoogwaardige openbaarvervoerslijn in het vooruitzicht werd gesteld, maar dat er nog niet in gesproken werd over een metro om de mogelijkheid van een alternatief open te laten. Diezelfde aanpak werd gehanteerd in 2009. De samenwerkingsovereenkomst voorzag in een aansturing door een bouwheer en een gedelegeerd bouwheer. Pas in 2010 koos het gewest in het kader van het Iris 2-plan expliciet voor een metrolijn.

Alleen de sociaal-economische opportuniteitsstudie viel onder haar directe verantwoordelijkheid. De conclusies

de la SM BMN rejoignent, selon elle, celles de nombreuses études antérieures et des déclarations du Gouvernement régional sur la nécessité absolue de mieux desservir Bruxelles. Elle ne s'étonne donc pas que cette étude conclue favorablement à la ligne de métro. Le choix précis de la ligne, le coût détaillé et les modalités de pilotage en fonction de l'évolution du projet relèvent de la deuxième étude, postérieure à son mandat. À la fin de son mandat, elle ne dispose donc pas encore des éléments techniques, géologiques, financiers et autres permettant d'identifier des risques précis pour la suite.

M. Jonathan de Patoul demande si Beliris a reçu un comparatif complet des tracés ou si l'on s'est essentiellement reposé sur les décisions de la STIB. Il s'interroge ensuite sur l'absence apparente de mécanisme d'indexation, alors qu'il s'agit de travaux nécessairement longs et soumis à l'évolution du coût des matériaux et de l'inflation.

Mme Laurette Onkelinx répond que la Région décide du tracé. C'est ensuite au stade de l'étude de faisabilité technique que l'on examine si le tracé retenu pose problème et comment contourner les difficultés éventuelles. Quant à l'indexation des coûts, elle rappelle une nouvelle fois que le plan directeur et l'étude de faisabilité technique, qui abordent précisément les coûts, sont postérieurs à 2014.

M. Fabian Maingain revient sur l'argument récurrent selon lequel le choix d'une maîtrise d'ouvrage déléguée confiée à Beliris repose sur son expertise technique. Certains ingénieurs entendus par la commission contestent cette lecture. Ce choix peut-il encore être considéré comme éclairé et sûr? Il interroge aussi Mme Onkelinx sur les raisons pour lesquelles elle estimait alors que Beliris disposait d'une expertise supérieure à celle de la STIB ou d'autres acteurs.

Mme Laurette Onkelinx répond que, dans le protocole, Beliris est désigné comme maître d'ouvrage délégué pour suivre les études. S'agissant de l'étude socio-économique, elle ne percevait aucun problème dans le travail réalisé par Beliris. Beliris travaille en concertation constante avec la STIB dans des groupes techniques communs. Si la STIB avait été seule, le résultat aurait probablement été le même.

Mme Françoise De Smedt revient sur les déclarations de Pascal Smet au sujet de propos qu'il attribue à M. Flausch, ancien directeur général de la STIB, selon lesquels le projet aurait été sous-estimé financièrement pour permettre une décision politique favorable. Que pense Mme Onkelinx de telles déclarations? Elle se dit aussi frappée qu'un projet d'infrastructure d'une telle ampleur ait pu être lancé sans savoir précisément comment il serait financé. Enfin, elle demande si le fiasco actuel relève, selon Mme Onkelinx, d'une accumulation de malchances ou d'erreurs commises,

van de tijdelijke vennootschap BMN lagen in de lijn van talrijke eerdere studies en verklaringen van de gewestelijke regering over de absolute noodzaak om Brussel beter te bedienen met het openbaar vervoer. Het verbaast haar dan ook niet dat in die studie werd gepleit voor de metrolijn. De precieze keuze van de lijn, de gedetailleerde kosten en de wijze waarop het project zou worden aangestuurd naarmate het vorderde, kwamen aan bod in de tweede studie en die dateert van na haar ambtstermijn. Aan het einde van haar mandaat beschikte zij dus nog niet over de technische, geologische, financiële en andere informatie die nodig was om eventuele toekomstige risico's te kunnen bepalen.

De heer Jonathan de Patoul vraagt of Beliris een volledig vergelijkend overzicht van de tracés heeft gekregen of dat het zich voornamelijk baseerde op de beslissingen van de MIVB. Vervolgens plaatst hij vraagtekens bij het klaarblijkelijk ontbreken van een indexeringsmechanisme, ook al was duidelijk dat de werken veel tijd in beslag zouden nemen en onderhevig zouden zijn aan schommelingen van de materiaalprijzen en de inflatie.

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt dat het gewest de beslissingen over het tracé heeft genomen. In de fase van de technische haalbaarheidsstudie werd onderzocht of het gekozen tracé problemen zou opleveren en hoe eventuele moeilijkheden zouden kunnen worden aangepakt. Wat de indexering van de kosten betreft, wijst zij er nogmaals op dat het richtplan en de technische haalbaarheidsstudie, waarin de kosten specifiek tegen het licht werden gehouden, dateren van na 2014.

De heer Fabian Maingain gaat in op het herhaaldelijk aangevoerde argument dat Beliris vanwege zijn technische expertise was gekozen als gedelegeerd bouwheer. Sommige ingenieurs die door de commissie zijn gehoord, betwisten die interpretatie. Kan die keuze nog steeds als goed onderbouwd en vaststaand worden beschouwd? Hij vraagt mevrouw Onkelinx waarom zij destijds vond dat Beliris over meer expertise beschikte dan de MIVB of andere spelers.

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt dat Beliris in het protocol werd aangewezen als gedelegeerd bouwheer om de studies op te volgen. Volgens haar deden zich geen problemen voor bij het werk dat Beliris naar aanleiding van de sociaal-economische studie heeft uitgevoerd. Beliris pleegde voortdurend overleg met de MIVB in gezamenlijke technische werkgroepen. Als de MIVB er alleen had voorgestaan, was het resultaat waarschijnlijk hetzelfde geweest.

Mevrouw Françoise De Smedt komt terug op de uitspraak van Pascal Smet, volgens wie de heer Flausch, voormalig directeur-generaal van de MIVB, zou hebben beweerd dat de kostprijs van het project te laag werd geraamd om een gunstige politieke beslissing af te dwingen. Wat vindt mevrouw Onkelinx van die uitspraak? Zij vindt het ook opvallend dat een dergelijk grootschalig infrastructuurproject van start kon gaan zonder dat precies bekend was hoe het zou worden gefinancierd. Tot slot vraagt zij of het huidige fiasco volgens mevrouw Onkelinx

y compris dans la période la concernant.

Mme Laurette Onkelinx ne souhaite pas s'attarder sur les déclarations de Pascal Smet, dont elle n'a pas connaissance. Au moment où l'étude socio-économique est lancée, il n'est pas encore décidé de réaliser le projet. Il s'agit précisément d'une étude d'opportunité. S'agissant de sa propre responsabilité, elle souligne qu'elle n'a jamais soutenu qu'il fallait réaliser le projet sur la base d'évaluations financières budgétaires qui n'existaient pas encore.

Pour sa période, elle ne pense pas qu'une erreur ait été commise. Si la commission estime le contraire, elle l'invite à lui indiquer précisément laquelle. À ses yeux, lancer une étude socio-économique sur le métro répond à une demande forte de la Région et de la population; travailler en étroite collaboration entre Région et fédéral s'impose; confier à Beliris la maîtrise d'ouvrage déléguée est alors la solution la plus simple, compte tenu de son expertise et de l'absence de capacité équivalente de la STIB à l'époque.

M. John Pitseys revient sur deux points qui, selon lui, relèvent bien de la période ministérielle de Mme Onkelinx. Il l'interroge d'abord sur les conditions posées dans l'accord de majorité régional de 2009 à la réalisation du métro: répondre à l'attente du plus grand nombre d'utilisateurs possible, desservir prioritairement les quartiers les plus actifs et les plus denses, mieux relier les quartiers peu ou mal desservis, réduire drastiquement la durée des chantiers perturbant l'environnement, concentrer les zones de chantier hors des zones d'habitation et de voirie, réaménager la surface après travaux, vérifier qu'aucun autre transport public ne peut répondre à la demande, tenir compte des coûts d'infrastructure et de leur amortissement et prévoir des mesures de rationalisation de la circulation en surface. Il lui demande si ces conditions lui paraissent alors réunies. Il l'interroge aussi sur la fiabilité de l'étude socio-économique menée en 2012 et sur le caractère satisfaisant de ses hypothèses.

Mme Laurette Onkelinx répond que l'accord régional préconise une ligne souterraine de haute performance et justifie ce choix par les besoins de la Région. Celle-ci précise en même temps qu'il faudra, dans le développement du projet, faire attention à toute une série d'éléments liés à la vie quotidienne dans les quartiers, ce qui est pris en compte puisque les protocoles de 2008 et de 2009 prévoient huit études destinées précisément à traiter ces inquiétudes légitimes. Voilà qui répond à ses yeux aux conditions posées par la déclaration de politique régionale de l'époque.

het resultaat is van een opeenstapeling van pech of van gemaakte fouten, ook tijdens de periode waarin zij bij het project betrokken was.

Mevrouw Laurette Onkelinx wil niet ingaan op de verklaringen van Pascal Smet, waarvan zij niet op de hoogte is. Toen de sociaal-economische studie van start ging, was nog niet beslist om het project uit te voeren. Het ging namelijk om een opportuiniteitsstudie. Wat haar eigen verantwoordelijkheid betreft, benadrukt zij dat zij nooit heeft beweerd dat het project moest worden uitgevoerd op basis van financiële begrotingsramingen die nog niet bestonden.

Zij denkt niet dat er in haar periode een fout is gemaakt. Als de commissie daar anders over denkt, vraagt zij om haar precies te vertellen welke. Volgens haar werd een sociaal-economische studie over de metro opgestart om tegemoet te komen aan een uitdrukkelijke vraag van het gewest en de bevolking. Een nauwe samenwerking tussen het gewest en de federale regering was essentieel. Beliris aanwijzen als gedelegeerd bouwheer was de eenvoudigste oplossing, aangezien Beliris de nodige expertise in huis had en de MIVB op dat ogenblik niet over dezelfde capaciteit beschikte.

De heer John Pitseys wil twee punten aankaarten die volgens hem duidelijk betrekking hebben op de periode waarin mevrouw Onkelinx minister was. Zijn eerste vraag houdt verband met de voorwaarden voor de aanleg van de metrolijn die in het gewestelijke regeerakkoord van 2009 waren vastgelegd: voldoen aan de verwachtingen van zoveel mogelijk gebruikers, op de eerste plaats de drukste en dichtst bevolkte wijken bedienen, zorgen voor betere verbindingen tussen weinig of slecht bediende wijken, de duur van bouwwerken met hinder voor de omgeving drastisch beperken, de bouwplaatsen concentreren buiten woongebieden en wegen, de bovengrondse oppervlakte herinrichten na de werken, nagaan of geen enkele andere vorm van openbaar vervoer aan de vraag kan voldoen, rekening houden met de infrastructuurkosten en de afschrijving ervan, en maatregelen plannen om het bovengrondse verkeer te stroomlijnen. Hij vraagt of aan die voorwaarden volgens haar was voldaan. Ook vraagt hij of de in 2012 uitgevoerde sociaal-economische studie betrouwbaar was en of de aannames ervan bevredigend waren.

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt dat in het gewestelijke regeerakkoord gepleit werd voor een hoogwaardige ondergrondse lijn en dat die keuze werd gerechtvaardigd door de behoeften van het gewest. Het gewest benadrukte eveneens dat bij de ontwikkeling van het project aandacht moest worden besteed aan een hele reeks factoren die verband hielden met het dagelijkse leven in de wijken. Daarmee werd wel degelijk rekening gehouden, aangezien in de protocollen van 2008 en 2009 was bepaald dat acht studies moesten worden uitgevoerd om die terechte bekommernissen onder de loep te nemen. Op die manier werd volgens haar voldaan aan de voorwaarden die destijds in de gewestelijke beleidsverklaring waren vastgelegd.

Mme Amélie Pans demande une confirmation de l'absence d'engagement de fonds de Beliris pour le tronçon Albert-Nord.

Mme Laurette Onkelinx répond que Beliris n'est pas intervenu financièrement sur ce tronçon du temps de son mandat.

M. Ibrahim Dönmez demande dès lors si, pendant toute la période du mandat de Mme Onkelinx, l'un des huit ministres remet à un moment en cause la faisabilité du métro.

Mme Laurette Onkelinx répond que, pour ce qui concerne les accords de 2008 et de 2009, aucun des partenaires ne remet en cause la volonté de soutenir la Région dans ce projet de métro.

M. Fabian Maingain demande si le mécanisme de double validation, par Beliris et par la STIB, apporte une réelle plus-value dans la gestion de ce type de projet.

Mme Laurette Onkelinx répond qu'il s'agit bien d'une codécision. Le travail est préparé par Beliris, puis contrôlé par la STIB qui, après avis favorable de la Région, marque ou non son accord. Tel est le fonctionnement prévu. Un travail préalable réel est donc réalisé par Beliris, ce qui justifie sa qualité de maître d'ouvrage délégué.

Le vrai sujet est celui des moyens fédéraux. Au niveau fédéral, il faut trouver des consensus entre ceux qui souhaitent accorder les moyens les plus élevés possibles à Bruxelles et ceux qui sont plus réticents. Le compromis consiste à maintenir une structure peut-être lourde, peut-être fastidieuse, mais qui permet précisément à ceux qui sont plus regardants d'accepter l'augmentation des moyens de Beliris. Cette manière de travailler a permis un consensus gouvernemental et un soutien accru à la Région de Bruxelles-Capitale.

1.2.20. Exposé de Didier Reynders, ancien ministre fédéral chargé de Beliris

M. Didier Reynders a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Mme la présidente,

Mesdames et MM. les députés,

La Région de Bruxelles-Capitale a inscrit dès 2008 le projet de Metro 3 dans son plan de mobilité Iris 2 afin d'étendre le réseau exploité par la STIB.

Le Gouvernement fédéral a soutenu ce projet à travers l'accord de coopération du 15 septembre 1993 et ses avenants entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Mevrouw Amélie Pans vraagt om te bevestigen dat Beliris geen middelen had vastgelegd voor het traject tussen Albert en het Noordstation.

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt dat Beliris tijdens haar ambtstermijn geen financiële bijdrage heeft geleverd voor dat traject.

De heer Ibrahim Dönmez vraagt of een van de acht ministers op enig moment tijdens de ambtsperiode van mevrouw Onkelinx de haalbaarheid van de metrolijn in twijfel heeft getrokken.

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt voor wat de overeenkomsten van 2008 en 2009 betreft, dat geen van de partners de bereidheid om de metroplannen van het gewest te steunen in twijfel trok.

De heer Fabian Maingain vraagt zich af of het systeem van tweeledige goedkeuring door Beliris en de MIVB een echte toegevoegde waarde inhield voor het beheer van dit soort project.

Mevrouw Laurette Onkelinx antwoordt dat de beslissingen in samenspraak werden genomen. Het werk werd voorbereid door Beliris en vervolgens gecontroleerd door de MIVB die, na een gunstig advies van het gewest, al dan niet haar goedkeuring gaf. Dat was de overeengekomen werkwijze. Beliris heeft dus wel degelijk voorbereidend werk verricht, wat zijn status als gedelegeerd bouwheer rechtvaardigde.

Het echte probleem waren de federale middelen. Binnen de federale regering moest een consensus worden gevonden tussen degenen die Brussel zoveel mogelijk middelen wilden geven en degenen die zich op dat vlak terughoudender opstelden. Het compromis bestond erin om vast te houden aan een structuur die misschien omslachtig en tijdrovend was, maar die de kritischere stemmen in staat stelde om in te stemmen met een verhoging van de Belirismiddelen. Die manier van werken heeft geleid tot een consensus binnen de regering en tot meer steun voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

1.2.20. Uiteenzetting van Didier Reynders, voormalig federaal minister bevoegd voor Beliris

De heer Didier Reynders heeft voor de parlementsleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Mevrouw de voorzitter,

Dames en heren parlementsleden,

In 2008 nam het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het Metro 3-project op in zijn Iris 2-mobiliteitsplan om het door de MIVB geëxploiteerde netwerk uit te breiden.

De federale regering steunde dat project via het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de bijhorende bijakten.

En qualité de ministre fédéral, je suis intervenu dans le projet de Metro 3 pendant deux périodes distinctes.

De 2008 à 2014, j'étais membre du Comité de coopération de Beliris qui était composé de huit membres, soit quatre ministres fédéraux et quatre ministres régionaux bruxellois.

Le Comité était présidé par la vice-première ministre Laurette Onkelinx en charge de Beliris.

Les autres membres fédéraux ont été, au fil des années, Yves Leterme, Patrick Dewael, Jo Vandeuren, Karel De Gucht, Steven Vanackere, Guy Vanhengel, Johan Vande Lanotte et Pieter De Crem.

De novembre 2014 à novembre 2019, j'ai été en charge de Beliris et le Comité de coopération a été élargi à six membres fédéraux et six membres régionaux.

Du côté fédéral, se sont succédés comme membres Charles Michel, Kris Peeters, Jan Jambon, Alexander De Croo, Willy Borsus, Sophie Wilmès, Maggie De Block, Koen Geens et David Clarinval.

Pendant la première période de 2008 à 2014, il y a peu de traces de discussion concernant le projet de métro 3 dans les procès-verbaux du Comité de coopération.

Les propositions de la ministre en charge de Beliris étaient directement soumises au Conseil des ministres.

En mai 2008, une première affectation budgétaire de 5 millions d'euros pour 2008 et 5 millions d'euros pour 2009 est prévue dans l'avenant n° 10 de l'accord de coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale concernant une étude pour la réalisation d'une nouvelle ligne transports en commun de haute performance - extension nord/sud.

Le 10 octobre 2008, le Conseil des ministres (point 4 de l'ordre du jour) autorise la ministre en charge de Beliris à lancer et à conclure un marché pour les études relatives à l'extension du métro Nord à Bruxelles à condition que le dossier soit à nouveau soumis au Conseil des ministres avant l'attribution du marché et également avant la commande des tranches conditionnelles.

La décision demandait également une concertation plus approfondie avec les services du Premier ministre concernant l'avis de marché.

La note au Conseil précise que:

«Les études dont question consistent en une mission complète d'auteur de projet [...] relative à l'extension du réseau souterrain destiné aux transports publics partant de la gare du Nord à Bruxelles pour aboutir aux abords de la gare ferroviaire de Bordet. Ce tracé souterrain d'environ 4 km passerait par les endroits suivants: Gare du Nord - Liedts - Pavillon - Verboekhoven - Demolder - Riga - Helmet - Paix - Bordet et comprendrait 7 stations dont la localisation précise doit encore être déterminée.

[...]

Als federaal minister was ik tijdens twee periodes betrokken bij het Metro 3-project.

Van 2008 tot 2014 was ik lid van het samenwerkingscomité van Beliris, dat uit acht leden bestond: vier federale ministers en vier ministers van de Brusselse Regering.

Het comité werd voorgezeten door vice-eersteminister Laurette Onkelinx, die verantwoordelijk was voor Beliris.

De andere federale leden die door de jaren heen mee aan tafel schoven, waren Yves Leterme, Patrick Dewael, Jo Vandeuren, Karel De Gucht, Steven Vanackere, Guy Vanhengel, Johan Vande Lanotte en Pieter De Crem.

Van november 2014 tot november 2019 was ik verantwoordelijk voor Beliris en werd het samenwerkingscomité uitgebreid tot zes federale en zes gewestelijke leden.

De federale leden waren achtereenvolgens Charles Michel, Kris Peeters, Jan Jambon, Alexander De Croo, Willy Borsus, Sophie Wilmès, Maggie De Block, Koen Geens en David Clarinval.

Tijdens de eerste periode van 2008 tot 2014 is er in de notulen van het samenwerkingscomité weinig terug te vinden over het Metro 3-project.

De voorstellen van de minister bevoegd voor Beliris werden rechtstreeks aan de ministerraad voorgelegd.

In mei 2008 werd een eerste budget van 5 miljoen euro voor 2008 en 5 miljoen euro voor 2009 toegewezen via de tiende bijakte bij het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot een studie over de aanleg van een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerslijn om het net uit te breiden van noord naar zuid.

Op 10 oktober 2008 gaf de ministerraad (agendapunt 4) de minister bevoegd voor Beliris toestemming om een opdracht uit te schrijven en te sluiten met het oog op de uitvoering van studies over de uitbreiding van het Brussels metronet naar het noorden, op voorwaarde dat het dossier opnieuw aan de ministerraad zou worden voorgelegd alvorens de opdracht te gunnen en alvorens de voorwaardelijke schijven te bestellen.

In de beslissing werd tevens gevraagd om nauwer overleg te plegen met de diensten van de Eerste minister over de aankondiging van de opdracht.

In de nota aan de ministerraad stond het volgende:

“De studies in kwestie omvatten een volledige opdracht van projectontwerper [...] met betrekking tot de uitbreiding van het ondergrondse openbaarvervoersnet van het Noordstation in Brussel tot aan het treinstation Bordet. Het ondergrondse traject van ongeveer 4 km lang zou langs de volgende locaties lopen: Noordstation - Liedts - Paviljoen - Verboekhoven - Demolder - Riga - Helmet - Vrede - Bordet en zou zeven stations omvatten, waarvan de exacte locatie nog moet worden bepaald.

[...]

Ce marché sera subdivisé en plusieurs tranches dont seule la première concernant l'étude socio-économique est ferme.»

Le Conseil des ministres a suivi l'avis favorable de l'inspection des finances et l'accord du ministre du budget, Melchior Wathelet.

Le 30 novembre 2009, un protocole d'accord relatif aux études d'extension du réseau souterrain destiné aux transports en communs est signé entre le SPF Mobilité et Transports (Beliris) représenté par Laurette Onkelinx, la Région de Bruxelles-Capitale représentée par Charles Picqué et Brigitte Grouwels, et la STIB représentée par Éric Verrept et Alain Flaush.

Selon l'article 2, toutes les études et essais de sol nécessaires à la réalisation des travaux sont comprises dans la convention.

Selon l'article 3, la maîtrise d'ouvrage est assurée par la STIB. Cette dernière délègue cependant la maîtrise d'ouvrage des études à Beliris.

«Le maître d'ouvrage approuve, après visa favorable et préalable de la Région, les propositions établies par le maître de l'ouvrage délégué, en ce qui concerne:

- les cahiers des charges d'études établis sur la base d'un programme fourni par la Région et la STIB,
- les rapports finaux des différentes tranches de l'étude
- les autres propositions que le maître d'ouvrage délégué jugerait utile de lui soumettre.»

Le 18 décembre 2009, le Conseil des ministres confirme la décision du Comité de coopération et approuve l'avenant 10bis, qui comporte les montants relatifs aux études et aussi 55 millions d'euros pour l'achat de matériel roulant. Ce dernier sera augmenté en 2013.

Le 15 décembre 2010, le Conseil des ministres (point 90 de l'ordre du jour) autorise la ministre en charge de Beliris à:

- «– soumettre à l'approbation de la STIB la proposition d'attribution du marché 1.26.1.- Etude de l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le nord (gare du Nord, - Schaerbeek-formation) à Bruxelles;
- notifier, en concertation avec la STIB, la tranche ferme du marché susmentionné, à savoir la tranche 1 relative à l'étude de l'opportunité socio-économique et stratégique.»

Die opdracht zal worden onderverdeeld in verschillende schijven, waarvan alleen de eerste met betrekking tot de sociaal-economische studie een vaste schijf is.”

De ministerraad volgde het gunstige advies van de Inspectie van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting, Melchior Wathelet.

Op 30 november 2009 werd een protocolakkoord met betrekking tot de studies over de uitbreiding van het ondergrondse openbaarvervoersnet ondertekend door de FOD Mobiliteit en Vervoer (Beliris), vertegenwoordigd door Laurette Onkelinx, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door Charles Picqué en Brigitte Grouwels, en de MIVB, vertegenwoordigd door Éric Verrept en Alain Flaush.

Luidens artikel 2 waren alle bodemonderzoeken en testen die in aanloop naar de werken moesten worden uitgevoerd, inbegrepen in de overeenkomst.

De MIVB zou krachtens artikel 3 optreden als bouwheer. Zij zou het opdrachtgeverschap voor de studies evenwel delegeren aan Beliris.

“De bouwheer hecht, na een voorafgaande gunstige beoordeling door het gewest, zijn goedkeuring aan de voorstellen van de gedelegeerde bouwheer met betrekking tot:

- de studiebestekken opgesteld op basis van een door het gewest en de MIVB aangeleverd programma,
- de eindverslagen over de verschillende schijven van de studie,
- alle andere voorstellen die de gedelegeerde bouwheer nuttig acht om voor te leggen.”

Op 18 december 2009 bekrachtigde de ministerraad de beslissing van het samenwerkingscomité en keurde hij bijakte 10bis goed, waarin de bedragen voor de studies en ook 55 miljoen euro voor de aankoop van rollend materieel waren opgenomen. Dat bedrag zou in 2013 worden verhoogd.

Op 15 december 2010 machtigde de ministerraad (agendapunt 90) de minister bevoegd voor Beliris om:

- “– het voorstel tot gunning van opdracht 1.26.1. Studie over de uitbreiding van het hoogwaardige openbaarvervoersnet naar het noorden van Brussel (Noordstation – Schaarbeek-Vorming) ter goedkeuring voor te leggen aan de MIVB;
- in overleg met de MIVB de vaste schijf van voormelde opdracht, namelijk de eerste schijf met betrekking tot de sociaal-economische en strategische opportuniteitsstudie, ter kennis te brengen.”

Il s'agissait bien de l'attribution du marché à la SM Bureau Métro Nord après avis favorable de l'inspection des finances et accord du ministre du budget.

Dans son accord, le ministre du budget, Melchior Wathelet, évoque la situation de la STIB administrateur de la S.A. Transamo en ces termes:

«Par ailleurs, en ce qui concerne la question de l'éventuelle (sic) conflit d'intérêt dans le chef de la STIB qui est administrateur de la S.A. Transamo avec qui la THV Grontmij, membre de la S.M. BMN, a conclu un contrat de sous-traitance [...] je me rallie aux conclusions formulées, d'une part, par le bureau d'avocats CMS DeBacker dans son avis du 18 novembre dernier, et, d'autre part, par l'Inspection des Finances dans son avis du 7 décembre dernier.

J'ajouterai qu'il serait souhaitable que la recommandation faite par le bureau CMS DeBacker relative à l'abstention de Mr Flaush dans la prise de décision d'attribution du marché soit respectée.»

La note au Conseil des ministres précise que «la condition relative à la concertation avec le Service Marchés publics du SPF Chancellerie du Premier ministre a été remplie lors de l'appel à candidats.»

Le 25 mai 2013, sur proposition de la ministre en charge de Beliris, le Conseil des ministres (point 5 de l'ordre du jour) «prend acte de l'approbation du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et de la STIB de la tranche 1 des études de l'extension du réseau de transports en commun vers le nord et valide la commande de la tranche 2 relative à la faisabilité technique, géotechnique, socio-économique, financière et urbanistique, et comprenant l'établissement des variantes (évaluation multi-critères) et établissement du plan directeur.»

L'avis favorable de l'Inspection des finances et l'accord du budget insistent pour que la question financière soit évoquée lors des négociations fin 2014 du futur avenant n° 12 de l'accord de coopération.

La notification de la réunion du 28 février 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, «approuve le tracé métro «Schaerbeek dense» pour la partie Nord et confirme la nécessité de prendre sur cette liaison des mesures de rationalisation de la circulation en surface.»

Pendant la deuxième période de 2014 à 2019, le Gouvernement fédéral va essentiellement poursuivre les études selon les demandes de la Région et de la STIB, prendre des mesures de contrôle et négocier les limites et modalités de l'intervention financière de l'État fédéral

Het ging om de gunning van de opdracht aan de tijdelijke vennootschap Bureau Métro Nord na gunstig advies van de Inspectie van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting.

De minister van Begroting, Melchior Wathelet, verwees in zijn akkoordbevinding naar het feit dat de MIVB lid was van de raad van bestuur van Transamo nv, met de volgende bewoordingen:

“Met betrekking tot de mogelijke belangenvermenging in hoofde van de MIVB als lid van de raad van bestuur van Transamo nv, waarmee THV Grontmij, lid van de tijdelijke vennootschap BMN, een onderaannemingsovereenkomst heeft gesloten [...], sluit ik mij aan bij de conclusies van het advies van advocatenkantoor CMS DeBacker van 18 november jl. en de conclusies van het advies van de Inspectie van Financiën van 7 december jl.

Ik zou daar nog aan willen toevoegen dat het wenselijk zou zijn om de aanbeveling van CMS DeBacker dat de heer Flausch zich zou onthouden wanneer de beslissing over de gunning van de opdracht wordt genomen, te volgen.”

In de nota aan de ministerraad stond dat “op het moment van de oproep tot kandidaten was voldaan aan de voorwaarde om overleg te plegen met de dienst Overheidsopdrachten van de FOD Kanselarij van de Eerste minister”.

Op 25 mei 2013 nam de ministerraad (agendapunt 5), op voorstel van de minister bevoegd voor Beliris, “akte van de goedkeuring door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de MIVB van de eerste schijf van de studies over de uitbreiding van het openbaarvervoersnet naar het noorden en keurde hij de bestelling goed van de tweede schijf met betrekking tot de technische, geotechnische, sociaal-economische, financiële en stedenbouwkundige haalbaarheid, met inbegrip van de uitwerking van (op basis van verschillende criteria te beoordelen) varianten en de opmaak van het richtplan”.

In het gunstige advies van de Inspectie van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting werd erop aangedrongen om de financiering te sprake te brengen tijdens de onderhandelingen over de toekomstige twaalfde bijakte bij het samenwerkingssakkoord, die eind 2014 zouden plaatsvinden.

In de kennisgeving van de ministerraad van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 februari 2013 stond dat “het noordelijke metrotracé door de dichtbevolkte wijken van Schaarbeek was goedgekeurd en werd bevestigd dat het noodzakelijk was om op dat verbindingstuk maatregelen te nemen om het bovengrondse verkeer te stroomlijnen”.

Tijdens de tweede periode, van 2014 tot 2019, zette de federale regering hoofdzakelijk de studies voort zoals gevraagd door het gewest en de MIVB, nam zij enkele controlemaatregelen en onderhandelde zij over het maximumbedrag en de voorwaarden van de financiële

dans le projet Metro 3 pour ce qui concerne le tronçon entre la gare du Nord et Bordet.

Le 3 avril 2015, le Conseil des ministres (point 20 de l'ordre du jour) autorise le ministre en charge de Beliris «à mener, pour l'initiative 1.26.5.1, les procédures menant à l'attribution des marchés relatifs au contrôle technique des ouvrages et sécurité incendie (lot 1) et à la mission de coordination sécurité et santé (lot 2) dans le cadre de l'Étude de l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord (gare du Nord - Schaerbeek-formation).»

La décision est prise après avis favorable de l'inspection des finances et accord du ministre du budget Hervé Jamar.

Un groupe de travail électronique a été organisé le 19 mars 2015 et les documents antérieurs sont communiqués au cabinet du vice-premier Jambon (contrat de 2010, protocole d'accord du 30.11.2009.)

Le 29 mai 2015, le Conseil des ministres (point 5 de l'ordre du jour) autorise le ministre en charge de Beliris «à commander conjointement les tranches 3 et 4 du marché d'études pour l'initiative 1.26 portant sur l'extension du Transport en commun de haute performance à Bruxelles.»

Cette décision est prise après avis favorable de l'Inspection des finances, accord du ministre du budget Hervé Jamar et accord du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur la tranche 2 le 26 mars 2015, faisant suite à la validation par la *task force* des études établies dans les tranches précédentes.

Un groupe de travail électronique a eu lieu le 12 mai 2015.

Le 26 février 2016, le Comité de coopération approuve l'avenant n° 12 à l'Accord de Coopération et prévoit un protocole d'accord sur le financement des travaux pour notamment fixer la limite du financement par Beliris. (50 millions d'euros par an pendant dix ans).

Le 17 mars 2016, le Conseil des ministres (point 8 de l'ordre du jour) autorise le ministre en charge de Beliris à publier et à attribuer le marché n° 1.26.1.8 - METRO NORD: Cost Control - Quantité Survey - Riskmanagement - Planning portant sur l'extension du Métro (Nord) à Bruxelles.

«Le projet d'avis de marché a pour objectif de passer commande des prestations visant, pendant l'étude et la construction du Métro Nord:

- à contrôler en permanence les estimations du bureau d'études afin d'avoir une vue claire et précise sur la situation financière du projet, à assister le

tegemeetkoming van de federale overheid voor het gedeelte van het Metro 3-project tussen het Noordstation en Bordet.

Op 3 april 2015 machtigde de ministerraad (agendapunt 20) de minister bevoegd voor Beliris om “voor initiatief 1.26.5.1 de nodige procedures uit te voeren met het oog op de gunning van de opdrachten met betrekking tot de technische controle van de werken en brandveiligheid (perceel 1) en de coördinatieopdracht veiligheid en gezondheid (perceel 2) in het kader van de studie over de uitbreiding van het hoogwaardige openbaarvervoersnet naar het noorden van Brussel (Noordstation - Schaarbeek-Vorming)”.

Die beslissing werden genomen na gunstig advies van de Inspectie van Financiën en met het akkoord van minister van Begroting Hervé Jamar.

Op 19 maart 2015 vond een online vergadering plaats van een werkgroep. De eerdere documenten werden bezorgd aan het kabinet van vice-eersteminister Jambon (de overeenkomst van 2010 en het protocolakkoord van 30 november 2009).

Op 29 mei 2015 machtigde de ministerraad (agendapunt 5) de minister bevoegd voor Beliris “om de derde en de vierde schijf van de studieopdracht voor initiatief 1.26 betreffende de uitbreiding van het hoogwaardige openbaarvervoersnet in Brussel samen te bestellen”.

Die beslissing werd genomen nadat de Inspectie van Financiën daarover een gunstig advies had uitgebracht, de minister van Begroting zijn akkoord had betuigd en ook de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 26 maart 2015 de tweede schijf had goedgekeurd. De beslissing volgde op de goedkeuring van de in het kader van de vorige schijven uitgevoerde studies door de *taskforce*.

Op 12 mei 2015 vond een online vergadering plaats van een werkgroep.

Op 26 februari 2016 keurde het samenwerkingscomité de twaalfde bijakte bij het samenwerkingsakkoord goed en stelde het een protocolakkoord over de financiering van de werken op om onder meer de maximale financiële bijdrage van Beliris vast te leggen (50 miljoen euro per jaar gedurende tien jaar).

Op 17 maart 2016 machtigde de ministerraad (agendapunt 8) de minister bevoegd voor Beliris om opdracht nr. 1.26.1.8 - METRO NOORD: Cost Control - Quantity Survey - Risk Management - Planning met betrekking tot de uitbreiding van de Metro (Noord) in Brussel bekend te maken en te gunnen.

“Het doel van de aankondiging van de opdracht is het plaatsen van een bestelling van diensten om tijdens de studie en de bouw van Metro Noord:

- de ramingen van het studiebureau voortdurend te controleren om een duidelijk en nauwkeurig beeld te krijgen van de financiële situatie van het project en de

maître d'ouvrage des travaux dans l'analyse des prix convenus et éventuelles revendications financières des entreprises;

- à estimer correctement les risques;
- à suivre de près le planning et la coordination des différentes entreprises qui seront désignées.»

Il s'agissait de donner un avis indépendant et fondé au maître d'ouvrage délégué.

Cette décision est prise après avis favorable de l'inspection des finances, accord de la ministre du budget Sophie Wilmès et un groupe de travail sans objection le 10 mars 2016.

Le marché sera attribué au bureau Arcadis en 2017.

Au même Conseil des ministres du 17 mars 2016 (point 16 de l'ordre du jour) est approuvé l'avenant n° 12 à l'accord de coopération.

Le 20 juillet 2016, le Conseil des ministres (point 64 de l'ordre du jour) autorise le ministre en charge de Beliris à:

- «– conclure et signer le protocole relatif au financement du projet d'extension du réseau de transport en commun de haute performance entre la gare du Nord et Bordet, en ce compris la création d'un atelier et d'un dépôt sur le site de Haren,
- commander les tranches 5 - permis d'urbanisme et d'environnement et 6 - Projets et dossiers de mise en adjudication des travaux du marché d'études...;
- autoriser la STIB à lancer un marché...pour des services d'assistance à la mise en œuvre des servitudes, expropriations, désaffectations et occupations temporaires.»

Les tranches 3 et 4 avaient été approuvées par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 14 juillet 2016 et la décision du Conseil des ministres a été prise après avis favorable de l'Inspection des finances et accord de la ministre du budget Sophie Wilmès.

C'est le début des études d'avant-projet.

Le 27 septembre 2016, la convention relative au financement du projet est signée pour Beliris par moi, pour la Région de Bruxelles-Capitale par le Ministre-Président Rudi Vervoort et le Ministre du budget Guy Vanhengel, pour la STIB par le président du conseil d'administration Thomas Ryckalts et l'administrateur-directeur général Brieuc De Meeus conformément à la décision du Conseil des ministres du 20 juillet.

Les articles 4 et 5 de la convention fixent respectivement la quote-part financée par Beliris et l'engagement de

bouwheer van de werken te helpen bij het analyseren van de overeengekomen prijzen en eventuele financiële claims van de aannemers;

- de risico's correct in te schatten;
- de planning en de coördinatie van de verschillende aangestelde aannemers nauwlettend te volgen.»

Die opdracht had tot doel om onafhankelijk en goed onderbouwd advies te verlenen aan de gedelegeerde bouwheer.

De beslissing daarover werd genomen nadat de Inspectie van Financiën een gunstig advies had uitgebracht, minister van Begroting Sophie Wilmès haar akkoord had betuigd en een werkgroep op 10 maart 2016 geen bezwaren had geformuleerd.

De opdracht zou in 2017 worden gegund aan Arcadis.

Tijdens dezelfde vergadering van de ministerraad op 17 maart 2016 (agendapunt 16) werd de twaalfde bijakte bij het samenwerkingsakkoord goedgekeurd.

Op 20 juli 2016 machtigde de ministerraad (agendapunt 64) de minister bevoegd voor Beliris om:

- “– het protocol over de financiering van de uitbreiding van het hoogwaardige openbaarvervoersnet tussen het Noordstation en Bordet, met inbegrip van de bouw van een werkhuis en stelplaats op het terrein in Haren, te sluiten en ondertekenen;
- de vijfde schijf (stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen) en de zesde schijf (projecten en aanbestedingsdossiers voor de werken van de studieopdracht) te bestellen;
- de MIVB te machtigen om een opdracht uit te schrijven voor het verlenen van bijstand bij de uitvoering van de erfdienstbaarheden, onteigeningen, bestemmingsonttrekkingen en tijdelijke ingebruiknames.”

De derde en de vierde schijf waren op 14 juli 2016 goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de beslissing van de ministerraad werd genomen na een gunstig advies van de Inspectie van Financiën en met het akkoord van minister van Begroting Sophie Wilmès.

Dit luidde het begin in van de voorbereidende ontwerpstudies.

Op 27 september 2016 werd de overeenkomst over de financiering van het project overeenkomstig de beslissing van de ministerraad van 20 juli ondertekend voor Beliris door mijzelf, voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door minister-president Rudi Vervoort en minister van Begroting Guy Vanhengel, en voor de MIVB door de voorzitter van de raad van bestuur Thomas Ryckalts en administrateur-directeur-generaal Brieuc De Meeus.

De artikelen 4 en 5 van de overeenkomst bepaalden respectievelijk de financiële bijdrage van Beliris en de

la Région de Bruxelles-Capitale de prendre en charge sur ses fonds propres ou ceux de la STIB tout le financement au-delà de la quote-part de Beliris pour le tronçon Nord-Bordet en ce compris la création d'un atelier et d'un dépôt à Haren.

Le 7 juillet 2017, le Conseil des ministres (point 16 de l'ordre du jour) autorise un marché pour essais de sol et de reconnaissance sous forme d'accord-cadre à transmettre à la STIB, maître d'ouvrage, pour approbation, après avis favorable de l'inspection des finances et accord de la ministre du budget.

Le 23 novembre 2018, le Conseil des ministres (point 6 de l'ordre du jour) approuve deux points liés au marché de travaux de la gare du Nord:

- le protocole qui autorise la STIB à conclure le marché de travaux relatif à la construction d'un ouvrage souterrain sous la gare du Nord sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de Beliris;
- la commande des tranches 2 et 4 du marché de Cost control pour ce qui concerne la gare du Nord.

Ces travaux sont à charge de la Région conformément au protocole de financement de 2016 à nouveau confirmé.

Ces décisions sont prises après avis favorable de l'inspection des finances et accord de la ministre du budget.

Le 13 septembre 2019, le Conseil des ministres (point 7 de l'ordre du jour) autorise la STIB à conclure un marché de services d'assistance et de conseil en assurance sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de Beliris. L'avis de l'Inspection des finances s'en remet au Conseil des ministres sur le type de marché et la décision est prise avec l'accord de la ministre du budget étant donné que la charge budgétaire est supportée par la Région.

Le 29 novembre 2019, le Conseil des ministres (point 32 de l'ordre du jour) autorise l'engagement de 50 millions d'euros au profit de la STIB pour l'année 2019 en application du protocole conclu le 27 septembre 2016 tel que prolongé par l'avenant du 3 décembre 2018 et fait le bilan de l'exécution de ce protocole et des études.

Cette décision est prise après avis favorable de l'inspection des finances, accord du ministre du budget signé par François Bellot et un groupe de travail électronique sans remarque.

Quelques remarques en conclusion

En m'appuyant sur les documents en ma possession pour la période où je n'étais pas en première ligne de 2008 à 2014, la chronologie montre que l'étude en 8 tranches date de 2008 et n'a jamais fait l'objet de remarques de

verbintenis van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om alle kosten boven op de bijdrage van Beliris voor het traject tussen het Noordstation en Bordet, met inbegrip van de bouw van een werkhuis en stelplaats in Haren, te financieren met zijn eigen middelen of die van de MIVB.

Op 7 juli 2017 gaf de ministerraad (agendapunt 16) haar goedkeuring om een opdracht uit te schrijven voor grond- en verkenningsproeven in de vorm van een raamovereenkomst, die na gunstig advies van de Inspectie van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting, ter goedkeuring diende te worden voorgelegd aan de bouwheer, met name de MIVB.

Op 23 november 2018 keurde de ministerraad (agendapunt 6) twee punten goed met betrekking tot de opdracht voor werken aan het Noordstation:

- het protocol waardoor de MIVB gemachtigd werd om de opdracht van werken te sluiten voor de bouw van een ondergronds bouwwerk onder het Noordstation onder het gedelegeerde bouwheerschap van Beliris;
- de bestelling van de tweede en de vierde schijf van de kostencontrole-opdracht voor het Noordstation.

Het gewest diende die werken overeenkomstig het in 2016 ondertekende financieringsprotocol, dat opnieuw werd bevestigd, voor zijn rekening te nemen.

Die beslissingen werden genomen na een gunstig advies van de Inspectie van Financiën en met het akkoord van de minister van Begroting.

Op 13 september 2019 machtigde de ministerraad (agendapunt 7) de MIVB om een dienstenopdracht te sluiten voor het verlenen van verzekeringsbijstand en -advies onder het gedelegeerde bouwheerschap van Beliris. De Inspectie van Financiën bezorgde de ministerraad een advies over het soort opdracht. De beslissing werd genomen met het akkoord van de minister van Begroting, aangezien het gewest de budgettaire last zou dragen.

In toepassing van het op 27 september 2016 gesloten protocol, verlengd door de bijakte van 3 december 2018, gaf de ministerraad op 29 november 2019 (agendapunt 32) toestemming om voor het jaar 2019 vijftig miljoen euro vast te leggen voor de MIVB. Ook werd een balans opgemaakt van de uitvoering van dat protocol en de studies.

Die beslissing werd genomen nadat de Inspectie van Financiën een gunstig advies had uitgebracht, de minister van Begroting François Bellot zijn akkoord had betuigd en een werkgroep tijdens een online vergadering geen opmerkingen had geformuleerd.

Enkele afsluitende opmerkingen

Uit de stukken van 2008 tot 2014 (een periode waarin ik niet in de cockpit zat) die ik mijn bezit heb, blijkt dat de studie met acht schijven dateert van 2008 en dat daar vóór het verslag van het Rekenhof nooit opmerkingen op zijn

l'Inspection des finances, du Budget ou des services «marchés publics» du Premier ministre avant le rapport de la Cour des comptes.

Je partage l'analyse présentée devant votre commission par Cédric Bossut à ce sujet sur la légalité et l'absence de conflit d'intérêt dans le chef du bureau d'études. Le choix du métro souterrain était déjà dans Iris 2 suite à l'étude Stratec et a encore été confirmé par d'autres études demandées dans d'autres compétences.

Cette chronologie montre aussi que la maîtrise d'ouvrage était dans les mains de la STIB pour tout le projet et que dès le début (protocole signé en 2009) une délégation était prévue pour Beliris concernant le tronçon Bordet-Nord. Les relations entre le maître d'ouvrage et le maître d'ouvrage délégué ont été précisées pour les études et les travaux tout le long du projet.

Je partage là aussi l'analyse de Cédric Bossut concernant l'expertise différente de la STIB (exploitation du prémétro à transformer) et de Beliris (génie civil comme pour Schuman-Josaphat, Léopold II, projet de tunnel Cortenberg, projet de tunnel Meiser); les ressources humaines à combiner au mieux; la taille du projet deux fois plus long que le précédent vers Erasme et la combinaison du Fédéral et de la région sur un même projet.

La coordination de l'ensemble du projet était bien dans les mains de la STIB en qualité de maître d'ouvrage et de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le protocole de 2009 précise que «le maître d'ouvrage approuve, après visa favorable et préalable de la Région, les propositions établies par le maître de l'ouvrage délégué.

Les contrôles administratifs et budgétaires du Fédéral s'ajoute aux contrôles régionaux lorsque le Conseil des ministres fédéral approuve une proposition de Beliris, maître d'ouvrage délégué, soumise pour décision au conseil d'administration de la STIB, après visa favorable et préalable de la Région.

Toute l'information remontait de Beliris vers la STIB et la Région à travers cette procédure pour les marchés ou les demandes de permis. Ainsi, le projet de Cahier des charges du marché ayant abouti à la désignation de la SM. BMN comme auteur de projet a été soumis à deux reprises à Bruxelles Mobilité et à la STIB. Ensuite, la proposition d'attribution du marché approuvée par le Conseil des ministres le 15 décembre 2010 a été soumise au conseil d'administration de la STIB qui l'approuve le 23 décembre 2010.

En outre, l'information était détaillée lors des réunions du comité stratégique mis en place par Beliris qui était

gekommen van de Inspectie van Financiën, de minister van Begroting of de dienst Overheidsopdrachten van de Eerste minister.

Ik ben het eens met Cédric Bossut die in deze commissie stelde dat dat een wettelijke manier van werken was en dat er geen sprake was van belangenvermenging bij het studiebureau. De keuze voor een ondergrondse metrolijn was naar aanleiding van de door Stratec uitgevoerde studie reeds opgenomen in het Iris 2-plan en werd later nogmaals bevestigd door andere studies die binnen andere bevoegdheidsdomeinen waren besteld.

Uit de tijdslijn blijkt ook dat het bouwheerschap voor het hele project in handen was van de MIVB en dat van bij het begin (het in 2009 ondertekende protocol) het traject tussen Bordet en het Noordstation werd gedelegeerd aan Beliris. Gedurende het hele project werden de betrekkingen tussen de bouwheer en de gedelegeerde bouwheer bij de studies en werken duidelijk bepaald.

Voorts deel ik ook de analyse van Cédric Bossut over het feit dat de MIVB (exploitatie van de om te vormen pre-metrolijn) en Beliris (ervaring met civieltechnische werken verworven bij de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat, de Leopold II-tunnel, de Kortenbergtunnel en de Meisertunnel) verschillende expertise inbrachten, het feit dat het personeel zo goed als mogelijk samen moest worden ingezet, het feit dat de geplande metrolijn twee keer zo lang was als de vorige naar Erasmus en het feit dat de federale overheid en het gewest hun krachten moesten bundelen voor dit project.

De coördinatie van het hele project was in handen van de MIVB, die optrad als bouwheer, en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In het protocol van 2009 was bepaald dat de bouwheer de voorstellen van de gedelegeerde bouwheer na een voorafgaande gunstige beoordeling door het gewest diende goed te keuren.

De gewestelijke controles werden aangevuld met federale administratieve en budgettaire controles, wanneer de federale ministerraad zijn goedkeuring hechtte aan een voorstel van gedelegeerd bouwheer Beliris dat na een voorafgaande gunstige beoordeling door het gewest ter bekrachtiging werd voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB.

Via die procedure voor opdrachten en vergunningsaanvragen vloeide alle informatie van Beliris naar de MIVB en het gewest. Zo werd het ontwerpbestek voor de opdracht die leidde tot de aanstelling van de tijdelijke vennootschap BMN als projectontwerper, twee keer voorgelegd aan Brussel Mobiliteit en de MIVB. Het voorstel tot gunning van de opdracht dat op 15 december 2010 door de ministerraad werd goedgekeurd, werd vervolgens voorgelegd aan de raad van bestuur van de MIVB, die het op 23 december 2010 goedkeurde.

Bovendien werd gedetailleerde informatie verstrekt tijdens de vergaderingen van het door Beliris opgerichte

disponible pour aider aux procédures régionales comme l'information de la Commission régionale de mobilité.

Le tracé a été décidé par la Région de Bruxelles-Capitale. Ainsi, depuis le début en 2008 le passage par la station Verboekhoven était envisagé.

Cédric Bossut vous a décrit dans le détail les échanges de Beliris avec le ministre fédéral de la mobilité, la SNCB et Infrabel à propos du RER ainsi que la volonté de la Région de maintenir cette station reconfigurée pour conserver la connexion entre bus, tram et métro tout en préservant l'avenir pour le train au moment de l'avant-projet et de sa concrétisation après 2016. L'arbitrage politique a donc eu lieu (en 2017/2018) au gouvernement de Bruxelles-Capitale, responsable du tracé et du financement des surcoûts éventuels en application de la convention du 27 septembre 2016.

La limite du financement par Beliris a effectivement été fixée à 500 millions d'euros par un accord entre le Fédéral et la région. Cela s'ajoute au refinancement de Bruxelles de la sixième réforme de l'État. Cela représente un maximum pour l'État fédéral pour couvrir la moitié du budget estimé à l'époque. En outre, la Région et le Fédéral souhaitaient développer d'autres projets dans le cadre du financement annuel de 125 millions d'euros offert par Beliris.

À ce jour, l'essentiel du financement fourni par Beliris a été affecté par la STIB à la modernisation du prémétro en métro, du métro ou à l'acquisition de matériel roulant comme autorisé par les accords conclus entre le Fédéral et la Région.(cf. rapport de la Cour des comptes pages 72 et 73).

Sur le tronçon Nord-Bordet, au-delà des études, seuls les travaux de la gare du Nord indispensables pour le tronçon Albert-Nord ont été entamés.

Jusqu'à fin 2019, les budgets prévus pour le tronçon Nord-Bordet ont peu varié (cf. rapport de la Cour des comptes pages 69-70) sur la base des études et des vérifications faites par Arcadis, le bureau de cost control désigné en 2017, selon la procédure décidée en 2016.

Cédric Bossut vous a expliqué l'effet de l'inflation et des demandes complémentaires formulées par les autorités régionales.

Je suis évidemment à disposition pour vos questions.»

strategisch comité, dat bereid was om te helpen bij de gewestelijke procedures zoals het informeren van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De beslissing over het tracé werd genomen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo werd vanaf het begin in 2008 overwogen om het station Verboekhoven erin op te nemen.

Cédric Bossut gaf u een gedetailleerd overzicht van de besprekingen van Beliris met de federale minister van Mobiliteit, de NMBS en Infrabel over het GEN en de wens van het gewest om het voormelde station herin te richten en te behouden, zodat de aansluiting tussen bus, tram en metro kon worden bewaard en de mogelijkheid gevrijwaard zou blijven om in de toekomst te zorgen voor een aansluiting met het treinaanbod op het moment van het voorontwerp en de concrete uitvoering ervan na 2016. Politiek werd de knoop daarover in 2017 en 2018 doorgehakt door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, die verantwoordelijk was voor het tracé en volgens de overeenkomst van 27 september 2016 ook moest instaan voor de financiering van de eventuele extra kosten.

De maximale financiering door Beliris was op basis van een overeenkomst tussen de federale regering en het gewest inderdaad vastgesteld op 500 miljoen euro. Dat bedrag kwam boven op de herfinanciering van Brussel bij de zesde Staatshervorming. Met dat maximumbedrag beoogde de federale overheid de helft van het destijds geraamde budget te dekken. Bovendien wilden het gewest en de federale overheid ook nog andere projecten ontwikkelen met de 125 miljoen euro aan jaarlijkse financiering die Beliris bood.

De door Beliris verstrekte financiële middelen werden door de MIVB tot nu toe voor het overgrote deel besteed aan de moderniseringswerken om de premetrolijn om te vormen tot een metrolijn, de modernisering van de metro of de aankoop van rollend materieel zoals toegestaan door de overeenkomsten tussen de federale overheid en het gewest (zie verslag van het Rekenhof, blz. 72 en 73).

Op het traject tussen het Noordstation en Bordet werden, behalve de studies, alleen de werken aan het Noordstation die noodzakelijk waren voor het traject tussen Albert en het Noordstation, aangevat.

Tot eind 2019 veranderden de voorziene budgetten voor het traject tussen het Noordstation en Bordet amper (zie het verslag van het Rekenhof, blz. 69 en 70) afgaande op de studies en nazichten van Arcadis, het bureau dat in 2017 op basis van de procedure waartoe in 2016 was beslist, werd aangewezen om kostencontroles uit te voeren.

Cédric Bossut heeft de impact van de inflatie en de extra verzoeken van de gewestelijke instanties toegelicht.

Ik ben uiteraard bereid om uw vragen te beantwoorden.”

1.2.21. Échange de vues

M. Gilles Verstraeten demande ce qui a été mis en place par M. Reynders pour éviter que le projet de métro 3 ne subisse un dérapage budgétaire.

Il évoque la construction, en 2013, d'un centre commercial sur le futur potentiel tracé, ainsi que la construction, en 2022, d'un projet immobilier incompatible avec la future station Bordet. Comment expliquer l'absence d'un cadre interfédéral pour éviter ce type de situation?

M. Didier Reynders répond que, pour le tronçon nord, la première estimation reprise par la Cour des comptes s'élève à 653,7 millions d'euros dans l'étude d'opportunité de 2012. Lorsqu'il reprend la charge de Beliris en mars 2015, on dépasse les 800 millions d'euros. Cela s'explique notamment par l'ajout du dépôt de Haren et par les vérifications menées par le bureau de cost control sur certains éléments des analyses du bureau d'études BMN. Des demandes régionales viennent aussi s'ajouter. L'autorité fédérale n'intervient pas dans ces choix, puisque les coûts supplémentaires sont à charge de la Région. Il ne perçoit pas à ce moment-là de signaux particuliers qui devraient l'alerter. Les véritables difficultés apparaissent plus tard, lors de la notification des travaux à la gare du Nord et lors de l'ouverture des offres pour le tronçon Nord-Bordet.

Pour le tronçon Albert-Nord, il rappelle qu'il n'y a pas de responsabilité directe de Beliris, de sorte que peu d'informations remontent au niveau fédéral. Il ajoute qu'avec des majorités différentes aux deux niveaux de pouvoir, il existe certes une très bonne collaboration sur les dossiers à traiter ensemble, mais pas nécessairement une circulation complète de l'information sur le reste.

Sur le préfinancement, il rappelle qu'il s'agit d'un accord conclu entre l'autorité fédérale et la Région de Bruxelles-Capitale. Pour le niveau fédéral, l'élément important est la limite de financement, soit 500 millions d'euros. Il n'y a cependant eu aucune objection du côté fédéral à ce que ces 50 millions d'euros annuels soient utilisés dès le début pour préfinancer la transformation du prémétro en métro sur le tronçon Nord-Albert, sa modernisation ou l'achat de matériel roulant. La Cour des comptes démontre d'ailleurs que l'argent de Beliris a bien été dirigé vers ce financement. Cela signifie également qu'il n'existe pas de plan d'investissement propre de la STIB sur ce tronçon, celui-ci ayant été financé essentiellement, voire exclusivement, par les transferts de Beliris, mais dans les limites fixées.

Quant aux permis ou aux projets incompatibles qu'évoque M. Verstraeten pour 2013 et 2022, il répond que ces dates sont respectivement antérieure et postérieure

1.2.21. Gedachtewisseling

De heer Gilles Verstraeten vraagt wat de heer Reynders heeft gedaan om te voorkomen dat het budget voor het Metro 3-project zou ontsporen.

Hij haalt aan dat in 2013 een winkelcentrum werd gebouwd op het mogelijke toekomstige tracé en dat in 2022 een vastgoedproject werd opgestart dat niet te combineren valt met het toekomstige station Bordet. Hoe komt dat er geen interfederale afspraken zijn gemaakt om dergelijke situaties te vermijden?

De heer Didier Reynders antwoordt dat de eerste raming voor het noordelijke traject waarnaar het Rekenhof verwijst, 653,7 miljoen euro bedroeg en opgenomen was in de opportuniteitsstudie van 2012. Toen hij in maart 2015 verantwoordelijk werd voor Beliris, was dat bedrag opgelopen tot meer dan 800 miljoen euro. Die toename viel onder meer te verklaren doordat een stelplaats in Haren was toegevoegd en het bureau voor de kostencontrole bepaalde door het studiebureau BMN onderzochte onderdelen had nagetrokken. Daarnaast waren er ook enkele extra verzoeken van het gewest. De federale overheid bemoeide zich niet met die keuzes, aangezien het gewest de extra kosten moest dragen. Hij ving toen geen bijzondere alarmsignalen op. De echte problemen doken pas later op, wanneer de werken aan het Noordstation ter kennis werden gebracht en de offertes voor het traject tussen het Noordstation en Bordet werden geopend.

Hij wijst erop dat Beliris niet rechtstreeks verantwoordelijk was voor het traject tussen Albert en het Noordstation, waardoor maar weinig informatie doorstroomde naar de federale overheid. Doordat op beide bestuursniveaus verschillende meerderheden aan de macht waren, werd weliswaar zeer goed samengewerkt in dossiers die samen moesten worden aangepakt, maar werd over andere zaken niet noodzakelijk alle informatie doorgegeven.

Over de voorfinanciering werd een overeenkomst gesloten tussen de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor de federale overheid was vooral het maximale financieringsbedrag van 500 miljoen euro van belang. Zij had er echter geen enkel bezwaar tegen dat het jaarlijkse bedrag van 50 miljoen euro vanaf het begin werd gebruikt om er de omvorming van de premetrolijn tot een metrolijn op het traject tussen het Noordstation en Albert, de modernisering van de metro of de aankoop van rollend materieel mee voor te financieren. Het Rekenhof heeft overigens aangetoond dat het geld van Beliris inderdaad daarvoor werd gebruikt. Dat betekent ook dat de MIVB geen eigen investeringsplan had voor dat traject, aangezien het hoofdzakelijk, of zelfs uitsluitend, gefinancierd werd met overdrachten van Beliris, zij het binnen de vastgestelde grenzen.

De onverenigbare vergunningen en projecten waarnaar de heer Verstraeten verwees, dateren van 2013 en 2022. Hij zegt dat die jaartallen respectievelijk voor en na de

à sa période de responsabilité directe. Indépendamment de cela, il estime qu'il s'agit de choix que la Région fait en connaissance de cause.

Mme Gladys Kazadi se réfère aux propos de la Cour des comptes, cette dernière ayant constaté que ni Beliris ni la SM BMN n'ont consulté les archives historiques de la SNCB, ce qui aurait permis de découvrir la présence de ballast et d'un ancien plateau tournant pour locomotive dans le sous-sol. Ces obstacles non répertoriés conduisent à un défaut de conception et à des problèmes majeurs d'exécution. Comment expliquer l'absence de diligence de Beliris dans la consultation d'archives publiques pour un projet d'une telle complexité?

M. Didier Reynders répond qu'en juillet 2017, le Conseil des ministres autorise bien des marchés pour essais de sol et de reconnaissance sous forme d'accord-cadre, à transmettre à la STIB, maître d'ouvrage. Les décisions de novembre 2018 relatives aux travaux de la gare du Nord viennent ensuite. Pour savoir s'il y a eu ou non consultation des archives, il estime qu'il faut interroger les responsables des administrations compétentes.

M. John Pitseys demande quels garde-fous supplémentaires auraient pu être mis en place avant de s'engager dans le financement du métro 3. Qu'en est-il du rôle de l'État fédéral via Beliris dans le financement et la maîtrise d'ouvrage du métro, notamment en matière de prévention des risques budgétaires et d'engagement à long terme pour les contribuables? Par ailleurs, la mise à disposition d'un chef de projet de la SM BMN auprès de Beliris était-elle souhaitable? Enfin, quelles furent les raisons ayant conduit à mettre en place une procédure de cost control?

M. Didier Reynders répond qu'un point mérite d'être examiné de plus près pour les grands projets structurants, à savoir les règles relatives aux permis de bâtir. En Région bruxelloise, il faut parfois beaucoup de temps pour aboutir à un permis.

Quant aux garde-fous, ils ont précisément été mis en place. Le cost control, qu'il propose au Conseil des ministres en 2016 et qui aboutit à la désignation d'Arcadis en 2017, vise justement à disposer d'une double appréciation en matière de coûts, mais aussi de planning et de gestion des risques. Cela conduit d'ailleurs à une réévaluation d'un certain nombre de postes.

Les chiffres de la Cour des comptes sont très clairs: jusqu'en 2017, voire jusqu'en novembre 2020, il n'y a pas de dérapage exceptionnel dans l'estimation du tronçon Nord-Bordet.

S'agissant de la protection des contribuables fédéraux, il estime avoir fait le maximum. Sur l'ensemble du projet, la décision consiste à investir 500 millions d'euros en dix ans. Le reste est pris en charge, avec l'accord de la Région,

période vallen waarin hij rechtstreekse verantwoordelijkheid droeg. Los daarvan is hij van oordeel dat het gewest dergelijke keuzes maakt met de nodige kennis van zaken.

Mevrouw Gladys Kazadi verwijst naar de vaststelling van het Rekenhof dat noch Beliris, noch de tijdelijke vennootschap BMN de historische archieven van de NMBS hebben geraadpleegd. Hadden ze dat wel gedaan, dan zouden ze geweten hebben dat er ballast en een vroegere draaischijf voor locomotieven aanwezig waren in de ondergrond. Doordat die obstakels niet in kaart waren gebracht, liep het fout bij het ontwerp en doken grote problemen op bij de uitvoering van de werken. Hoe valt te verklaren dat Beliris voor een project van een dergelijke complexiteit zo onzorgvuldig te werk is gegaan bij het raadplegen van openbare archieven?

De heer Didier Reynders antwoordt dat de minister-raad in juli 2017 haar goedkeuring gaf om een opdracht uit te schrijven voor grond- en verkenningsproeven in de vorm van een raamovereenkomst, die moest worden voorgelegd aan de bouwheer, met name de MIVB. Later, in november 2018, werden beslissingen genomen over de werken aan het Noordstation. Om erachter te komen of de archieven wel of niet zijn geraadpleegd, moeten volgens hem de verantwoordelijken van de betrokken administraties worden ondervraagd.

De heer John Pitseys vraagt welke extra buffers ingebouwd hadden kunnen worden voordat werd toegezegd om Metro 3 te financieren. Welke rol speelde de federale overheid via Beliris bij de financiering en het bouwheerschap van het metroproject. Wat heeft zij gedaan om budgettaire risico's en langetermijnverbintenissen voor de belastingbetaler te voorkomen? Was het voorts raadzaam om een projectleider van de tijdelijke vennootschap BMN ter beschikking te stellen van Beliris? En wat waren tot slot de redenen om een kostencontrole-procedure op te zetten?

De heer Didier Reynders antwoordt dat als er één punt is dat bijzondere aandacht verdient, het wel de regels met betrekking tot bouwvergunningen voor grote structurele projecten zijn. In het Brussels Gewest kan het soms lang duren om een vergunning te krijgen.

Er werden wel degelijk buffers ingebouwd. De kostencontrole, die hij in 2016 voorstelde aan de ministerraad en waarvoor in 2017 Arcadis werd aangesteld, was bedoeld om niet alleen over de kosten, maar ook over de planning en het risicobeheer een tweede opinie te krijgen. Dat heeft er overigens toe geleid dat de raming van bepaalde uitgavenposten werd bijgesteld.

De cijfers van het Rekenhof zijn heel duidelijk: tot 2017, of zelfs november 2020, was er geen sprake van een buitengewone ontsparing van de geraamde kosten voor het traject tussen het Noordstation en Bordet.

Wat de bescherming van de federale belastingbetaler betreft, is hij van mening dat hij al het mogelijke heeft gedaan. Er werd beslist om in het volledige project 500 miljoen euro te investeren over een periode van

sur les fonds propres de celle-ci ou de la STIB.

En ce qui concerne la mise à disposition d'un agent, cette question se rattache au marché de la gare du Nord et donc à une période postérieure. Il n'a pas de souvenir d'une information à ce sujet.

M. Olivier Willocx entend que l'information provenant de la STIB ne redescend pas nécessairement complètement, la vision d'ensemble du tracé ayant peut-être fait défaut. M. Reynders peut-il approfondir ce point?

Par ailleurs, il s'interroge sur le fonctionnement concret du *cost control* à partir de 2017 sur l'analyse de risques que Beliris n'aurait pas transmise aux soumissionnaires et sur le rôle exact de Transamo dans ce dossier.

M. Didier Reynders répond qu'il ne faut pas créer de malentendu. Le point principal, relevé notamment par la Cour des comptes, est celui de la coordination. Or, dans ce projet, il n'y a qu'un seul maître d'ouvrage: la STIB. Mais en réalité, la situation est plus complexe. Le premier tronçon consiste à transformer un pré-métro exploité par la STIB en métro, ce qui relève logiquement de la compétence de la STIB. La plus-value de Beliris est ailleurs, dans le génie civil.

Sur l'analyse des risques, elle commence dès la conception. Entre 2014 et 2019, on travaille essentiellement sur des études, sur des cahiers des charges et sur le démarrage éventuel de travaux, notamment à la gare du Nord. Il ne dispose cependant pas d'éléments suffisants pour dire si les signaux étaient déjà suffisants au moment du choix puis de la notification du marché.

À propos de Transamo, c'est en revoyant les décisions du Conseil des ministres qu'il est retombé sur cet élément, à la suite des questions posées dans la commission. Il a également entendu qu'il n'y aurait eu aucune activité concrète de Transamo dans le dossier. Il rappelle qu'il s'agit, de mémoire, d'une coopération entre la STIB et la RATP. Au-delà de la mention figurant dans l'accord du ministre du Budget, qui renvoie aux avis de l'Inspection des finances et du cabinet d'avocat CMS DeBacker, il n'a pas reçu, à l'époque, d'information plus concrète.

M. Stijn Bex observe une différence de posture entre ce que M. Reynders dit aujourd'hui, à savoir qu'il existe une limite claire de di fois 50 millions d'euros, et ce que d'autres responsables, notamment Guy Vanhengel, ont laissé entendre devant la commission, à savoir qu'on espérait obtenir davantage de l'autorité fédérale à terme. La limite des 500 millions est-elle vraiment fixée de manière claire dans l'accord, ou était-il toujours possible

tien jaar. De rest zou met de instemming van het gewest worden bekostigd met de eigen middelen van het gewest of de MIVB.

De vraag over de terbeschikkingstelling van een personeelslid heeft betrekking op de opdracht voor het Noordstation, die dateert van na zijn tijd. Hij kan zich daarover geen informatie herinneren.

De heer Olivier Willocx meent te hebben begrepen dat er vanuit de MIVB niet per se een volledige informatiedoorstroming was. Er ontbrak misschien wel een totaalvisie op het tracé. Kan de heer Reynders daar iets meer over vertellen?

Voorts vraagt hij hoe de kostencontrole vanaf 2017 precies in zijn werk ging, hoe het zit met de risicoanalyse die Beliris niet aan de inschrijvers zou hebben bezorgd en welke rol Transamo in dit dossier heeft gespeeld.

De heer Didier Reynders wil geen misverstanden. De belangrijkste opmerkingen van het Rekenhof houden verband met de coördinatie. Er is maar één bouwheer in dit project en dat is de MIVB. In de praktijk is dat allemaal echter niet zo eenvoudig. Op het eerste traject was het de bedoeling om de door de MIVB uitgebate premetrolijn om te vormen tot een metrolijn. Het spreekt vanzelf dat de MIVB daarvoor over de nodige knowhow beschikt. De toegevoegde waarde van Beliris ligt elders, met name in de civieltechnische werken.

De risicoanalyse begint reeds in de ontwerpfase. Tussen 2014 en 2019 werd hoofdzakelijk gewerkt aan studies, bestekken en de eventuele opstart van werken, met name ter hoogte van het Noordstation. Hij beschikt echter niet over voldoende informatie om te kunnen zeggen of er al voldoende alarmsignalen waren op het moment dat de keuze werd gemaakt en de opdracht ter kennis werd gebracht.

Toen hij de beslissingen van de ministerraad doornam om te kunnen antwoorden op de vragen van de commissieleden, stuitte hij op de naam Transamo. Hij heeft ook vernomen dat Transamo in dit dossier geen concrete actieve rol heeft gespeeld. Hij wijst erop dat er in dat verband, voor zover hij zich herinnert, sprake was van een samenwerking tussen de MIVB en de RATP. Afgezien van de vermelding in de akkoordbevinding van de minister van Begroting, waarin werd verwezen naar de adviezen van de Inspectie van Financiën en het advocatenkantoor CMS DeBacker, heeft hij daar destijds geen nadere informatie over ontvangen.

De heer Stijn Bex stelt vast dat er een duidelijk verschil is tussen wat de heer Reynders vandaag komt vertellen, namelijk dat er een duidelijk maximaal bedrag was overeengekomen van tien maal vijftig miljoen euro, en wat andere verantwoordelijken, onder wie Guy Vanhengel, eerder in de commissie hebben gezegd, namelijk dat men hoopte op termijn meer te krijgen van de federale overheid. Was het maximumbedrag van 500 miljoen euro

de résoudre la question plus tard si davantage d'argent devenait nécessaire?

M. Didier Reynders répond qu'il faut revenir à la logique de la négociation. Dans les discussions sur l'accord de financement, la démarche est tout à fait claire, avec un engagement de l'autorité fédérale à financer 500 millions d'euros, soit 50 millions par an pendant dix ans. Les articles 4 et 5 sont très clairs. L'un fixe la quote-part financée par Beliris; l'autre fixe l'engagement de la Région de Bruxelles-Capitale à prendre en charge, sur ses fonds propres ou ceux de la STIB, tout financement au-delà de cette quote-part pour le tronçon Nord-Bordet, y compris la création d'un atelier et d'un dépôt à Haren. Évidemment, rien n'interdit au gouvernement bruxellois de renégocier avec le Gouvernement fédéral.

M. Jamal Ikazban demande pourquoi avoir engagé des procédures de marchés publics et avoir lancé des appels d'offres d'une telle ampleur sans disposer au préalable de toutes les données techniques définitives et d'un plan de financement complet. Il dit aussi s'interroger, plus largement, sur la dépendance du politique à l'égard des bureaux d'études et sur la capacité réelle des pouvoirs publics à analyser finement leurs offres.

Enfin, il estime qu'un projet d'une telle ampleur, de dimension nationale, devrait peut-être bénéficier d'un engagement financier fédéral plus important. Le déséquilibre actuel ne constitue-t-il pas une rupture de solidarité du niveau fédéral envers la capitale?

M. Didier Reynders répond d'abord que, pendant la période 2014-2019, l'activité porte essentiellement sur des études. Il a bien évoqué les appels d'offres, mais il s'agit surtout de tranches d'études. S'agissant des appels d'offres proprement dits, un important travail préparatoire est mené. Pour la gare du Nord, la notification n'intervient que dans la seconde moitié de 2020; pour le reste, cela vient encore plus tard. Il ne peut donc pas suivre l'idée selon laquelle tout aurait été lancé trop tôt sans disposer des résultats nécessaires.

Sur la dépendance à l'égard des bureaux d'études, il existe des spécialités pour lesquelles il faut recourir à l'expertise externe. Un système est néanmoins mis en place, dans lequel Beliris dispose d'une capacité d'analyse des offres, la STIB aussi, en sa qualité de maître d'ouvrage, et où vient s'ajouter le bureau chargé de vérifier les coûts. Il reconnaît qu'il faudra toujours préserver, dans les administrations ou les entreprises publiques, une capacité d'analyse interne suffisante. Pour la suite du dossier, il relève que des offres sont désormais sur la table et il faudra vérifier si la capacité de les analyser et de les revoir existe réellement.

clairement établi dans la convention ou si la possibilité d'opérer sans la convention était suffisante pour régler la question de la manière dont le financement devait être assuré?

De heer Didier Reynders antwoordt dat we moeten kijken naar hoe de onderhandelingen zijn verlopen. Bij de bespreking van het financieringsakkoord werd een glasheldere aanpak afgesproken. De federale overheid beloofde om 500 miljoen euro te financieren, meer bepaald 50 miljoen euro per jaar gedurende tien jaar. De artikelen 4 en 5 waren heel duidelijk. Het ene legde de financiële bijdrage van Beliris vast en in het andere was bepaald dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe verbond om alle kosten boven op de bijdrage van Beliris voor het traject tussen het Noordstation en Bordet, met inbegrip van de bouw van een werkhuis en stelplaats in Haren, te financieren met zijn eigen middelen of die van de MIVB. Uiteraard belet niets de Brusselse Regering om daarover opnieuw te onderhandelen met de federale regering.

De heer Jamal Ikazban vraagt waarom dergelijke grootschalige overheidsopdrachtprocedures werden opgestart en aanbestedingen werden uitgeschreven zonder vooraf te beschikken over de definitieve technische gegevens en een volledig financieringsplan. Ruimer beschouwd plaatst hij ook vraagtekens bij de manier waarop beleidsmakers zichzelf afhankelijk maken van studiebureaus en vraagt hij zich af in hoeverre overheden werkelijk in staat zijn om hun offertes nauwkeurig te onderzoeken.

Tot slot zou het volgens hem misschien goed zijn dat de federale overheid met meer geld over de brug zou komen voor een project van deze omvang, dat bovendien van nationaal belang is. Wijst het huidige onevenwicht niet op een gebrek aan solidariteit tussen de federale overheid en de hoofdstad?

De heer Didier Reynders antwoordt om te beginnen dat in de periode 2014-2019 voornamelijk werd gewerkt aan studies. Hij heeft inderdaad gesproken over offerte-aanvragen, maar die hadden voornamelijk betrekking op schijven van studies. Voorts werd heel wat werk verricht om de eigenlijke aanbestedingen voor te bereiden. De opdracht voor de werken ter hoogte van het Noordstation werd pas ter kennis gebracht in de tweede helft van 2020. De rest volgde nog later. Hij is het dus niet eens met de opvatting dat alles te vroeg werd opgestart zonder over de nodige resultaten te beschikken.

Vervolgens gaat hij in op de vraag over de afhankelijkheid van studiebureaus. Er zijn nu eenmaal bepaalde vakdomeinen waarvoor een beroep moet worden gedaan op externe deskundigen. Er werd echter een systeem ingevoerd waardoor zowel Beliris als de MIVB in haar hoedanigheid van bouwheer zelf de offertes konden analyseren. Daarnaast werd een bureau belast met de kostencontrole. Hij erkent dat administraties en overheidsbedrijven altijd voldoende knowhow in huis moeten zien te hebben om zelf analyses te maken. Wat het vervolg van het dossier betreft, wijst hij erop dat er momenteel offertes op tafel liggen en dat moet worden nagegaan of de capaciteit aanwezig is om die te analyseren en aan te passen.

De ce qu'il a entendu lors d'autres auditions, la plus-value de l'intervention de Beliris dans ce projet est mise en avant. D'ailleurs, sur l'autre tronçon où Beliris n'intervient pas, apparaissent également des problèmes.

Mme Françoise De Smedt demande quels furent critères déterminants pour fixer le plafond de l'intervention de Beliris à 500 millions et si les responsables politiques bruxellois ont demandé davantage. Concernant les procédures de *cost control*, Pascal Smet semblait indiquer qu'il en était l'initiateur, alors que M. Reynders présente cela plutôt comme un outil normal de contrôle. Enfin, était-il évident que la ligne de haute performance visé dans les premières études signifiait métro, de sorte que l'omission du dépôt de Haren n'était pas justifié?

M. Didier Reynders répond qu'au-delà des impressions de chacun, le résultat des négociations est très clair: on parle bien de 500 millions d'euros.

Si M. Pascal Smet évoque des audits, il faut distinguer sur quel tronçon ils portent, Beliris n'étant pas impliqué sur le tronçon Albert-Nord. Pourquoi se limiter à 50 millions? Parce qu'à l'époque les estimations sur le tronçon concerné se situent grosso modo autour du milliard d'euros, avec une évolution jusqu'à 860 millions d'euros en 2017 à laquelle s'ajoute le dépôt de Haren.

Il ne faut pas oublier que la Région bénéficie déjà du soutien du Fédéral à travers Beliris, mais aussi à travers le refinancement de Bruxelles issu de la sixième réforme de l'État. Dans la négociation avec la Région, certains montants sont affectés au métro, mais d'autres répondent à d'autres demandes, parfois de la Région, parfois de l'autorité fédérale, dans le cadre d'investissements à retentissement national ou international à Bruxelles. projets précis.

Le *cost control* lui paraît une mesure normale de bonne gestion. L'autorité fédérale ne se contente donc pas d'un bureau d'études: il demande aussi une vérification sur les coûts, le planning et la gestion des risques dans l'ensemble du projet.

Enfin, sur la question du métro, dès le plan Iris 2 on ne parle pas formellement encore de métro, mais d'un tracé souterrain de 4 km avec sept stations. On n'est donc pas très loin d'un métro. Assez vite, le Gouvernement régional parle explicitement d'un métro et s'engage dans cette logique.

M. Fabian Maingain indique qu'à la lecture du rapport de la Cour des comptes, des manquements apparaissent dans les études et dans les choix techniques, ce qui pourrait expliquer certaines difficultés.

Hij heeft tijdens eerdere hoorzittingen gehoord hoezeer werd benadrukt dat de betrokkenheid van Beliris bij dit project een meerwaarde bood. Overigens zijn ook op het andere traject, waar Beliris niet bij betrokken is, problemen opgedoken.

Mevrouw Françoise De Smedt vraagt op basis van welke criteria werd bepaald om de maximale bijdrage van Beliris vast te stellen op 500 miljoen euro en of de Brusselse beleidsmakers meer geld hebben gevraagd. Vervolgens merkt zij op dat Pascal Smet liet uitschijnen dat hij het initiatief had genomen om kostencontroles te laten uitvoeren. De heer Reynders stelde die controles daarentegen voor als een gewoon controle-instrument. Was het tot slot duidelijk dat met de verwijzing naar een hoogwaardige openbaarvervoerslijn in de eerste studies een metrolijn werd bedoeld, waardoor het niet gerechtvaardigd was om de stelplaats in Haren niet mee in rekening te brengen?

De heer Didier Reynders antwoordt dat, los van wat eenieder daarover denkt, bij de onderhandelingen zeer duidelijk een bedrag van 500 miljoen euro werd afgesproken.

Als Pascal Smet het heeft over audits, is het belangrijk om te weten op welk traject die betrekking hadden, want Beliris was niet betrokken bij het traject tussen Albert en het Noordstation. Waarom werd het bedrag beperkt tot 50 miljoen? Omdat de kostprijs van het traject in kwestie destijds werd geraamd op ongeveer 1 miljard euro. Het bedrag was in 2017 opgelopen tot 860 miljoen euro, waarbij ook de stelplaats in Haren moest worden opgeteld.

We mogen niet vergeten dat het gewest reeds federale steun kreeg via Beliris, maar ook via de herfinanciering van Brussel na de zesde Staatshervorming. Tijdens de onderhandelingen met het gewest werd afgesproken om bepaalde bedragen te bestemmen voor de metro, maar daarnaast werden soms op vraag van het gewest en soms op vraag van de federale overheid ook bedragen geïnvesteerd in welbepaalde projecten die van belang waren voor de nationale of internationale uitstraling van Brussel.

Hij beschouwt kostencontrole als een normale maatregel om een goed beheer te kunnen waarborgen. De federale overheid wilde niet enkel haar vertrouwen stellen in een studiebureau. Ze vroeg ook om de kosten, de planning en het risicobeheer van het hele project te controleren.

Tot slot zegt hij dat in het Iris 2-plan formeel nog niet over een metro werd gesproken, maar over een ondergronds tracé van 4 km lang met zeven stations. Dat leunt dus heel dicht aan bij de definitie van een metro. Al gauw had de Brusselse Regering het uitdrukkelijk over een metrolijn en begon ze ook in die richting te denken.

De heer Fabian Maingain wijst erop dat het verslag van het Rekenhof bepaalde tekortkomingen in de studies en de gemaakte technische keuzes aan het licht heeft gebracht, wat kan verklaren waarom er bepaalde problemen gerezen zijn.

Concernant le préfinancement, il observe que les budgets ont déjà été utilisés pour le tronçon sud, ce qui hypothèque encore davantage le financement du tronçon nord.

M. Didier Reynders renvoie à la page 73 du rapport de la Cour des comptes, qui indique qu'il reste encore 51,9 millions d'euros disponibles en matière de préfinancement.

Cette situation permet de responsabiliser la Région et la STIB. Lorsqu'il s'agit, par exemple, de créer un atelier ou un dépôt à Haren, Beliris n'a ni la capacité ni la responsabilité de déterminer seule les besoins d'un dépôt de métro ou d'un atelier d'entretien. De même, lorsqu'il s'agit de répondre à des exigences régionales de préservation du patrimoine, comme à la station Riga, ou à des demandes du Siamu ou à des expropriations complémentaires, la Région sait que toute augmentation de coût lui reviendra, ce qui est assez logique.

D'après lui, la remise en cause concrète porte surtout sur des offres déposées faisant exploser les coûts. Il estime qu'il serait très utile de pouvoir désormais analyser ces offres de manière approfondie. Il y a aussi la concurrence du projet de Grand Paris.

Il dit avoir parfois eu le sentiment qu'on laissait croire que 4,7 milliards d'euros avaient déjà été dépensés à mauvais escient. Or, jusqu'à présent, on n'a même pas dépensé 500 millions d'euros, et essentiellement sur le tronçon sud. Le reste, ce sont des offres à analyser.

M. Olivier Willocx demande si le fait qu'Arcadis est l'un des grands fournisseurs de services d'études pour la Région été examiné au moment de lui attribuer le *cost control*. D'autre part, il souhaite savoir si, en cas d'abandon du métro, la Région devra oui ou non rembourser l'État fédéral au regard des contrats et avenants.

M. Didier Reynders répond que, de mémoire, il n'y a pas eu de débat particulier sur l'importance d'Arcadis comme bureau d'études pour la Région bruxelloise. Ce sont globalement les mêmes grands bureaux d'études que l'on retrouve dans les marchés publics régionaux, fédéraux ou internationaux.

Sur la question du remboursement à l'autorité fédérale, elle fait déjà l'objet de discussions. Il faudra poser la question aux responsables politiques compétents. Tout cela dépendra du débat futur sur le financement, du résultat de l'analyse des offres et des décisions qui seront prises quant à l'avenir du projet.

Dans beaucoup de projets d'infrastructure, des demandes nouvelles apparaissent au fil du temps, notamment de la part des communes. Qu'elles soient légitimes pour la commune n'implique pas nécessairement

Met betrekking tot de voorfinanciering wijst hij erop dat de budgetten reeds zijn gebruikt voor het zuidelijke deel, waardoor de financiering van het noordelijke deel nog meer in het gedrang komt.

De heer Didier Reynders verwijst naar bladzijde 73 van het verslag van het Rekenhof, waar staat dat er nog 51,9 miljoen euro beschikbaar is voor voorfinanciering.

Het gewest en de MIVB worden er daardoor toe aangezet blijf te geven van verantwoordelijkheidszin. Neem nu bijvoorbeeld de bouw van een werkhuis of stelplaats in Haren. Beliris heeft niet de knowhow en is ook niet verantwoordelijk om alleen te bepalen aan welke behoeften een metrostelplaats of onderhoudswerkplaats moet voldoen. Het gewest weet bovendien dat het eventuele bijkomende kosten voor zijn rekening moet nemen, wat vrij logisch is. Het betreft bijvoorbeeld de kosten die gepaard zouden gaan met de noodzakelijke vrijwaring van het gewestelijke erfgoed bij het station Riga, vragen van de Brusselse brandweer of bijkomende onteigeningen.

Volgens hem ligt het echte probleem bij de ingediende offertes, die de kosten explosief doen stijgen. Hij is van mening dat het zeer nuttig zou zijn om die offertes voortaan grondig te kunnen analyseren. Bovendien is er concurrentie van het project Grand Paris.

Hij zegt dat hij soms het gevoel heeft dat mensen wordt wijsgemaakt dat er al 4,7 miljard euro ondoordacht is uitgegeven. Tot nu toe is er echter nog geen 500 miljoen euro gependend en het grootste deel daarvan ging naar het zuidelijke deel. De rest van het bedrag stemt overeen met de offertes die moeten worden geanalyseerd.

De heer Olivier Willocx vraagt of er bij de toewijzing van de kostencontrole-opdracht rekening werd gehouden met het feit dat Arcadis een van de belangrijkste leveranciers van studiediensten van het gewest was. Hij wil ook weten of het gewest, als de metroplannen worden begraven, de federale overheid krachtens de overeenkomsten en bijakten moet terugbetalen of niet.

De heer Didier Reynders antwoordt dat er, voor zover hij zich herinnert, niet gesproken is over het feit dat Arcadis een belangrijk studiebureau was voor het Brussels Gewest. Over het algemeen dingen steeds dezelfde grote studie bureaus mee naar gewestelijke, federale en internationale overheidsopdrachten.

Er wordt al gesproken over een eventuele terugbetaling aan de federale overheid. Vragen daarover moeten worden gesteld aan de bevoegde beleidsverantwoordelijken. Het zal allemaal afhangen van het toekomstige debat over de financiering, de uitkomst van de analyse van de offertes en de beslissingen die zullen worden genomen over de toekomst van het project.

Bij veel infrastructuurprojecten duiken mettertijd nieuwe verzoeken op, vooral van de gemeenten. Die zijn vanuit het oogpunt van de gemeente misschien gerechtvaardigd, maar dat betekent niet dat het gewest daar

qu'elles doivent être acceptées telles quelles par la Région; cela relève d'une négociation. À son estime, la convention est bien faite: celui qui accepte d'ajouter certains éléments au projet tel qu'il est calibré en assume aussi les conséquences budgétaires.

1.3. Financement

Réunion du 18 décembre 2025

1.3.1. Exposé de Philippe Thioux, vice-président finances et services de la STIB.

M. Philippe Thioux rappelle d'abord le cadre général. Pour comprendre le financement du projet, il faut repartir de la structure financière de la STIB, puis examiner la manière dont les investissements y sont suivis, avant d'aborder le coût du programme métro 3, principalement le programme Nord-Albert, le programme Bordet-Nord devant être détaillé ensuite par Beliris, et enfin les financements spécifiques, y compris un point particulier sur la Banque européenne d'investissement.

S'agissant de la structure financière de la STIB, il indique qu'en 2024, les dépenses s'élèvent à environ 1,5 milliard d'euros. Ce total comprend les frais de personnel, l'énergie, les autres dépenses d'exploitation et les investissements, auxquels il faut ajouter la part de masse salariale affectée aux investissements. En particulier, si l'on ne regarde que les frais fonctionnement, on retrouve environ 1 milliard d'euros de dépenses, dont plus de 76 % sont des frais de personnel.

Les frais de fonctionnement sont couverts par les recettes propres de la STIB et par les dotations de fonctionnement qui financent les dépenses de personnel, d'énergie et les autres dépenses de fonctionnement. Les investissements sont couverts par une dotation d'investissement, qui finance également la part de masse salariale affectée aux investissements.

Chaque année, la STIB tente d'atteindre un équilibre financier entre les investissements réalisés et les dotations reçues. En règle générale, la réalisation se situe entre 90 et 99 %, parfois 100 %, tant pour les investissements que pour le fonctionnement. En revanche, depuis la crise du Covid-19, la STIB est en perte. La situation financière générale de la Région n'arrange rien. La STIB fait ce qu'elle peut pour revenir à l'équilibre, mais elle supporte plus de 122 millions d'euros de pertes reportées à son bilan, auxquels s'ajoute encore une perte attendue de 30 millions d'euros à la fin de 2025.

zomaar mee moet instemmen. Dat is voer voor onderhandelingen. Volgens hem is de overeenkomst duidelijk: wie ermee instemt om bepaalde elementen aan het oorspronkelijke project toe te voegen, moet ook de budgettaire gevolgen daarvan dragen.

1.3. Financiering

Vergadering van 18 december 2025

1.3.1. Uiteenzetting van Philippe Thioux, ondervoorzitter van de afdeling Financiën en Diensten van de MIVB.

De heer Philippe Thioux schetst om te beginnen de algemene context. Om inzicht te krijgen in de financiering van het project moeten we eerst kijken naar de financiële structuur van de MIVB en de manier waarop de openbaarvervoersmaatschappij haar investeringen opvolgt. Daarna kunnen we dan de kostprijs van de geplande metrolijn 3, en dan vooral van het programma voor het traject tussen het Noordstation en Albert, onder de loep nemen. Het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation dient vervolgens uit de doeken te worden gedaan door Beliris. Afrondend moeten we het ook nog even hebben over enkele specifieke financieringen, waarbij we dieper zullen ingaan op de rol van de Europese Investeringsbank.

Beginnen doet hij dus met de financiële structuur van de MIVB. In 2024 bedroegen haar uitgaven ongeveer 1,5 miljard euro. Dat totale bedrag omvatte de uitgaven voor personeel, energie, allerlei exploitatiekosten en de investeringen, alsook de loonmassa die samenhangt met de investeringen. De werkingsuitgaven kwamen neer op ongeveer 1 miljard euro en bestonden voor meer dan 76 % uit personeelskosten.

De MIVB dekt haar werkingskosten met eigen ontvangsten en werkingsdotaties, die bestemd zijn om de personeelsuitgaven, energiekosten en overige werkingsuitgaven te financieren. Haar investeringen dekt ze met een investeringsdotatie, waarmee ze ook de loonmassa die samenhangt met de investeringen financiert.

De MIVB tracht er elk jaar voor te zorgen dat de investeringen die ze doet, financieel in evenwicht zijn met de dotaties die ze krijgt. Zowel de uitvoeringsgraad van de investeringen als die van de werkingsuitgaven schommelt tussen de 90 en 99 %, en komt soms zelfs uit op 100 %. Sinds de coronacrisis lijdt de MIVB echter verlies. De algemene financiële toestand van het gewest doet daar ook geen goed aan. De MIVB doet haar best om weer uit de rode cijfers te raken, maar heeft op haar balans meer dan 122 miljoen euro aan overgedragen verliezen staan. Bovendien verwacht ze tegen eind 2025 een bijkomend verlies van 30 miljoen euro.

Il souligne ensuite que tous ses comptes sont certifiés et contrôlés. La STIB est soumise à un collège des commissaires composé d'un réviseur, d'un commissaire de Bruxelles Mobilité et d'un commissaire désigné par l'Inspection des finances. Ce collège, ainsi que le réviseur, contrôle la comptabilité privée de la STIB, c'est-à-dire la comptabilité belge classique, comme pour toute société commerciale, mais aussi ses obligations statutaires. À côté de cela, la Cour des comptes contrôle la comptabilité publique.

Sur les rapports eux-mêmes, il précise que pour les rapports du collège des commissaires la STIB bénéficie depuis toujours de rapports sans réserve sur ses comptes privés. Pour les rapports de la Cour des comptes, la situation a été plus variable, mais depuis 2020, il n'y a plus de réserve, à l'exception de 2023. Cette réserve tient alors à une écriture comptable liée à des placements en *sicav*, mal classés dans les codes économiques, sans incidence sur le solde net. En dehors de cela, il n'y a plus de réserve de la Cour des comptes depuis cinq ans.

Abordant ensuite le suivi des investissements, il rappelle que le contrat de gestion 2013-2017 puis les contrats de service public suivants structurent ce suivi. Depuis le contrat de gestion 2013-2017, un suivi plus intégré est mis en place. À l'époque, il passe par l'annexe 7, qui détaille l'ensemble des projets d'investissement prévus pour la STIB.

Il précise qu'à cette époque, la STIB dispose encore d'une dotation globale. Il n'existe pas encore de séparation entre dotation de fonctionnement et dotation d'investissement. À partir de 2019, le plan pluriannuel d'investissement (PPI) est pleinement mis en œuvre comme annexe au contrat de service public, avec des dotations distinctes pour le fonctionnement et pour les investissements.

Une particularité importante apparaît alors dans ce contrat, et se retrouve dans le contrat actuel. Un article précise les modalités de suivi et de contrôle du plan d'investissement. D'une part, la dotation est calculée en fonction du rythme du PPI. D'autre part, un comité de suivi est mis en place. Il réunit des représentants du Ministre-Président, du ministre du Budget, du ministre de la Mobilité, de Bruxelles Mobilité et de la STIB.

Il montre ensuite que, dans le PPI, deux lignes spécifiques existent bien: l'une pour le projet Bordet-Nord et l'autre pour le projet Nord-Albert. Sous chacune de ces lignes, des sous-détails sont également prévus.

Pour la maîtrise des projets d'investissement, il précise que la STIB applique la méthodologie Prince2 (*PROjects IN Controlled Environments*), comme beaucoup d'entreprises, avec un séquençement en différentes phases, des *business cases* et des points de passage.

Hij benadrukt vervolgens dat alle rekeningen van de MIVB gecertificeerd zijn en gecontroleerd worden. De MIVB staat onder toezicht van een college van commissarissen, dat is samengesteld uit een revisor, een commissaris van Brussel Mobiliteit en een commissaris die aangewezen is door de Inspectie van Financiën. Dat college controleert samen met de revisor de private boekhouding van de MIVB. Die omvat, zoals voor ieder bedrijf, de klassieke Belgische boekhouding, maar ook de statutaire verplichtingen van de openbaarvervoermaatschappij. Daarnaast controleert het Rekenhof de openbare boekhouding.

Over de private rekeningen van de MIVB werd door het college van commissarissen tot nu toe steeds een verslag zonder voorbehoud uitgebracht. De teneur van de verslagen van het Rekenhof is daarentegen wisselender. Sinds 2020 hebben zij echter geen enkel voorbehoud meer geformuleerd, behalve in 2023. Dat voorbehoud hield verband met een boeking van beleggingen in beveks onder de verkeerde economische code, zonder dat dat een weerslag had op het netto saldo. Afgezien daarvan heeft het Rekenhof de voorbije vijf jaar geen enkel voorbehoud meer geformuleerd.

Vervolgens heeft hij het over de opvolging van de investeringen, die van 2013 tot 2017 structureel geregeld was in een beheersovereenkomst en in de volgende periodes in een openbaredienstcontract. Sinds de beheersovereenkomst voor de jaren 2013 tot 2017 verloopt de opvolging op een meer geïntegreerde wijze. Alle geplande investeringsprojecten van de MIVB stonden destijds uitvoerig toegelicht in de zevende bijlage bij die overeenkomst.

De MIVB kreeg toen een algemene dotatie. De werkingsdotatie en investeringsdotatie waren nog niet van elkaar gescheiden. In 2019 werd het meerjareninvesteringsplan (MIP) ingevoerd, dat voortaan een bijlage bij het openbaredienstcontract zou vormen. Sindsdien zijn er ook afzonderlijke dotaties voor de werking en de investeringen.

Dat contract bevatte een belangrijke nieuwigheid, die ook in de overeenkomst van vandaag is opgenomen. Een welbepaald artikel regelt namelijk de opvolging en controle van het investeringsplan. De berekening van de dotatie hangt af van het verloop van het MIP. Daarnaast werd een opvolgingscomité opgericht. Dat comité is samengesteld uit vertegenwoordigers van de minister-president, de minister van Begroting, de minister van Mobiliteit, Brussel Mobiliteit en de MIVB.

Hij toont vervolgens dat in het MIP één specifieke lijn gewijd is aan het project Bordet-Noord en één aan het project Albert-Noord. Onder elk van die lijnen staan nadere details vermeld.

De MIVB hanteert voor het beheer van haar investeringsprojecten, net zoals veel andere bedrijven, de Prince2-methode (*PROjects IN Controlled Environments*), die steunt op een indeling in verschillende fases, *business cases* en ijkpunten.

Concernant le programme Nord-Albert, le rapport de la Cour des comptes mentionne un montant de départ de 280 millions d'euros, qui provient d'une note soumise au gouvernement en mars 2015. En réalité, il ne s'agit pas d'une validation budgétaire mais d'une note de base, ayant pour objectif de déterminer s'il faut aller plus loin. À la suite de cette première note, un plan directeur est réalisé en juillet 2015 pour déboucher sur un montant de 523 millions d'euros.

Un autre élément important est l'évolution des coûts sous l'effet d'une inflation très forte, tant sur l'indice des matériaux utilisé dans ce type de marchés que sur les salaires. Nous en sommes à une évolution qui atteint pratiquement 60 %.

Certains éléments n'avaient pas non plus été budgétés à l'époque. L'orateur cite notamment la relocalisation de l'école, la relocalisation des clubs de sport, les aides aux commerçants, les coûts de déconstruction et de reconstruction du palais du Midi ainsi que la révision des aménagements de voirie. On parle d'un montant de 250 millions d'euros.

Si l'on ajoute à cela des coûts liés aux évolutions du chantier en cours de route, tels qu'ils se présentent dans tous les marchés d'infrastructures, nous parvenons à des montants bien plus importants que le montant «initial» de 523 millions d'euros.

Si l'on examine les montants prévus par le PPI de la STIB de 2020, la STIB a déjà dépensé 354 millions d'euros sur les 362 millions d'euros prévus pour le tronçon Sud. Quant au tronçon nord, 108 millions d'euros ont déjà été engagés, sur les 460 millions d'euros prévus. Le cadre financier est donc bien respecté.

Il convient également de préciser que les coûts liés au Métro ne représentent au total 13 % du PPI sur la période présentée.

Concernant le financement spécifique provenant de Beliris, la STIB a perçu à ce jour 444 millions d'euros. Beliris effectue un contrôle strict pour vérifier que les dépenses respectent bien le protocole particulier et les avenants signés entre les deux parties.

Qu'en est-il d'un éventuel remboursement de ces montants à Beliris si le projet de Métro 3 devait être interrompu? L'orateur explique que l'hypothèse d'un arrêt du projet n'est mentionnée nulle part dans le protocole particulier et qu'aucune clause ne prévoit de remboursement. Dès lors, il estime qu'il n'existe aucune base légale pour exiger un tel remboursement.

Il précise ensuite que le dernier emprunt de la STIB date de 2007 et a été totalement remboursé en 2023. La STIB est désormais exclusivement financée par les dotations régionales.

La Région, elle, se finance par l'intermédiaire de l'Agence de la dette, soit auprès des banques, soit auprès

Het Rekenhof vermeldt in zijn verslag dat de kostprijs van het traject tussen het Noordstation en Albert aanvankelijk 280 miljoen euro bedroeg. Dat bedrag was afkomstig uit een nota die in maart 2015 aan de regering werd voorgelegd. Dat was eigenlijk geen bekrachtigde budgettaire raming maar gewoon een basisnota, die bedoeld was om te bepalen of al dan niet met het project zou worden verdergegaan. Na die eerste nota werd in juli 2015 een richtplan opgesteld en kwam de uiteindelijke raming neer op 523 miljoen euro.

Een ander belangrijk gegeven was dat de kosten onder invloed van een zeer sterke inflatie toenamen. Zowel het indexcijfer van de bouwmaterialen voor dit soort opdrachten als de loonindex waren daaraan onderhevig. De kostenstijging bedraagt inmiddels bijna 60 %.

Bovendien werden sommige zaken destijds niet mee in rekening gebracht. De spreker verwijst onder meer naar de verhuizing van de school, de herhuisvesting van de sportclubs, de steun voor de handelaars, de kosten om het Zuidpaleis af te breken en opnieuw op te bouwen en de aanpassingen van de weginrichting. Alles samen gaat het om een bedrag van 250 miljoen euro.

Als we daarbij ook de kosten optellen die er door de verwickelingen tijdens de uitvoering van dergelijke infrastructuurwerken altijd bijkomen, komen we uit op een bedrag dat veel hoger ligt dan de oorspronkelijke 523 miljoen euro.

Wanneer we kijken naar de bedragen die bepaald zijn in het MIP van de MIVB uit 2020, dan stellen we vast dat de MIVB reeds 354 miljoen van de voorziene 362 miljoen euro voor het zuidelijke traject heeft uitgegeven. Voor het noordelijke traject is reeds 108 miljoen van de voorziene 460 miljoen euro gespendeerd. Het financiële kader is dus nageleefd.

Voorts dient erop gewezen dat de kosten voor Metro 3 in de beschouwde periode slechts 13 % uitmaakten van het MIP.

Van Beliris heeft de MIVB tot nu toe 444 miljoen euro aan financiële middelen ontvangen voor dit project. Beliris controleert nauwgezet of de uitgaven in overeenstemming zijn met het bijzondere protocol en de bijakten die beide partijen hebben ondertekend.

Zouden die bedragen bij een stopzetting van het Metro 3-project aan Beliris moeten worden terugbetaald? De spreker zegt dat nergens in het bijzondere protocol iets vermeld staat over wat er zou gebeuren bij een beëindiging van het project en dat er niets bepaald is over een terugbetaling. Volgens hem is er dus geen enkele wettelijke basis om een terugbetaling te eisen.

Hij verduidelijkt vervolgens dat de recentste lening van de MIVB dateert van 2007 en sinds 2023 volledig is terugbetaald. De MIVB wordt tegenwoordig uitsluitend gefinancierd met gewestelijke dotaties.

Het gewest financiert zichzelf via het Agentschap van de Schuld bij de banken of bij de Europese Investeringsbank

de la Banque européenne d'investissement (BEI). Pour obtenir un financement de la BEI, elle doit s'appuyer sur des projets précis. La STIB aide donc la Région à justifier ces emprunts en présentant son portefeuille d'investissements. La BEI a finalement autorisé un emprunt de 475 millions d'euros pour ce programme. Cela ne signifie pas qu'elle verse immédiatement cet argent. La STIB transmet régulièrement à l'Agence de la dette les dépenses réellement engagées sur les projets justifiant ces emprunts, afin d'éviter que l'Agence n'aille tirer des montants qui n'auraient pas encore été dépensés. En outre, la STIB doit établir un rapport annuel à la BEI sur l'avancement des projets concernés.

1.3.2. Échange de vues

Mme Sofia Bennani demande comment une note soumise au gouvernement a-t-elle pu prévoir un montant de 281,2 millions d'euros en mars 2015 pour ensuite passer à 552,5 millions d'euros en juillet de la même année. Qu'en est-il de la déclaration de Pascal Smet selon laquelle ce montant aurait doublé à la suite d'un audit qu'il avait commandé?

Le rapport de la Cour des comptes conclut que la solution d'un passage sous le palais du Midi s'est révélée inadéquate, extrêmement risquée et coûteuse. Comment la STIB a-t-elle comparé les coûts et les risques de cette option par rapport à l'alternative historique, qui supposait une quinzaine d'expropriations? Comment la STIB peut-elle justifier le manque de prudence alors que l'hétérogénéité du sol était connue?

Enfin, elle indique que le dossier d'adjudication pour le marché de génie civil du projet Constitution aurait été préparé de manière précipitée, en réduisant le temps d'étude de quatre mois au lieu de huit. Le bureau d'études GSS a averti la STIB qu'il ne pouvait garantir la robustesse du dossier. Cette accélération est-elle à la base de l'immaturité du dossier d'adjudication, de la suspension des travaux et des litiges coûteux?

M. Carlos Van Hove répond que lorsqu'on lit les deux notes de mars et de juillet 2015, la distinction est très claire. La première note soumise au gouvernement est une simple prise d'acte, à la suite de laquelle le gouvernement demande explicitement un schéma directeur avec une mise à jour du planning et des budgets. Il n'y a pas encore de demande d'approbation à ce stade pour cette partie du projet.

La STIB revient donc en juillet 2015 avec le schéma directeur demandé. Ce schéma ajoute notamment un volet de coûts transversaux concernant les portions de tunnel entre les stations Lemonnier et la station Constitution. C'est donc à ce moment que se forme, pour la première fois, le budget de 523 millions d'euros. Le gouvernement approuve ensuite la suite sur cette base.

(EIB). Om een financiering van de EIB te verkrijgen moet het welbepaalde projecten kunnen voorleggen. De MIVB biedt een overzicht van haar geplande investeringen en helpt het gewest op die manier om de leningen te rechtvaardigen. De EIB heeft voor dit programma uiteindelijk een lening van 475 miljoen euro toegestaan. Dat betekent echter niet dat ze dat geld onmiddellijk uitkeert. De MIVB bezorgt het Agentschap van de Schuld regelmatig een overzicht van de werkelijke uitgaven die ze heeft gedaan voor de projecten die aanleiding hebben gegeven tot de lening. Dat doet ze om te vermijden dat het Agentschap bedragen zou inhouden die nog niet zijn uitgegeven. Daarenboven moet de MIVB voor de EIB jaarlijks een verslag opstellen over de voortgang van de projecten in kwestie.

1.3.2. Gedachtewisseling

Mevrouw Sofia Bennani vraagt hoe het komt dat in maart 2015 een nota werd voorgelegd waarin sprake was van 281,2 miljoen euro en dat dat bedrag in juli van datzelfde jaar al was opgelopen tot 552,5 miljoen euro. Wat is er aan van de uitspraak van Pascal Smet die heeft beweerd dat dat bedrag na een audit die hij had besteld, verdubbeld was?

Het Rekenhof kwam in zijn verslag tot de conclusie dat een doorgang onder het Zuidpaleis een ongeschikte, bijzonder risicovolle en dure oplossing is. Hoe heeft de MIVB de kosten en risico's van die optie afgewogen tegen die van het eerdere alternatief, waarvoor vijftien onteigeningen nodig zouden zijn geweest? Hoe verklaart de MIVB dat zo onbehoedzaam te werk is gegaan, terwijl iedereen maar al te goed op de hoogte was van de heterogene structuur van de ondergrond?

Tot slot voert zij aan dat het dossier voor de aanbesteding van de civieltechnische werken onder het Grondwetplein overhaast werd voorbereid door de studietermijn in te perken van acht naar vier maanden. Het studiebureau GSS waarschuwde de MIVB dat het niet kon garanderen dat het dossier stevig was onderbouwd. Lag die versnelling mee aan de basis van een aanbestedingsdossier dat niet op punt stond, de opschorting van de werken en dure geschillenprocedures?

De heer Carlos Van Hove antwoordt dat we een heel duidelijk onderscheid kunnen maken tussen de twee nota's van maart en juli 2015. De eerste nota die aan de regering werd voorgelegd, was louter bedoeld om bepaalde informatie ter kennis te brengen, waarna de regering uitdrukkelijk vroeg om een richtschema op te stellen, samen met een geüpdatete planning en begroting. Er werd nog niet gevraagd om dat deel van het project goed te keuren.

In juli 2015 bezorgde de MIVB het gevraagde richtschema. In dat schema was onder meer een onderdeel opgenomen met transversale kosten voor de tunneldelen tussen de stations Lemonnier en Grondwet. Toen kwam voor het eerst een budget van 523 miljoen euro ter sprake. De regering zette op basis daarvan het licht op groen voor het vervolg van het project.

Sur le choix du tracé sous le palais du Midi, la comparaison des variantes avait déjà été effectuée dans l'étude d'incidences pour le changement du PRAS. Toutes les variantes y ont été comparées et l'étude conclut qu'il n'y avait qu'un seul tracé compatible avec ce changement du PRAS. C'est ce tracé qui est retenu dans le *business case*. Toutes les études démontrent alors qu'il est faisable. Le fait que plusieurs entreprises déposent une offre sur cette base démontre qu'elles considèrent elles aussi ce tracé comme réalisable. Lorsque les travaux commencent en 2020 et que le passage sous le palais du Midi est attaqué en 2021, on tente pendant un an et demi, voire deux ans, avec des tests supplémentaires, de résoudre le problème technique.

Concernant les études de sol, il est toujours plus facile après coup de dire qu'il aurait fallu davantage d'essais. À l'époque, le bureau d'études, sur la base des investigations réalisées, élabore le cahier des charges. Celui-ci prévoit d'ailleurs des études supplémentaires à charge de l'entrepreneur afin de déterminer les paramètres d'exécution.

Quant à l'idée d'une précipitation dans la confection du cahier des charges, il la réfute. La STIB commande ce cahier des charges en mai 2018. Celui-ci est fourni à la fin de l'année 2018. Les quatre mois évoqués ne remplacent donc pas huit mois au sens où nous l'entendons parfois. La dénonciation du bureau d'études intervient en juillet 2019, soit après l'attribution du marché et après la délivrance du permis d'urbanisme. Selon lui, il s'agit d'une dénonciation classique par laquelle une société privée se prémunit contre d'éventuels futures réclamations. Entre mai 2018 et la finalisation du cahier des charges, le bureau d'études peut travailler en parallèle sur plusieurs éléments. Surtout, il ne part pas d'une feuille blanche: il travaille sur le dossier depuis 2013. Certains éléments doivent certes être réétudiés à la suite du changement de plan, mais le contexte du chantier et son environnement ont déjà été étudiés pendant cinq ans. Si le Bureau d'études avait estimé ne pas disposer de suffisamment de temps, il lui appartenait de consacrer plus de ressources à ce dossier. Il l'a acceptée avec les obligations qui l'accompagnent.

Mme Amélie Pans demande si, à l'heure actuelle, tous les travaux sont-ils arrêtés ou certains continuent-ils.

Il lui a été indiqué que les travaux du tronçon sud sont terminés à 80 %, que les investissements réalisés sur la période 2011-2025 s'élèvent à 505,5 millions d'euros et que le montant de la phase 1 atteint 436,3 millions d'euros. Ces chiffres peuvent-ils être confirmés?

Qu'en est-il de l'origine des financements déjà engagés: ces fonds proviennent-ils exclusivement des montants annuels versés par Beliris ou une partie a-t-elle été payée sur les fonds propres de la STIB? Si oui, à quel montant et pour quels contrats?

Vervolgens gaat hij in op de keuze voor het tracé onder het Zuidpaleis. De verschillende mogelijke tracés waren reeds met elkaar vergeleken in de effectenstudie over de wijziging van het GBP. De studie kwam op basis van een vergelijking van alle opties tot de conclusie dat slechts één daarvan te combineren viel met de wijziging van het GBP. Daarom werd in de *business case* uitgegaan van dat tracé. Alle toenmalige studies toonden overigens aan dat dat een haalbare kaart was. Bovendien blijkt uit het feit dat meerdere bedrijven daarvoor een offerte hebben ingediend, dat die wel degelijk dachten dat het mogelijk zou zijn om de metrolijn op dat tracé aan te leggen. De werken gingen van start in 2020 en in 2021 werden die onder het Zuidpaleis aangevat. Er is gedurende anderhalf tot twee jaar geprobeerd om via bijkomende onderzoeken het technische probleem op te lossen.

Achteraf is het altijd makkelijk om te zeggen dat er meer bodemonderzoeken hadden moeten plaatsvinden. Het studiebureau heeft het bestek destijds op basis van de uitgevoerde onderzoeken opgesteld. Daarin stond overigens dat de aannemer bijkomende studies diende te verrichten om de uitvoeringsparameters te bepalen.

Hij betwist dat bij de opmaak van het bestek overhaast te werk zou zijn gegaan. De MIVB bestelde dat bestek in mei 2018. Eind 2018 werd het geleverd. De termijn van acht maanden werd dus niet ingekort tot vier maanden, zoals soms wordt beweerd. Het studiebureau beklagde zich over de gang van zaken in juli 2019, dus nadat de opdracht was gegund en nadat de stedenbouwkundige vergunning was uitgereikt. Dat is volgens hem een klassieke tactiek die privébedrijven gebruiken om zich in te dekken tegen eventuele toekomstige claims. Van mei 2018 tot aan de voltooiing van het bestek kon het studiebureau zich op meerdere onderdelen tegelijk toeleggen. Het moest bovendien niet vertrekken van een wit blad, want het werkte al sinds 2013 rond dit dossier. Bepaalde elementen moesten naar aanleiding van de wijziging van het GBP opnieuw worden onderzocht, maar de context en de omgeving van de werken werden al gedurende vijf jaar bestudeerd. Indien het studiebureau vond dat het over onvoldoende tijd beschikte, had het maar meer middelen moeten inzetten voor dit dossier. Het heeft de opdracht aanvaard, samen met alle verplichtingen die ermee gepaard gingen.

Mevrouw Amélie Pans vraagt of alle werken momenteel stilliggen of dat er nog een paar verder worden uitgevoerd.

Zij heeft vernomen dat de werken op het zuidelijke deel voor 80 % zijn voltooid, dat er tussen 2011 en 2025 505,5 miljoen euro is geïnvesteerd en dat met de eerste fase een bedrag van 436,3 miljoen euro gemoeid ging. Kunnen die cijfers worden bevestigd?

Waar komen de reeds gespendeerde financiële middelen vandaan? Zijn ze voornamelijk afkomstig van de jaarlijkse inbreng van Beliris of werd een deel van de uitgaven betaald met de eigen middelen van de MIVB? Zo ja, voor hoeveel en voor welke contracten?

Selon la Cour des comptes, 402 millions d'euros provenant des ressources de Beliris auraient ainsi été affectés à d'autres dépenses que celles du Métro 3, comme l'autorise d'ailleurs l'avenant n° 15 au protocole particulier. Une partie de ces dépenses concerne-t-elle l'achat des rames M7?

Enfin, elle demande si le nouveau tracé retenu engendre également des coûts opérationnels supplémentaires à long terme, notamment au niveau de la courbure des rails de métro qui engendreront une usure rapide et une diminution de la vitesse commerciale.

M. Carlos Van Hove répond que seuls les travaux affectés par le problème technique sont arrêtés. Tout le reste avance. Le tunnel sous le boulevard Jamar est presque finalisé. Les travaux préparatoires se poursuivent également pour le passage sous le tunnel Lemonnier. Les travaux arrêtés sont uniquement ceux du tronçon sous le palais du Midi. Pour celui-ci, le permis existe, les occupants du palais du Midi ont été relocalisés, un avenant avec l'entreprise est conclu à la demande du gouvernement et tout est prêt pour exécuter la solution retenue.

Il confirme qu'environ 500 millions d'euros ont déjà été dépensés. Au niveau du génie civil, les travaux sont réalisés à 80 % sur le tronçon. La différence entre la prévision budgétaire d'1,3 milliard d'euros et les 500 millions déjà dépensés comprend une part importante de génie civil à réaliser, les coûts connexes liés à la reconstruction du palais du Midi, ainsi que les équipements, le parachèvement des stations et d'autres techniques encore à installer. En termes de génie civil pur, il manque essentiellement le tunnel sous le palais du Midi.

Concernant le palais du Midi, le montant de 250 millions d'euros évoqué par M. Thioux comprend la relocalisation de l'école, 20 millions d'euros pour les clubs de sports dans le cadre d'une convention conclue avec la Ville de Bruxelles, les pactes de quartier, les indemnités pour les commerçants, la déconstruction-reconstruction du palais du Midi pour un montant de 160 millions d'euros et les réaménagements de surface.

Quant à la comparaison entre les différents tracés, elle a été effectuée par les deux études d'incidences, celle du PRAS et celle du projet Constitution. Une fois le chantier lancé, le choix est évidemment déjà arrêté. En réalité, le tracé historique n'est plus possible. Les parcelles déjà expropriées ont été revendues dans les années 2000, pour être reconstruites. Revenir à ce tracé impliquerait à nouveau des expropriations. Ce tracé aurait lui aussi nécessité de passer sous de grands collecteurs d'égouts de Bruxelles.

M. Philippe Thioux relate que la STIB a scrupuleusement respecté le protocole particulier conclu avec Beliris, qui prévoit qu'elle doit justifier les dépenses réalisées

Volgens het Rekenhof zouden 402 miljoen euro aan middelen van Beliris aangewend zijn voor uitgaven die geen verband hielden met Metro 3, wat op basis van de vijftiende bijakte bij het bijzondere protocol overigens was toegestaan. Had een deel van die uitgaven betrekking op de aankoop van de M7-stellen?

Tot slot vraagt zij of de keuze voor het nieuwe tracé op lange termijn zal leiden tot extra operationele kosten, onder meer doordat door de bocht op het tracé de metrospooren sneller zullen verslijten en de reissnelheid lager zal liggen.

De heer Carlos Van Hove antwoordt dat alleen de werken waarbij zich technische problemen hebben voorgedaan, stopgezet zijn. De uitvoering van alle andere werken gaat gewoon verder. De tunnel onder de Jamarlaan is bijna klaar. Ook de voorbereidende werken voor de doorgang onder de Lemonnietunnel worden voortgezet. Alleen de werken aan het tracé onder het Zuidpaleis zijn stopgezet. De vergunning voor dat tracé is uitgereikt, de gebruikers van het Zuidpaleis zijn verhuisd, op vraag van de regering werd een bijakte met de aannemer gesloten en alles is klaar om de naar voren geschoven oplossing uit te voeren.

Hij bevestigt dat ongeveer 500 miljoen euro is uitgegeven. Tachtig procent van de civieltechnische werken op het traject is voltooid. Het verschil tussen de raming van 1,3 miljard euro en de reeds verrichte uitgaven ten belope van 500 miljoen euro omvat een groot deel nog uit te voeren civieltechnische werken, bijkomende kosten voor de heropbouw van het Zuidpaleis, maar ook kosten voor toekomstige uitrustingen, de afwerking van de stations en andere technieken die nog moeten worden geïmplementeerd. De nog niet uitgevoerde civieltechnische werken zijn voornamelijk die onder het Zuidpaleis.

Het bedrag van 250 miljoen euro voor het Zuidpaleis waarover de heer Thioux sprak, was bestemd om de school die daar was gevestigd elders onder te brengen, op basis van een overeenkomst met de stad Brussel de aanwezige sportclubs tegemoet te komen (20 miljoen euro), pachten te sluiten in de wijk, de handelaars te vergoeden, het Zuidpaleis af te breken en opnieuw op te bouwen (160 miljoen euro) en bovengrondse aanpassingswerken uit te voeren.

De verschillende tracés werden met elkaar vergeleken in de effectenstudie over het GBP en die over het geplande station onder het Grondwetplein. Zodra de werken begonnen, lag de keuze uiteraard al vast. Het is in de praktijk niet meer mogelijk om terug te keren naar het historische tracé. De reeds onteigende percelen werden in de jaren 2000 opnieuw verkocht en zijn inmiddels weer bebouwd. Een terugkeer naar dat tracé zou andermaal onteigeningen vergen. Ook voor dat tracé had men zich overigens een weg moeten banen onder grote Brusselse rioolcollectoren.

De heer Philippe Thioux stelt dat de MIVB zich nauwgezet heeft gehouden aan het bijzondere protocol met Beliris, waarin stond dat de openbaarvervoersmaatschappij alle

entre 2015 et l'année concernée pour des investissements nécessaires à la modernisation du prémétro, du métro ou à l'acquisition de matériel roulant. C'est exactement ce qui a été fait. La majeure partie des coûts qui se retrouvent dans les justifications adressées à Beliris concernent bien entendu le programme Nord-Albert et Bordet-Nord, mais aussi du matériel roulant métro, notamment les M7, ainsi que des coûts de modernisation du métro et d'autres constructions de dépôts, par exemple à Erasme.

Si l'on examine globalement les dépenses, Beliris a effectivement couvert une grande partie des dépenses déjà engagées jusqu'à présent. C'est en effet grâce à Beliris que des moyens complémentaires ont pu être obtenus. Sans moyens supplémentaires, la STIB n'aurait pas pu investir davantage que ce qu'elle fait habituellement.

Concernant les coûts d'exploitation, il faut pouvoir raisonner globalement, avec une restructuration dans son ensemble. Cela étant, le métro reste le mode de transport le moins coûteux en exploitation lorsqu'on raisonne en coût par place-kilomètre offerte. L'investissement initial est plus lourd, mais le coût pur d'exploitation du métro reste le plus faible.

M. Stijn Bex constate que les 17 % de hausse paraissent encore plus élevés si l'on retire l'inflation. Il estime que les 250 millions d'euros liés au palais du Midi sont un point si important qu'il faudrait presque une commission entière consacrée à ce seul sujet. Il souhaite avoir une vue plus détaillée des différentes options déjà présentées quant à la connexion Albert-Nord et aux scénarios possibles, pour pouvoir apprécier plus clairement ce qui relève des obligations contractuelles et ce qui pourrait être échelonné en fonction des moyens disponibles.

Selon l'ancien ministre Guy Vanhengel, les 500 millions d'euros de Beliris auraient été accordés avec l'idée qu'on demanderait davantage si nécessaire. Mais pour Didier Reynders, les 500 millions d'euros constituaient une limite claire connue de Bruxelles. Or, si les dépenses déjà réalisées sur Nord-Albert ont été couvertes grosso modo par ces 500 millions, cela signifie que le financement fédéral est quasiment épuisé et que le reste devra venir de la Région. Compte tenu du budget d'investissement de la STIB, il se demande si cela ne va pas constituer une hypothèque énorme sur les autres investissements nécessaires, pour les trams, les bus et le reste du réseau. En termes d'investissement, la STIB est-elle encore capable de faire davantage?

M. Carlos Van Hove relate que les 17 % de hausse évoqués excluent bien l'inflation. Ces coûts résultent des aléas qui se présentent lors de chaque chantier, pour lesquels la STIB prévoit d'ailleurs une réserve de 15 % dans tous ses marchés publics.

uitgaven die ze tussen 2015 en het desbetreffende jaar zou verrichten om te investeren in de modernisering van de metro of premetro of de aankoop van rollend materieel, diende te verantwoorden. Dat is ook precies wat er is gebeurd. De meeste kosten die de MIVB verantwoordde aan Beliris, hadden uiteraard betrekking op de trajecten Noord-Albert en Bordet-Noord, maar daarnaast ook op de aankoop van rollend materieel, zoals de M7-metrostellen, de modernisering van de metro en de bouw van stelplaatsen, zoals die aan Erasmus.

Algemeen genomen heeft Beliris inderdaad een groot deel van de tot nu toe verrichte uitgaven gedekt. Dankzij Beliris konden extra middelen worden verkregen. Zonder bijkomende middelen had de MIVB niet meer kunnen investeren dan zij normaal zou hebben gedaan.

Wat de exploitatiekosten betreft, moeten we het totaalplaatje in ogenschouw nemen in het licht van een algehele herstructurering. De metro blijft hoe dan ook het goedkoopste vervoersmiddel wanneer we kijken naar de exploitatiekosten per plaats/kilometer. De aanvankelijke investering is groter, maar de loutere exploitatiekosten van de metro liggen lager.

De heer Stijn Bex merkt op dat de meerkosten van 17 % hoger lijken uit te vallen, indien we de inflatie ervan zouden aftrekken. Hij vindt de 250 miljoen euro voor het Zuidpaleis een aandachtspunt dat op zich al belangrijk genoeg is om er een volledige commissie aan te wijden. Hij zou graag meer uitvoerige toelichting krijgen over de verschillende opties en mogelijke scenario's voor de verbinding tussen Albert en het Noordstation, zodat hij zich een duidelijker beeld kan vormen van de contractuele verplichtingen en de mogelijkheden om de kosten te spreiden al naargelang van de beschikbare middelen.

Volgens voormalig minister Guy Vanhengel leefde het idee dat er 500 miljoen was toegekend door Beliris, maar dat later indien nodig nog extra geld zou kunnen worden gevraagd. Didier Reynders daarentegen voerde aan dat de 500 miljoen euro het maximumbedrag was en dat Brussel dat maar al te goed wist. De reeds verrichte uitgaven voor het traject tussen het Noordstation en Albert zijn grosso modo met die 500 miljoen betaald, maar dat betekent dus dat de federale financiële middelen bijna zijn opgebruikt en dat de rest van het gewest zal moeten komen. Hij vraagt zich af of dat, rekening houdend met het investeringsbudget van de MIVB, geen enorme hypotheek zal leggen op de andere nodige investeringen in trams, bussen en de rest van het net. Is de MIVB nog in staat om meer te doen op het vlak van investeringen?

De heer Carlos Van Hove stelt dat de inflatie bij de 17 % meerkosten inderdaad buiten beschouwing is gelaten. Die kosten zijn toe te schrijven aan de onvoorspelbare factoren die eigen zijn aan alle projecten en waarvoor de MIVB in al haar overheidsopdrachten overigens een reserve van 15 % incalculeert.

Quant aux 250 millions d'euros liés au palais du Midi, la ventilation des dépenses est transparente. L'analyse du bureau d'études Greisch contient une estimation très détaillée du coût de la reconstruction. Elle prévoit aussi plusieurs scénarios pour ajuster le projet en fonction des moyens disponibles: depuis le scénario complet jusqu'au scénario d'arrêt immédiat, en passant par toutes les variantes intermédiaires. Cela permet de phaser le projet dans le temps selon les moyens financiers disponibles.

Il faut toutefois tenir compte des obligations contractuelles. La principale, à ce stade, concerne le chantier Constitution. Toute décision de report entraînerait mécaniquement certains retards. Il faudrait donc examiner comment équilibrer obligations contractuelles et capacité financière.

Quant aux déclarations de MM. Vanhengel et Reynders, ils ne sont plus ministres et c'est aux gouvernements actuels de trancher la question d'éventuelles contributions futures.

M. Philippe Thioux ajoute qu'on voyait déjà apparaître un Himalaya financier dès les premiers PPI. Il était évident qu'avec les moyens classiques de la STIB, on ne pourrait pas absorber un tel projet sans moyens supplémentaires.

M. Stijn Bex revient alors brièvement avec une précision: si l'on sait d'expérience que des chantiers de cette ampleur coûtent souvent 15 % de plus que prévu, ne faudrait-il pas en tenir compte dès la genèse du projet et non après dix ans?

M. Ibrahim Dönmez demande si M. Carlos Van Hove avait déjà mené ce type de missions auparavant. En matière de génie civil, est-ce lui-même ou le Bureau d'études qui proposait les méthodes de construction? La méthode retenue disposait-elle de références comparables au niveau du sous-sol bruxellois?

Il demande ensuite que lui soit détaillé le marché de génie civil du tronçon Bara-Jamar. Existe-t-il un rapport de comparaison des prix unitaires remis par chaque soumissionnaires? Ensuite, qui a rédigé le rapport d'attribution?

Il demande ensuite qui a lancé le marché de génie civil du tronçon Bara-Jamar, y compris la station Toots Thielemans et le passage sous le palais du Midi, de quel type de marché il s'agit et s'il existe un rapport de comparaison des prix unitaires remis par chaque soumissionnaire par rapport à l'estimation. Il veut également savoir si tous les prix unitaires étaient normaux ou si certains paraissaient anormaux, si les entreprises ont été interrogées à ce sujet,

Er is volledige transparantie geboden over wat de uitgaven ten belope van 250 miljoen euro voor het Zuidpaleis inhouden. De analyse van het studiebureau Greisch bevat een zeer gedetailleerde raming van wat het zou kosten om dat pand herop te bouwen. Zij biedt ook een overzicht van verschillende scenario's om het project bij te sturen al naargelang van de beschikbare middelen, gaande van een volledige uitvoering tot een onmiddellijke stopzetting en alle mogelijke alternatieven daartussenin. Er zijn dus mogelijkheden om het project te faseren en te spreiden in de tijd al naargelang van de beschikbare financiële middelen.

Er moet echter rekening worden gehouden met de contractuele verplichtingen. De belangrijkste daarvan hebben betrekking op de werken onder het Grondwetplein. Elke beslissing om de werken te faseren zou automatisch leiden tot bepaalde vertragingen. De contractuele verplichtingen en het financiële vermogen dienen dus zorgvuldig te worden afgewogen.

Tot slot gaat hij nog even in op de uitspraken van de heren Vanhengel en Reynders. Geen van hen beiden is nog minister. Het is aan de huidige regeringen om te beslissen over eventuele toekomstige bijdragen.

De heer Philippe Thioux voegt daar nog aan toe dat op het vlak van de financiering al van bij de eerste MIP's een soort Himalaya opdoemde. Het was duidelijk dat de MIVB een dergelijk project met haar gebruikelijke middelen, zonder extra steun, niet zou kunnen behapstukken.

De heer Stijn Bex pikt daar kort nog even op in. Als men weet dat dergelijke grootschalige werken vaak 15 % duurder uitvallen dan voorspeld, moet men daar dan al niet van bij de opstart van het project rekening mee houden in plaats van pas tien jaar later?

De heer Ibrahim Dönmez vraagt de heer Carlos Van Hove of hij eerder al soortgelijke projecten heeft geleid. Heeft hij de bouwmethoden voor de civieltechnische werken zelf voorgesteld of heeft het studiebureau dat gedaan? Was de gekozen methode al toegepast in een ondergrond die vergelijkbaar was met de Brusselse bodemstructuur?

Vervolgens vraagt hij om wat meer uitleg te geven over de opdracht voor de civieltechnische werken op het traject tussen Bara en Jamar. Is er een verslag beschikbaar waarin de eenheidsprijzen van de verschillende inschrijvers met elkaar worden vergeleken? Wie heeft het gunningsverslag opgesteld?

Hij vraagt ook wie de opdracht voor de civieltechnische werken op het traject tussen Bara en Jamar, met inbegrip van het station Toots Thielemans en de doorgang onder het Zuidpaleis, heeft uitgeschreven, om welke soort opdracht het ging en of er een verslag beschikbaar is waarin de eenheidsprijzen van de verschillende inschrijvers worden vergeleken met de geraamde prijzen. Voorts wil hij nog weten of alle eenheidsprijzen normaal waren

et qui a rédigé le rapport d'attribution.

M. Jamal Ikazban ajoute une question plus prospective. Il sait qu'elle sort un peu de la stricte genèse, mais il estime qu'il n'est pas utile de faire revenir dix fois les mêmes personnes. Puisque la présentation repose sur des tableaux montrant l'évolution des coûts, pourrait-on disposer de tableaux similaires avec différents scénarios pour l'avenir: arrêt complet, arrêt partiel, poursuite complète ou poursuite partielle du projet?

M. Carlos Van Hove répond qu'il travaille dans la gestion de projets depuis vingt-cinq ans (télécoms, IT, et ensuite à la STIB). Il a également été responsable de la cellule travaux publics et mobilité dans un cabinet ministériel avant d'être chargé du projet Métro 3. Il ne travaille évidemment pas seul. La STIB mobilise une équipe dédiée au projet, qui a compté jusqu'à 55 personnes, en majorité des ingénieurs, pour le suivi des études et des travaux de génie civil.

La STIB s'appuie aussi sur l'expertise spécifique de bureaux d'études et d'entreprises externes. Pour le chantier Constitution, les bureaux d'études sont notamment Greisch, Systra et Sum. Ont-ils une grande expérience du sous-sol bruxellois? Quel que soit la réponse, cela ne les décharge pas de leur responsabilité lorsqu'ils emportent un marché.

Ces marchés sont organisés sur la base de cahiers des charges qui suivent les règles des marchés publics, avec une cotation publique prévue à l'avance. La STIB ne choisit pas librement les bureaux d'études. Une procédure de marché public conduit à une conclusion, sur la base d'un rapport d'attribution rédigé par le fonctionnaire dirigeant du cahier des charges. La même chose vaut pour le marché de génie civil. Ces documents ont été partagés avec la Cour des comptes. Concernant le marché de génie civil, il s'agit d'une procédure négociée avec publicité, pondérée à 70 % sur le prix et à 30 % sur la qualité technique.

Si le bureau d'études est bien celui qui a conçu le cahier des charges, cela veut-il dire que c'est lui qui décide de la technique utilisée, demande alors **M. Ibrahim Dönmez**?

M. Carlos Van Hove lui répond que le bureau d'études établit en effet le cahier des charges sur la base de son étude et y prescrit les techniques. Les entrepreneurs qui remettent une offre peuvent contester certains éléments, ce qu'ils n'ont pas fait ici. Ils ont donc remis offre sur la base du cahier des charges, en connaissance de cause,

ou que certains ont remarqué des anomalies, ou que les entreprises ont demandé des éclaircissements et que le rapport d'attribution a été mis à jour.

De heer Jamal Ikazban heeft nog een toekomstgerichte vraag. Hij beseft dat die strikt gezien geen verband houdt met de ontstaansgeschiedenis van het project, maar hij zou het nutteloos vinden om tien keer dezelfde mensen te laten terugkomen. Voor de uiteenzetting werd gebruikgemaakt van tabellen die toonden hoe de kosten zijn geëvolueerd. Zou het mogelijk zijn om gelijkaardige tabellen te bezorgen met verschillende toekomstscenario's, die duidelijk maken wat het zou betekenen indien het project volledig of gedeeltelijk wordt stopgezet of volledig of gedeeltelijk wordt voortgezet?

De heer Carlos Van Hove antwoordt dat hij al vijftien jaar werkt als projectbeheerder (eerst in de telecomsector, dan in de IT-branche en vervolgens bij de MIVB). Hij had ook de leiding over de cel openbare werken en mobiliteit van een ministerieel kabinet alvorens hij aan de slag ging voor het Metro 3-project. Hij heeft daarbij uiteraard nooit op een eiland gewerkt. De MIVB zet een heel team, dat voor het merendeel bestaat uit ingenieurs, in om de studies en de civieltechnische werken op te volgen. Op een bepaald moment telde dat team 55 personen.

Daarnaast doet de MIVB ook een beroep op de specifieke vakkennis van studiebureaus en externe bedrijven. Voor de werken ter hoogte van het Grondwetplein schakelde zij de studiebureaus Greisch, Systra en Sum in. Hadden zij veel ervaring met de Brusselse bodemstructuur? Het antwoord op die vraag is eigenlijk van geen tel. Zodra zij een opdracht binnenrijven, dragen zij verantwoordelijkheid.

Bij het uitschrijven van een opdracht wordt telkens vertrokken van een bestek dat voldoet aan de regels voor overheidsopdrachten. Op voorhand wordt een systeem voor de toekenning van een score bekendgemaakt. De MIVB kiest niet zomaar een studiebureau. Na het doorlopen van een overheidsopdrachtprocedure stelt de gemachtigde ambtenaar die toezicht houdt op het bestek, een gunningsverslag op. Op basis daarvan wordt dan een besluit genomen. Op die manier is ook te werk gegaan voor de opdracht voor de civieltechnische werken. De stukken daarvan werden gedeeld met het Rekenhof. De opdracht voor de civieltechnische werken werd uitgeschreven op basis van een onderhandelingsprocedure met bekendmaking. De prijs woog daarbij voor 70 % door en de technische kwaliteit voor 30 %.

De heer Ibrahim Dönmez merkt op dat het studiebureau het bestek heeft opgesteld. Betekent dat dan ook dat het beslist heeft over de gebruikte techniek?

De heer Carlos Van Hove antwoordt dat het studiebureau inderdaad het bestek heeft opgesteld op basis van de studie die het zelf had uitgevoerd en dat het daarin de te hanteren technieken heeft omschreven. De aannemers die een offerte hebben ingediend, konden bepaalde elementen betwisten, maar hebben dat niet gedaan. Zij

avec toutes les annexes et hypothèses géotechniques qui y étaient jointes.

M. Ibrahim Dönmez en conclut qu'il en ressort une forte dépendance à l'égard des bureaux d'études. Il observe qu'à Bruxelles une technique comme la fosse blindée fonctionne et qu'elle a été utilisée en de nombreux endroits alors qu'ici on dépend d'un bureau d'études externe qui impose une technique, le *jet grouting*, qui s'avère défaillante. Pourtant, tout le monde savait que, dans le sol bruxellois, l'injection se répand et que cette technique ne fonctionne pas correctement. Il juge cela aberrant.

M. Carlos Van Hove lui rétorque que la dépendance n'est pas complète. Les bureaux d'études sont suivis par les experts internes de la STIB. Concernant la comparaison entre les différentes techniques, il n'est pas dit que celles qui ont fonctionné à une époque et à un endroit auraient fonctionné sous le palais du Midi.

M. Fouad Ahidar demande si, au sein des équipes de la STIB, la contradiction est acceptée. Il évoque le cas d'une personne qui aurait dénoncé des irrégularités pour ensuite être licencié pour faute grave. Qu'en est-il des suites du rapport de l'ombudsman à ce sujet?

Il pose ensuite d'autres questions. Puisqu'en 2015, les études de Bordet-Nord seraient plus avancées que celles de Nord-Albert, pourquoi les travaux n'ont-ils pas commencé plus tôt sur ce tronçon? Il demande aussi comment la STIB tient la Région quotidiennement au courant de la gestion des travaux et des facturations. Enfin, la STIB a-t-elle averti la Région des risques éventuels et des inconnues susceptibles d'alourdir la facture finale?

M. Philippe Thioux lui répond que le marché public évoqué ne concerne pas le projet Métro 3 mais un marché d'assistance temporaire pour des acheteurs stratégiques. Il se limite dès lors à indiquer que toutes les procédures ont été respectées.

Concernant la communication avec la Région, la STIB fonctionne en totale transparence au sujet de son PPI, notamment à travers le comité de suivi qui se réunit deux fois par an avec les trois cabinets ministériels concernés.

Il explique ensuite qu'un tel projet mené dans les années 1960 à 1980 aurait reposé sur davantage de spécialistes internes. Entre-temps, ces spécialistes sont partis et il est donc logique de faire appel à des bureaux d'études spécialisés. La STIB a néanmoins engagé des ingénieurs supplémentaires en vue de ce projet.

M. Carlos Van Hove relate que les deux tronçons ont suivi des rythmes différents. Au départ, c'est la partie Nord-Bordet qui fait l'objet de premières études. Ensuite, c'est la partie sud qui a avancé plus rapidement en raison de la nature différente du projet consistant à convertir un

hebben dus een offerte ingediend met volledige kennis van het bestek, de daarbij horende bijlagen en de geotechnische aannames die erin waren opgenomen.

De heer Ibrahim Dönmez concludeert daaruit dat er sprake was van een sterke afhankelijkheid van de studie-bureaus. Hij merkt op dat beschoeiing een techniek is die in Brussel werkt en al op veel plaatsen is gebruikt. In dit geval heeft men zich echter laten leiden door een extern studiebureau dat heeft aangestuurd op de *jetgrouting-techniek*, die achteraf ongeschikt is gebleken. Iedereen wist nochtans dat de injectie zich in de Brusselse bodem zou verspreiden en dat deze techniek niet goed werkt. Hij vindt dat verbijsterend.

De heer Carlos Van Hove antwoordt dat er geen volledige afhankelijkheid was. De eigen deskundigen van de MIVB hielden toezicht op het werk van de studie-bureaus. Men kan wel technieken gaan vergelijken, maar het is niet omdat bepaalde technieken ooit elders hebben gewerkt, dat zij ook onder het Zuidpaleis zouden hebben gewerkt.

De heer Fouad Ahidar vraagt of bij de MIVB tegenspraak wordt geduld. Hij haalt het geval aan van iemand die onregelmatigheden zou hebben gemeld en nadien wegens een ernstige fout zou zijn ontslagen. Welk gevolg werd gegeven aan het verslag van de ombudsvrouw daarover?

Vervolgens stelt hij ook nog een paar andere vragen. Er is gezegd dat de studies over het tracé tussen Bordet en het Noordstation in 2015 verder gevorderd waren dan die over het tracé tussen het Noordstation en Albert. Waarom is men dan niet eerder begonnen met de werken op dat deel? Hij vraagt ook hoe de MIVB het gewest dagelijks op de hoogte hield van het verloop van de werken en van de factureringen. Heeft de MIVB het gewest gewaarschuwd voor mogelijke risico's en onbekende factoren die de eindfactuur konden verhogen?

De heer Philippe Thioux antwoordt dat de genoemde overheidsopdracht geen betrekking heeft op het Metro 3-project, maar op een opdracht voor tijdelijke bijstand aan strategische kopers. Hij kan alleen maar zeggen dat alle procedures zijn nageleefd.

De MIVB bood in haar communicatie met het gewest volledige transparantie over haar MIP. Ze deed dat via het begeleidingscomité, dat twee keer per jaar bijeenkwam met de drie bevoegde ministeriële kabinetten.

Hij legt uit dat men in de jaren zestig tot tachtig voor een dergelijk project meer op interne specialisten kon rekenen. Inmiddels zijn die specialisten vertrokken en is het dus logisch om een beroep te doen op gespecialiseerde studie-bureaus. De MIVB heeft voor dit project echter wel extra ingenieurs aangeworven.

De heer Carlos Van Hove zegt dat voor de twee tracés in verschillende snelheden te werk is gegaan. De eerste studies waren gewijd aan het deel tussen het Noordstation en Bordet. Vervolgens ging het met het zuidelijke deel sneller vooruit, omdat de werken daarop van een geheel

prémétro en métro. Cette différence de rythme présente l'avantage de lisser les investissements nécessaires.

Il déclare ensuite que la STIB suit une méthodologie de projet comportant une base de données de risques identifiés.

M. Oliver Rittweger de Moor demande qui croire entre Alain Flausch qui aurait affirmé, selon Pascal Smet, que des projets de ce type sont sous-estimés budgétairement pour permettre une décision politique. Chris Lauwers affirme qu'au départ, il ne s'agissait pas encore forcément d'un métro, mais d'une ligne à haut niveau de service. Quant à Didier Reynders, il affirme qu'il s'agissait bien d'un métro dès le commencement du projet.

Des experts ayant contacté les membres de la commission ont affirmé que le CEO de la STIB était parfaitement informé de l'impossibilité d'utiliser la technique du *jet grouting*. Les 50 km de métro bruxellois ont été sur la base d'une autre technique, celle de la fouille blindée. Pourquoi avoir écarté cette dernière? Enfin, sommes-nous devenus dépendants des bureaux d'études externes?

M. Carlos Van Hove explique que la technique du *jet grouting* est bien celle retenue par un bureau d'études. Celui-ci ne décide cependant pas de l'attribution du marché des travaux, qui relève de la STIB, sur la base de critères bien précis. Il ne s'agit pas d'un processus opaque.

Concernant l'expertise interne, la rupture dans les travaux de métro entre 2000 et 2020 explique la disparition d'une expertise qui existait auparavant, notamment avec les départs à la pension. La STIB s'est néanmoins préparée en engageant des ingénieurs supplémentaires pour ce projet.

M. Philippe Thioux revient sur les propos attribués à M. Alain Flausch avec lesquels il est en désaccord. En tant que responsable financier, il estime qu'un projet doit être évalué au plus juste, ni surestimé ni sous-estimé, afin d'éviter les surprises au maximum. Il rappelle qu'il existe toujours des aléas classiques de 10 à 15 % dans ce type de marchés et qu'ils sont repris dans les décisions d'attribution. Mais, pour lui, il ne s'agit pas d'une sous-estimation volontaire. Ce sont les événements ultérieurs qui font évoluer les coûts, et non une volonté de minimiser le projet au départ.

Enfin, sur le risque lié au financement Beliris, il répète que la réalisation du tronçon Bordet-Nord n'était pas une condition explicite du financement des dépenses déjà pré-financées. Le protocole particulier permet de refacturer d'autres éléments que ceux liés au tronçon Bordet-Nord. La STIB n'a donc pas du tout la même interprétation juridique que la Cour des comptes, dont il juge les conclusions un peu hâtives sur ce point.

andere aard waren en erin bestonden een premetrolijn om te vormen tot een metrolijn. Die verschillende snelheid van vordering bood het voordeel dat de investeringen konden worden gespreid.

Hij zegt vervolgens dat de MIVB voor haar projecten te werk gaat op basis van een gegevensbank met vastgestelde risico's.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt wie hij nog moet geloven: Alain Flausch, die volgens Pascal Smet zou hebben beweerd dat het kostenplaatje voor dit soort projecten wordt geminimaliseerd om een politieke beslissing door te drukken, of Chris Lauwers, die stelde dat het in het begin nog niet om een metro ging, maar om een hoogwaardige openbaarvervoerslijn. Didier Reynders beweerde daarentegen dat het van bij de aanvang van het project wel degelijk om een metro ging.

Deskundigen hebben de commissieleden laten weten dat de CEO van de MIVB maar al te goed wist dat het onmogelijk was om de *jetgroutingtechniek* te gebruiken. De 50 kilometer aan Brusselse metrolijnen werd aangelegd met de beschoeiingstechniek. Waarom werd die techniek terzijde geschoven? Laten we externe studiebureaus in onze plaats beslissen?

De heer Carlos Van Hove legt uit dat de *jetgroutingstechniek* inderdaad door een studiebureau werd gekozen. Dat bureau heeft echter niet beslist over de gunning van de opdracht van werken. Dat heeft de MIVB gedaan op basis van zeer nauwkeurige criteria. Dat proces is in alle transparantie verlopen.

De interne expertise is verdwenen, omdat er tussen 2000 en 2020 geen metrowerken meer zijn uitgevoerd en de gepensioneerde deskundigen niet zijn vervangen. De MIVB had zich niettemin voorbereid door extra ingenieurs aan te werven voor dit project.

De heer Philippe Thioux gaat nog even in op de uitspraken van de heer Alain Flausch, waarmee hij het oneens is. Als financieel verantwoordelijke is hij van mening dat een project zo nauwkeurig mogelijk moet worden geraamd (niet te hoog en niet te laag) om verrassingen zoveel mogelijk te vermijden. Hij benadrukt dat we bij dit soort opdrachten altijd rekening moeten houden met een onzekerheidsmarge van 10 tot 15 % en dat die marge steeds verrekend wordt in de gunningsbeslissingen. Volgens hem is er echter geen sprake van een opzettelijke onderschatting. De kostenstijging is het gevolg van de latere gebeurtenissen en niet van de intentie om de kostprijs van het project van bij het begin te minimaliseren.

Met betrekking tot het risico dat de financiering door Beliris zou hebben ingehouden, herhaalt hij dat de aanleg van het tracé tussen Bordet en het Noordstation geen expliciete voorwaarde vormde voor de financiering van de reeds voorgefinancierde uitgaven. Het bijzondere protocol bood de mogelijkheid om uitgaven die geen verband hielden met het tracé tussen Bordet en het Noordstation, door te rekenen. De MIVB houdt er dus een

M. Hicham Talhi dit percevoir, à travers les explications données, une forme d'inconséquence financière. En substance, la logique lui paraît être la suivante: ne pas dépenser plus que ce qui est prévu année après année, même si le montant global du projet s'emballe. Il a le sentiment qu'il suffit alors de vérifier, budgétairement, si les moyens sont disponibles d'un exercice à l'autre et, le cas échéant, de demander à la Région de compenser.

Il juge aussi singulier de dissocier ainsi le tronçon Bordet-Nord et le tronçon Nord-Albert alors que, à l'origine, le projet de métro 3 consiste bien à relier Bordet à Albert. Il s'interroge également sur la manière dont la STIB reporte la responsabilité budgétaire sur la Région.

À la suite de l'ensemble des auditions, une réalité se dégage à ses yeux: les responsables politiques accordent une grande confiance à l'administration de la STIB, presque aveuglément parfois, au motif qu'il s'agit d'experts au sein d'une grande administration.

M. Philippe Thioux confirme d'emblée qu'une approche limitée aux seuls budgets annuels pose problème et que cela l'ennuie fortement. La STIB ne travaille pas ainsi, même si, malheureusement, les moyens octroyés sont souvent examinés à travers cette seule fenêtre annuelle. C'est précisément la raison d'être du PPI, qui comporte une vue pluriannuelle et même, en fin de tableau, une colonne relative au solde du projet, de manière à conserver une vision globale de l'ensemble.

M. Carlos Van Hove rappelle que le milliard de l'époque n'est plus le milliard d'aujourd'hui, compte tenu de l'inflation. L'augmentation s'explique aussi par l'élargissement du périmètre et aux surcoûts liés aux aléas techniques. Il rejette l'idée selon laquelle STIB se dédouanerait de sa responsabilité. Le gouvernement doit pouvoir faire confiance à la STIB mais l'inverse est également valable: la STIB est elle aussi dépendante des gouvernements successifs pour prendre les décisions nécessaires à l'avancement du projet.

Mme Joëlle Maison rappelle pose l'hypothèse suivante, même si elle la présente comme purement abstraite: si une autre technique était utilisée, sans démantèlement du palais du Midi, quel serait alors le montant de l'indemnité due au consortium, puisqu'il y aurait modification de technique?

Lors de l'étude d'incidence réalisée en 2018 à l'occasion de la modification du PRAS, il a été déterminé qu'il s'agissait du seul tracé possible. Or, le bureau d'études Stratec estimait justement que les études géotechniques étaient totalement insuffisantes et qu'il fallait poursuivre les

autres juridiques interprétations dan het Rekenhof op na. Hij vindt de conclusies van het hof daarover ietwat overhaast getrokken.

De heer Hicham Talhi vindt de verstrekte uitleg over de financiering op enkele punten onsamenhangend. In wezen werd volgens hem de volgende logica gehanteerd: jaar na jaar mocht niet meer worden uitgegeven dan het bedrag waarin voorzien was, ook al rezen de totale kosten voor het project de pan uit. Hij heeft de indruk dat het daarbij volstond om elk boekjaar na te gaan of de nodige budgettaire middelen beschikbaar waren en het gewest indien nodig te vragen om bij te passen.

Voorts vindt hij het merkwaardig dat het traject tussen Bordet en het Noordstation en het traject tussen het Noordstation en Albert los van elkaar werden aangepakt, terwijl het Metro 3-project oorspronkelijk bedoeld was om Bordet met Albert te verbinden. Hij stelt zich ook vragen over de manier waarop de MIVB de budgettaire verantwoordelijkheid afschuift op het gewest.

Na alle hoorzittingen is er volgens hem één ding duidelijk: de beleidsverantwoordelijken stelden een groot en bijna blind vertrouwen in de MIVB, omdat die als grote overheidsdienst over de nodige deskundigen beschikte.

De heer Philippe Thioux stelt om te beginnen dat een aanpak waarbij enkel naar de jaarlijkse budgetten wordt gekeken, hem tegen de borst stuit. Hij vindt een dergelijke methode problematisch. De MIVB werkt zo niet, ook al worden de toegekende middelen helaas elk jaar opnieuw uitsluitend op die manier onder de loep gelegd. Dat is precies de bestaansreden van het MIP, dat een meerjarenvisie bevat. Onderaan de tabel bevindt zich zelfs een kolom met het saldo van het project. Zo behoudt men een zicht op het geheel.

De heer Carlos Van Hove wijst erop dat een miljard euro van toen als gevolg van de inflatie niet meer hetzelfde bedrag is als nu. De kostenstijging valt eveneens te verklaren door de uitbreiding van de perimeter en de meerkosten die voortgevloeid zijn uit onvoorziene technische factoren. Hij is het niet eens met de opvatting dat de MIVB haar verantwoordelijkheid van zich zou hebben afgeschoven. De regering moest de MIVB kunnen vertrouwen, maar het omgekeerde gold ook. De MIVB was afhankelijk van de opeenvolgende regeringen om de beslissingen te nemen die nodig waren om het project te laten vooruitgaan.

Mevrouw Joëlle Maison maakt een louter abstracte veronderstelling. Indien men een andere techniek zou gebruiken die niet gepaard gaat met een ontmanteling van het Zuidpaleis, welke vergoeding zou dan ingevolge de verandering van techniek verschuldigd zijn aan het consortium?

In de effectenstudie die in 2018 naar aanleiding van de wijziging van het GBP werd uitgevoerd, stond dat het tracé onder het Zuidpaleis het enige mogelijke tracé was. Het studiebureau Stratec was echter van mening dat de geotechnische studies volkomen ontoereikend waren en

essais géotechniques. Au même moment, la STIB donnait pourtant à GSS le feu vert pour une poursuite au niveau permis. D'un côté, la STIB invoque l'étude d'incidence pour justifier la pertinence du tracé; de l'autre, elle semble écarter les conclusions de Stratec. Le rapport de la Cour des comptes en fait d'ailleurs état. Pourquoi une telle attitude? Vu que MM. Vervoort et Smet ont déclaré que le gouvernement ne s'était pas positionné sur les conclusions de l'étude, et qu'ils ne l'avaient même pas lue, ne fallait-il pas pour la STIB avertir le gouvernement qu'une réserve aussi importante figurait dans l'étude d'incidence.

M. Carlos Van Hove rappelle que la commission de la Mobilité a déjà longuement débattu des différentes techniques utilisables. Lorsqu'on parle d'«experts», il insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un groupe unanime. En ingénierie, il existe un consensus scientifique, certes, mais on se trouve ici dans le champ de la science appliquée, avec un décalage possible entre théorie et pratique. Concernant la technique du *dream cutter* promue par Denys, la STIB et l'entrepreneur ont attentivement examiné si cette technique pouvait convenir et ils en sont arrivés à une conclusion négative.

Quant au *jet grouting*, cette technique fonctionne et a été utilisée pour réaliser une certaine partie du chantier où la profondeur était limitée. En revanche, pour le tunnel sous le palais du Midi, où il faut descendre plus profondément jusqu'à l'argile, des problèmes de qualité apparaissent. Deux cents colonnes de *jet grouting* sont réalisées, mais avec des avertissements sur l'étanchéité et la qualité. Il aurait été possible de continuer, certes, mais avec les aléas en termes de planning et de budget, sans garantie de succès.

S'agissant de l'arrêt de certaines parties du marché public, il rappelle qu'une telle décision donne lieu à une compensation de 10 % du montant prévu. En revanche, si le permis est attaqué, suspendu ou annulé, une clause prévoit qu'aucune compensation n'est due, sauf si l'entrepreneur est remobilisé plus tard pour la même mission.

Quant à l'étude d'incidence, il précise qu'en vertu de la procédure légale, elle ne passe pas devant le gouvernement. Un comité d'accompagnement, composé d'institutions et d'administrations bruxelloises, suit cette étude sous le pilotage d'urban.brussels et en accepte les conclusions. C'est bien ce comité qui valide l'étude, puis l'instance compétente, en l'occurrence urban.brussels délivre le permis. La remarque contenue dans l'étude d'incidence a été traduite par le bureau d'études GSS dans le cahier des charges en imposant à l'entrepreneur de

dat er verdere geotechnische proeven uitgevoerd moesten worden. Tegelijkertijd gaf de MIVB echter groen licht aan GSS om verder te gaan met de vergunningsprocedure. Enerzijds beriep de MIVB zich dus op de effectenstudie om de relevantie van het tracé te rechtvaardigen, maar anderzijds bleek ze de conclusies van Stratec terzijde te schuiven. Ook het Rekenhof wijst daar in zijn verslag op. Hoe valt die houding te verklaren? De heren Vervoort en Smet hebben gezegd dat de regering geen standpunt heeft ingenomen over de conclusies van de studie en dat ze die studie zelfs niet hebben gelezen. Had de MIVB de regering dan niet moeten waarschuwen dat een dergelijk belangrijk voorbehoud in de effectenstudie stond?

De heer Carlos Van Hove herinnert eraan dat de commissie voor de Mobiliteit al uitvoerig heeft gedebatteerd over de verschillende mogelijke technieken. De “deskundigen” waar iedereen het over heeft, vormen op zich geen eensgezinde groep. Binnen de engineering is er weliswaar sprake van een wetenschappelijke consensus, maar in dit geval bevinden we ons in het domein van de toegepaste wetenschap, waarin de praktijk al eens kan afwijken van de theorie. De MIVB en de aannemer hebben grondig onderzocht of de *dreamcuttertechniek* die het bedrijf Denys voorstelde, geschikt was, maar zij kwamen tot een negatieve conclusie.

De *jetgroutingtechniek* werkt daarentegen wel en werd toegepast voor een bepaald deel van de werken op beperkte diepte. Bij de werken aan de tunnel onder het Zuidpaleis, waarbij dieper moest worden gegraven tot in de kleilaag, kwam de kwaliteit in het gedrang. Er werden tweehonderd kolommen gevormd met behulp van de *jet-groutingtechniek*, maar er werd wel gewaarschuwd voor de waterdichtheid en de kwaliteit. Er had op die manier voortgewerkt kunnen worden, maar dat zou dan gepaard hebben gegaan met grote onzekerheden op het vlak van planning en budget. Bovendien was er geen enkele garantie op succes.

Vervolgens wijst hij erop dat een eventuele beslissing om bepaalde delen van de overheidsopdracht stop te zetten aanleiding zou geven tot een schadevergoeding van 10 % van het overeengekomen bedrag. Indien daarentegen de vergunning zou worden aangevochten, geschorst of vernietigd, is geen enkele compensatie verschuldigd, tenzij de aannemer later opnieuw zou worden ingeschakeld voor dezelfde opdracht. Dat is vastgelegd in een aparte clausule.

Hij verduidelijkt eveneens dat het wettelijk zo geregeld was dat de effectenstudie niet aan de regering moest worden voorgelegd. Een begeleidingscomité, waarin verschillende Brusselse instellingen en overheidsdiensten vertegenwoordigd waren, volgde die studie onder leiding van urban.brussels op en keurde de conclusies ervan goed. Dat comité bekrachtigde de studie, waarna de bevoegde instantie, in dit geval urban.brussels, de vergunning uitreikte. Het studiebureau GSS heeft de opmerking die in de effectenstudie was opgenomen, in het bestek verwerkt

réaliser des sondages supplémentaires pour préciser les paramètres et les techniques d'exécution.

M. Fabian Maingain demande si des représentants du cabinet ne siègent pas au comité d'accompagnement des études d'incidence.

Il demande ensuite si les coûts liés au palais du Midi sont déjà englobés dans les avances de Beliris ou s'ils seront entièrement à charge du gouvernement, à financer via de la dette.

M. Carlos Van Hove répond que ni le gouvernement ni des représentants des cabinets ministériels ne siègent dans le comité d'accompagnement de l'étude d'incidence. Il n'y était donc pas présent.

M. Philippe Thioux précise que montants déjà octroyés par Beliris ont permis de couvrir les premières dépenses. Pour la suite, la STIB ne peut plus emprunter elle-même, et comme elle ne dispose pas de réserve constituée, il faudra trouver d'autres sources de financement, via des emprunts contractés au niveau régional.

Les taux d'intérêt étant beaucoup plus bas dans les premières années, **M. Fabian Maingain** demande pourquoi le recours initial s'est porté sur les fonds de Beliris plutôt que sur des emprunts à taux faibles. Il s'interroge sur l'existence d'un choix stratégique.

M. Philippe Thioux répond qu'un tel choix n'a pas été posé consciemment. Un protocole permettait un financement via Beliris et c'est ce mécanisme qui a été utilisé.

Mme Amélie Pans évoque la technique de congélation utilisée sous l'usine Côte d'Or. Cette technique a-t-elle été écartée sous le palais du Midi uniquement pour des raisons techniques ou également en raison de contraintes liées à l'adjudicataire? Ensuite, elle demande comment ont été financées les premières études, avant l'accord de 2016.

M. Olivier Willocx demande confirmation que Transamo n'a jamais facturé la STIB.

M. Fouad Ahidar précise que les irrégularités qu'il évoque concernent bien le dossier métro 3, notamment via un acheteur stratégique impliqué dans ces marchés. Il demande que les échanges avec l'Ombudsman soient annexés au rapport.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur l'absence de certaines dépenses dans l'étude d'opportunité, le plafond de 500 millions d'euros de Beliris, la structure des coûts, les audits, la part du PPI consacrée au projet et la question du lanceur d'alerte. Il s'inquiète également d'une dépendance accrue aux bureaux d'études externes.

door de aannemer de verplichting op te leggen bijkomende boringen uit te voeren om de uitvoeringsparameters en -technieken nauwkeurig te bepalen.

De heer Fabian Maingain vraagt of het bevoegde kabinet vertegenwoordigd was in het begeleidingscomité dat de effectenstudies opvolgde.

Vervolgens vraagt hij of de kosten met betrekking tot het Zuidpaleis reeds vervat zijn in de voorschotten van Beliris of dat de regering die volledig zal moeten financieren door een schuld aan te gaan.

De heer Carlos Van Hove antwoordt dat noch de regering noch vertegenwoordigers van de ministeriële kabinetten deel uitmaakten van het begeleidingscomité dat zich boog over de effectenstudie. Hij was daar dus niet aanwezig.

De heer Philippe Thioux verduidelijkt dat de eerste uitgaven konden worden betaald met bedragen die al door Beliris waren toegekend. Voor de verdere financiering kan de MIVB niet langer zelf leningen aangaan. Vermits zij niet beschikt over opgebouwde reserves, zal op zoek moeten worden gegaan naar andere financieringsmogelijkheden door het gewest geld te laten lenen.

Aangezien de rentevoeten in de eerste jaren aanzienlijk lager waren, vraagt de **heer Fabian Maingain** waarom aanvankelijk een beroep werd gedaan op de middelen van Beliris in plaats van goedkoop geld te lenen. Hij vraagt of dat een strategische keuze was.

De heer Philippe Thioux antwoordt dat dat geen bewuste keuze was. Een protocol maakte financiering via Beliris mogelijk en dat mechanisme werd toegepast.

Mevrouw Amélie Pans verwijst naar de bevroerings-techniek die werd toegepast onder de fabriek van Côte d'Or. Werd die techniek enkel om technische redenen uitgesloten onder het Zuidpaleis of speelden er ook beperkingen mee die verband hielden met de opdrachtnemer? Daarnaast vraagt zij hoe de eerste studies, vóór het akkoord van 2016, werden gefinancierd.

De heer Olivier Willocx vraagt of het klopt dat Transamo nooit een factuur heeft opgemaakt voor de MIVB.

De heer Fouad Ahidar verduidelijkt dat de onregelmatigheden waarover hij het had, wel degelijk verband houden met het Metro 3-dossier en meer bepaald met de betrokkenheid van een strategische aankoper bij de opdrachten. Hij vraagt om de briefwisseling met de ombudsvrouw daarover als bijlage bij het verslag te voegen.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat in op het ontbreken van bepaalde uitgaven in de opportuniteitsstudie, het plafond van 500 miljoen euro van Beliris, de kostenstructuur, de audits, het deel van het MIP dat gewijd was aan het project en de rol van de klokkenluider. Hij uit ook zijn bezorgdheid over de toenemende afhankelijkheid van externe studiebureaus.

M. Carlos Van Hove répond que la technique de congélation est bien utilisée sur une partie du chantier, notamment pour le passage sous le tunnel de tram, mais qu'elle n'est pas adaptée au cas du palais du Midi. Il précise également que Transamo n'a pas, à sa connaissance, facturé la STIB, qu'il n'y a pas de morcellement intentionnel des marchés et que certaines évolutions du projet expliquent l'ajout tardif de certaines composantes comme le dépôt.

Sur les audits, il faut distinguer l'audit global de la STIB réalisé par PwC et l'audit confié à Arcadis en tant que *quantity surveyor*. Sur la station Albert, certains aménagements non prévus initialement ont entraîné des coûts supplémentaires.

M. Philippe Thioux précise que le budget futur dépend des décisions politiques et que des financements complémentaires devront être trouvés au-delà des dotations habituelles.

Relancé sur la question du financement initial, il répond clairement que les 500 millions d'euros n'ont jamais été suffisants et qu'il a toujours été entendu que des moyens supplémentaires devraient être trouvés.

Il précise ensuite que Beliris a remboursé environ 440 à 444 millions d'euros sur les 460 millions engagés, hors matériel roulant, et que la convention couvre un périmètre plus large que le seul métro 3.

M. Carlos Van Hove ajoute que le financement relève des gouvernements successifs et que la STIB agit comme exécutant dans ce cadre.

L'arrêt complet du projet nécessiterait encore environ 172 millions d'euros pour sécuriser et clôturer les chantiers, portant le total des dépenses sans utilité à environ 700 millions d'euros. Toutefois, des scénarios intermédiaires permettent de conserver une utilité partielle des investissements.

Il affirme qu'il est plus pertinent de poursuivre le projet, en l'absence de nouvelle décision gouvernementale, et rappelle que l'utilité globale du métro 3 n'est pas remise en cause. Sur le plan technique, la poursuite des travaux sur le tronçon Nord-Albert permettrait d'améliorer significativement la performance du réseau tram grâce à la suppression de certains nœuds de congestion.

Enfin, il précise que la technique retenue pour le palais du Midi est une méthode à ciel ouvert avec pieux forés, permettant de maintenir les façades tout en reconstruisant l'intérieur.

De heer Carlos Van Hove antwoordt dat de bevroeringstechniek wel degelijk werd gebruikt voor een deel van de werken, onder meer voor de doorgang onder de tramtunnel, maar dat die techniek niet geschikt is onder het Zuidpaleis. Hij verduidelijkt ook dat Transamo, voor zover hij weet, geen facturen heeft opgemaakt voor de MIVB, dat er geen sprake is van een doelbewuste versnippering van de opdrachten en dat door bepaalde bijsturingen van het project sommige onderdelen, zoals de stelplaats, pas later werden toegevoegd.

Wat de audits betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen de algemene audit van de MIVB door PwC en de audit die werd toevertrouwd aan Arcadis als *quantity surveyor*. Voorts hebben bepaalde aanpassingswerken in het station Albert, die aanvankelijk niet gepland waren, tot extra kosten geleid.

De heer Philippe Thioux verduidelijkt dat het toekomstige budget afhankelijk is van politieke beslissingen en dat naar bijkomende financiële middelen bovenop de gebruikelijke dotaties zal moeten worden gezocht.

Hij stelt ook klaar en duidelijk dat de oorspronkelijke financiering van 500 miljoen euro nooit als toereikend werd beschouwd en dat er steeds van uitgegaan werd dat naar bijkomende middelen zou moeten worden gezocht.

Hij verduidelijkt vervolgens dat Beliris ongeveer 440 tot 444 miljoen euro van de bestede 460 miljoen euro, exclusief rollend materieel, heeft terugbetaald en dat de overeenkomst een ruimer toepassingsgebied bestrijkt dan enkel Metro 3.

De heer Carlos Van Hove voegt er nog aan toe dat de financiering onder de bevoegdheid van de opeenvolgende regeringen valt en dat de MIVB zich enkel bezighoudt met de uitvoering.

Indien het project volledig wordt stopgezet, zou het nog ongeveer 172 miljoen euro kosten om de werken af te ronden en de plaatsen waar gewerkt werd, veilig achter te laten, waardoor het totale kostenplaatje zou neerkomen op ongeveer 700 miljoen euro, zonder dat er enig bruikbaar resultaat is opgeleverd. Er zijn evenwel tussenscenario's denkbaar waarbij de verrichte investeringen toch nog deels nuttig zouden zijn.

Hij stelt dat het, zolang er geen nieuwe regeringsbeslissing is, zinvoller is om het project voort te zetten. Hij benadrukt dat het algemene nut van Metro 3 niet ter discussie staat. Vanuit technisch oogpunt zou de voortzetting van de werken op het traject tussen het Noordstation en Albert de efficiëntie van het tramnet aanzienlijk verbeteren door bepaalde knelpunten weg te werken.

Tot slot verduidelijkt hij dat ter hoogte van het Zuidpaleis werd gekozen voor een bovengrondse bouwmethode, met geboorde palen, zodat de gevels behouden kunnen blijven. De binnenkant zou worden heropgebouwd.

1.3.3. *Exposé introductif de Cédric Bossut, directeur de Beliris*

M. Cédric Bossut a tenu devant les députés l'exposé introductif suivant:

«Pour cette deuxième audition de Beliris dans le cadre de la Commission Parlementaire consacrée au projet Metro 3 et suite à votre demande, je vais aborder avec vous le suivi budgétaire et financier du tronçon Bordet-Nord.

Cette présentation se déroulera de la manière suivante: une première partie sera consacrée au cadre procédural mis en place par Beliris pour assurer le suivi budgétaire du tronçon Bordet – Nord dont la maîtrise d'ouvrage nous a été déléguée par la STIB. J'exposerai ensuite une synthèse des grandes évolutions budgétaires du programme Bordet-Nord. Enfin, j'aborderai le financement alloué par Beliris au projet de métro 3.

Dans le cadre du programme Bordet-Nord, 3 piliers ont systématiquement été monitorés: le planning, le budget et les risques. Les évolutions de chacun de ces trois piliers ont été tracées et justifiées dans des rapports de Global Monitoring. Ces rapports ont été établis en collaboration avec Arcadis, le bureau désigné, le 08 décembre 2017, pour le cost control, le quantity survey, le suivi du planning et la gestion des risques. Le principe de ce marché a été validé par le Conseil des ministres en mars 2016. À l'issue de la procédure d'attribution de marché, la STIB a approuvé la désignation d'Arcadis en décembre 2017.

Pour suivre le budget, Beliris a mis en place deux processus distincts:

- Premièrement: Un processus de gestion du budget global. Ce processus s'applique à l'ensemble du programme entre Bordet et Gare du nord à partir de l'approbation, en juillet 2016, de l'avant-projet par le Gouvernement régional. Ce processus macro identifie les différentes enveloppes budgétaires du programme Bordet – Nord et a permis la mise en place d'un reporting structuré à l'attention de la STIB et des membres du comité stratégique;
- Deuxièmement: Un processus de gestion des changements spécifiques aux lots dont les études détaillées ont été commandées, à savoir les lots 1 – gare du nord, 2 – dépôt et 3 – génie civil du tunnel et des stations. Ce processus s'applique au niveau micro de chaque change request. Il alimente, d'une part, un reporting spécifique à l'attention de la STIB et, d'autre part, le processus macro de suivi du budget global.

Au niveau macro, pour le programme Bordet-Nord, un budget global a été établi. Ce budget est composé de différentes enveloppes correspondant à l'investissement

1.3.3. *Inleidende uiteenzetting van Cédric Bossut, directeur van Beliris*

De heer Cédric Bossut heeft voor de commissieleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

Voor deze tweede hoorzitting met Beliris in de parlementaire commissie over het Metro 3-project zal ik vandaag op uw verzoek de budgettaire en financiële follow-up van het traject tussen Bordet en het Noordstation toelichten.

Mijn uiteenzetting is als volgt opgebouwd. Eerst zal ik de procedure schetsen die Beliris heeft opgezet om de werken op het tracé tussen Bordet en het Noordstation, waarvoor de MIVB het bouwheerschap aan ons had gedelegeerd, budgettair op te volgen. Vervolgens zal ik een overzicht geven van de belangrijkste budgettaire evoluties van het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation. En tot slot zal ik ingaan op de financiering van het Metro 3-project door Beliris.

Binnen het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation werden stelselmatig drie pijlers opgevolgd: de planning, het budget en de risico's. De evoluties binnen elk van die drie pijlers werden omschreven en verantwoord in algemene monitoringverslagen. Die verslagen werden opgesteld in samenwerking met Arcadis, dat op 8 december 2017 werd aangewezen voor de kostencontrole, de kwantiteitsmeting, de opvolging van de planning en het risico-beheer. De ministerraad keurde in maart 2016 de opdracht daarvoor principieel goed. Na afloop van de procedure voor de gunning van de opdracht keurde de MIVB de aanstelling van Arcadis in december 2017 goed.

Voor de budgettaire opvolging heeft Beliris twee afzonderlijke processen opgezet:

- Het eerste proces was gericht op het beheer van het globale budget en had betrekking op het volledige programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation. Het trad in voege zodra de Brusselse Regering het voorontwerp in juli 2016 had goedgekeurd. Dat macroproces omvatte een overzicht van de verschillende budgettaire enveloppes van het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation. Op basis daarvan kon structureel verslag worden uitgebracht aan de MIVB en de leden van het strategisch comité.
- Het tweede proces hield verband met het beheer van de specifieke wijzigingen van de percelen waarvoor gedetailleerde studies waren besteld, met name het eerste perceel (het Noordstation), het tweede perceel (de stelplaats) en het derde perceel (de civieltechnische werken voor de tunnel en de stations). Dat proces werd op microniveau uitgevoerd bij elke change request. Daarover werd specifiek verslag uitgebracht aan de MIVB. Vervolgens werden de bevindingen ervan meegenomen in het macroproces voor de opvolging van het globale budget.

Op macroniveau werd een alomvattende begroting voor het programma Bordet-Noord opgesteld. Die begroting omvatte verschillende budgetten die respectievelijk

dépôt, l'investissement tunnel-stations (génie civil & parachèvement), l'investissement Gare du Nord (génie civil uniquement), les acquisitions foncières, les honoraires ou le matériel roulant. Au sein de chacune de ces enveloppes, on distinguera un budget pour l'investissement de base, un autre d'inflation pour tenir compte de la révision entre 2015 et 2020, une provision pour risques de 10 % et finalement l'impact des changements intervenus.

Dans ce projet, une des missions de Beliris en tant que maître d'ouvrage délégué consiste à assurer un monitoring régulier du budget global pour le tronçon Bordet-Nord. Ce monitoring a pour objet d'informer de manière périodique et la plus complète possible les différents niveaux de gouvernance du projet, à savoir le comité de pilotage, le comité stratégique et le Gouvernement régional. Il s'agit donc d'une mission d'information et pas d'une mission d'évaluation de l'opportunité des demandes de modifications du programme faites par la STIB, la Région ou les autres partenaires du projet.

Pour chaque enveloppe, à partir de l'approbation par le gouvernement de l'avant-projet, une estimation a été établie par BMN. Dès 2018, ces estimations ont également été contrôlées par Arcadis dans le cadre de sa mission de cost control.

À chaque itération ou demande de modification substantielle, BMN estime l'impact du changement et Arcadis le contrôle. Dans un second temps, les coûts induits pour l'inflation et l'impact sur la provision pour risques sont actualisés et intégrés dans le budget de l'enveloppe concernée. Enfin, l'ensemble est remonté au comité de pilotage puis au comité stratégique qui valide.

En matière de reporting et de communication, il convient de distinguer deux périodes: avant 2018 et après 2018, moment où le reporting a été renforcé grâce au soutien d'Arcadis.

Avant 2018, Beliris présentait les évolutions budgétaires à des moments clés du projet comme l'élaboration du plan directeur en mars 2015 ou de l'avant-projet en juillet 2016. À ces moments clé, l'estimation du programme Bordet-Nord a été actualisée et présentée pour validation, aux organes décisionnels et au Gouvernement régional. Par ailleurs, en juillet 2016, Beliris a transmis aux membres du comité de coopération, composé à l'époque de 12 membres, une note expliquant les évolutions budgétaires entre le plan directeur et l'avant-projet.

À partir de 2018, un monitoring régulier, dont l'objectif était de suivre et d'expliquer les évolutions des enveloppes budgétaires aux membres du comité stratégique, a été présenté en moyenne tous les 3 mois. Cela a permis de faire valider par ce dernier toutes les évolutions budgétaires du programme entre Bordet et Gare du Nord. Ce global

bestemd waren voor de investering in de stelplaats, de investering in de tunnel en de stations (civieltechnische werken en afwerking), de investering in de werken ter hoogte van het Noordstation (enkel civieltechnische werken), de grondaankopen, de erelonen en het rollend materieel. Elk van die budgetten omvatte een budget voor de basisinvestering, een inflatiebudget om rekening te houden met de prijsherzieningen tussen 2015 en 2020, een risicoprovisie van 10 % en tot slot een bedrag om de impact van de doorgevoerde wijzigingen op te vangen.

Als gedelegeerd bouwheer had Beliris onder meer de opdracht om het globale budget voor het traject tussen Bordet en het Noordstation regelmatig te monitoren. Die monitoring was erop gericht de verschillende instanties die het project beheerden (de stuurgroep, het strategisch comité en de Brusselse Regering), op gezette tijden zo volledig mogelijk te informeren. Het doel van de opdracht was dus om informatie te verstrekken en niet om te beoordelen of de verzoeken van de MIVB, het gewest en de andere projectpartners om het programma te wijzigen opportuun waren.

Voor elk budget werd, zodra het voorontwerp door de regering was goedgekeurd, een raming opgesteld door BMN. Vanaf 2018 werden die ramingen ook gecontroleerd door Arcadis, dat de opdracht had gekregen om kostencontroles uit te voeren.

Telkens wanneer een proces werd overgedaan of een verzoek werd geformuleerd om een wezenlijke wijziging aan te brengen raamde BMN de impact van de wijziging, waarna Arcadis die controleerde. Daarna werden de extra kosten ingevolge de inflatie en de impact op de risicoprovisie herberekend en verrekend in het desbetreffende budget. Dat alles werd tot slot voorgelegd aan de stuurgroep en aan het strategisch comité, dat zijn goedkeuring gaf.

Wat de rapportering en bekendmaking betreft, dienen we een onderscheid te maken tussen de periode voor en de periode na 2018, toen voor de rapportering bijkomend een beroep werd gedaan op Arcadis.

Vóór 2018 lichtte Beliris op belangrijke momenten in de ontwikkeling van het project, zoals bij de opmaak van het richtplan in maart 2015 en de uitwerking van het voorontwerp in juli 2016, toe hoe het budget evolueerde. Op die belangrijke momenten werd de raming van het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation bijgewerkt en ter goedkeuring voorgelegd aan de besluitvormingsorganen en de Brusselse Regering. In juli 2016 stuurde Beliris naar de twaalf leden die het samenwerkingscomité toen telde, een nota waarin toegelicht was hoe het budget tussen het richtplan en het voorontwerp was geëvolueerd.

Vanaf 2018 werd de situatie op geregelde tijdstippen (gemiddeld om de drie maanden) gemonitord om de evolutie van de budgetten op te volgen en daarover toelichting te verschaffen aan de leden van het strategisch comité. Op basis daarvan was het mogelijk om alle budgettaire evoluties van het programma voor het traject

monitoring a également permis, à partir de 2018, de faire un reporting régulier sur les risques majeurs et l'évolution des plannings.

Ayant lieu, en moyenne tous les 3 mois, il y a eu entre novembre 2018 et avril 2023 (date du dernier global monitoring avant la suspension du programme), 20 rapports adressés au comité stratégique. Ces modalités de travail ont été confirmées dans le protocole du 05 mai 2020 relatif aux travaux d'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le Nord à Bruxelles-Partie Tunnel-stations-Dépôt.

Le slide présente une représentation du suivi budgétaire mis en place. Chaque colonne représente un global monitoring et permet de visualiser les écarts avec les monitoring précédents.

Outre le processus macro qui vient d'être explicité, à partir de 2019 et de la commande des premières études détaillées, à savoir les études de projet qui consiste dans la rédaction d'un cahier des charges de travaux et d'un métré détaillé, Beliris a mis en place un processus micro plus structuré dans lequel, outre BMN et Arcadis, la STIB a été associée étroitement. Ce processus prévoit une analyse détaillée des impacts et la formalisation des demandes sous forme de Change Request.

Cela permet de garantir une meilleure maîtrise des coûts et une traçabilité des modifications demandées, qu'elles soient validées ou non. En effet, ce processus permet de cadrer la validation et l'engagement de chacun des parties prenantes puisqu'il décrit la manière dont les impacts vont être analysés, et sur la base de cette analyse, quels organes prendront la décision d'implémenter le changement ou non, que ce soit au niveau opérationnel pour des modifications peu substantielles, jusqu'au Comité Stratégique pour des modifications beaucoup plus importantes.

Ce processus se déroule de la manière suivante: lorsqu'un besoin, demande ou changement est identifié suite à la demande d'un partenaire, celui-ci est formalisé par un «Change Request». Cette formalisation permet de systématiquement déclencher une analyse des impacts que le changement pourrait avoir sur le projet s'il est pris en compte. Cet examen analysera notamment les impacts techniques et financiers mais également les impacts sur le périmètre du permis d'urbanisme. Sur la base de cette analyse multicritère, et de l'ampleur des impacts, l'intégration du changement est validée (ou refusée) par l'instance compétente. Et enfin, après validation, le changement est intégré au programme, les plans sont modifiés et les estimations des enveloppes du processus macro ajustées pour que l'information soit remontée vers le comité stratégique.

tussen Bordet en het Noordstation door dat comité te laten goedkeuren. Die algemene monitoring maakte het ook mogelijk om vanaf 2018 regelmatig te rapporteren over de belangrijkste risico's en de bijsturing van de plannings.

Aan een gemiddelde van een rapport om de drie maanden werden er tussen november 2018 en april 2023 (datum van de laatste algemene monitoring, voordat het programma werd opgeschort) 20 rapporten bezorgd aan het strategisch comité. Die werkwijze werd bekrachtigd in het protocol van 5 mei 2020 over de werken voor de uitbreiding van het hoogperformante openbaarvervoersnet naar het noorden van Brussel - Gedeelte tunnel-stations-stelplaats.

De slide biedt een overzicht van de ingestelde budgetopvolging. Elke kolom geeft een algemene monitoring weer en toont de verschillen met de vorige monitorings.

Naast het macroproces dat ik daarnet heb toegelicht, startte Beliris vanaf 2019 na het bestellen van de eerste uitvoerige studies (ontwerpstudies bestaande uit de opmaak van een bestek voor werken en een gedetailleerde meetstaat) een nauwkeuriger gestructureerd microproces op, waarbij naast BMN en Arcadis ook de MIVB nauw werd betrokken. Dat proces strekte ertoe uitvoerige impactanalyses uit te voeren en de gevraagde wijzigingen in de vorm van change requests te formaliseren.

Dat moest het mogelijk maken om de kosten beter onder controle te houden en een spoor bij te houden van de gevraagde wijzigingen, ongeacht of die werden goedgekeurd of niet. Dat proces bood namelijk een kader voor de goedkeuring die elk van de betrokken partijen moest verlenen en voor de verbintenissen die ze aangingen, door te omschrijven op welke manier impactanalyses moesten worden uitgevoerd en welke organen op basis van die analyse de beslissing zouden nemen om de verandering al dan niet te implementeren, gaande van niet zo wezenlijke wijzigingen die op operationeel niveau beslecht werden, tot veel ingrijpendere wijzigingen waarover het strategisch comité zich moest buigen.

Het verliep als volgt: wanneer op vraag van een partner een behoefte, een verzoek of een wijziging naar voren werd geschoven, werd dat formeel geregistreerd als een change request. Aansluitend op die formele registratie kon stelselmatig worden onderzocht welke gevolgen de verandering zou kunnen hebben voor het project, indien die in aanmerking werd genomen. Daarbij werden de technische en financiële gevolgen onder de loep genomen, maar ook de gevolgen op het vlak van de stedenbouwkundige vergunning. Op basis van dat onderzoek aan de hand van meerdere criteria en al naargelang van de omvang van de gevolgen gaf de bevoegde instantie haar goedkeuring (of weigerde ze) om de verandering op te nemen. Na goedkeuring werd de verandering tot slot opgenomen in het programma, werden de plannen gewijzigd en werden de budgetramingen van het macroproces aangepast, zodat de informatie kon worden doorgespeeld aan het strategisch comité.

(Slide 9) Quelques chiffres concernant ces demandes de «Change Requests». Entre 2019 et 2023, 438 change request ont été traités dont 304 ont été validés. 257 change request sont inférieurs à 1.000.000 euros et représentent tous ensemble un montant de 18,6 millions d'euros. Les grandes vagues de modifications ou de change request ont été constatées à l'issue de l'étude d'incidences ou de la demande de modifications des plans faite par Urban à l'issue de l'enquête publique sur la demande de permis d'urbanisme.

(Slide 10) Les processus de suivi budgétaire ayant été expliqués, le deuxième volet de ma présentation concerne l'évolution budgétaire du programme Bordet-Nord depuis l'étude d'opportunité jusqu'à octobre 2022.

Pour mémoire, l'estimation réalisée par BMN dans le cadre de l'étude d'opportunité d'août 2012 reposait sur un coût linéaire de 100 millions d'euros par kilomètre pour le génie civil de l'infrastructure, appliqué à un tracé de 5,9 km, le coût estimé était donc de 590 millions d'euros.

À ce montant de génie civil s'ajoutaient 63,7 millions d'euros pour les systèmes de transport/équipements, portant le total à 653,7 millions d'euros pour le trajet Bordet-Nord.

En prenant l'hypothèse qu'un métro coûte 8,5 millions d'euros et le fait que 20 véhicules sont nécessaires pour assurer une exploitation à 3 minutes de la nouvelle ligne de métro, BMN a prévu 170 millions d'euros pour l'achat du matériel roulant, sur la base de données de la STIB. L'acquisition de matériel roulant n'a cependant jamais fait l'objet d'un suivi par Beliris car hors scope de la délégation de maîtrise d'ouvrage. Ce poste est donc resté inchangé pendant toute l'évolution du projet.

Le programme Bordet-Nord est donc estimé au moment de l'étude d'opportunité en 2012 à 824,2 millions d'euros.

Lors de l'élaboration du plan directeur, approuvé par le Gouvernement régional en mars 2015, l'estimation pour le même trajet a été révisée de 653,7 millions d'euros à 661,2 millions d'euros, soit une augmentation de 7,5 millions d'euros.

Cette évolution s'explique par la méthodologie d'estimation appliquée dans le cadre du plan directeur. Alors que l'étude d'opportunité se fondait sur un coût linéaire uniforme de 100 millions d'euros/km, BMN a, pour le plan directeur, utilisé des ratios par mètre carré et par mètre cube (pour les parois, radiers, terrassements, etc.) ainsi qu'une estimation par objet (stations et tunnel).

Dans le cadre du plan directeur, quatre enveloppes supplémentaires ont, en outre, été ajoutées à l'estimation en mars 2015:

(Slide 9) Enkele cijfers met betrekking tot de gevraagde change requests. Tussen 2019 en 2023 werden 438 change requests behandeld, waarvan er 304 werden goedgekeurd. Met 257 verzoeken ging een bedrag gemoeid van minder dan 1 miljoen euro, goed voor een totaal van 18,6 miljoen euro. De meeste wijzigingsverzoeken of change request volgden op de effectenstudie en op de vraag van urban.brussels na afloop van het openbaar onderzoek over de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag om de plannen aan te passen.

(Slide 10) Nu ik u het verloop van de budgetopvolging heb uitgelegd, zal ik in het tweede deel van mijn uiteenzetting de evolutie van het budget voor het programma Bordet-Nord vanaf de opportuniteitsstudie tot oktober 2022 belichten.

Ter herinnering: BMN ging in de raming die het in het kader van de opportuniteitsstudie van augustus 2012 had uitgevoerd, uit van een lineaire kostprijs van 100 miljoen euro per kilometer voor de civieltechnische infrastructuurwerken. Op een tracé van 5,9 km kwam de geraamde kostprijs dus neer op 590 miljoen euro.

Bovenop dat bedrag voor de civieltechnische werken kwam 63,7 miljoen euro voor de vervoerssystemen en de uitrustingen, wat het totaal voor het traject tussen Bordet en het Noordstation op 653,7 miljoen euro bracht.

Ervan uitgaande dat een metro 8,5 miljoen euro kost en dat er 20 voertuigen nodig zijn om een nieuwe metrolijn met een bediening om de drie minuten te kunnen uitbaten, bepaalde BMN op basis van de gegevens van de MIVB dat er 170 miljoen euro nodig zou zijn voor de aankoop van het rollend materieel. Beliris heeft de aankoop van rollend materieel echter nooit opgevolgd, aangezien dat onderdeel niet onder het gedelegeerd bouwheerschap viel. Die uitgavenpost is dus gedurende het hele verloop van het project ongewijzigd gebleven.

De kostprijs van het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation werd op het moment van de opportuniteitsstudie in 2012 dus geraamd op 824,2 miljoen euro.

Bij de uitwerking van het richtplan, dat de Brusselse Regering in maart 2015 goedkeurde, werd de raming voor datzelfde traject bijgesteld van 653,7 miljoen euro naar 661,2 miljoen euro. Dat is een toename met 7,5 miljoen euro.

Dat verschil valt te verklaren door de ramingsmethode die voor het richtplan werd toegepast. Terwijl de opportuniteitsstudie gebaseerd was op één lineaire kostprijs van 100 miljoen euro per kilometer, gebruikte BMN voor het richtplan verhoudingsgewijze ramingen per vierkante meter en per kubieke meter (voor de wanden, bodemplaten, grondwerken, ...) en een raming per voorwerp (stations en tunnel).

Op basis van het richtplan werden in maart 2015 vier bijkomende budgetten toegevoegd aan de raming:

- la première concerne le dépôt. Lors de l'étude de faisabilité, la STIB a demandé en août 2014 à Beliris d'intégrer également l'étude et la construction d'un nouveau dépôt combiné à un atelier dans le programme Bordet-Nord. Le coût du dépôt/atelier était estimé à 70 millions d'euros;
- lors de l'élaboration du masterplan, les emplacements des futures stations ont également été définis avec plus de précision, ce qui a permis d'établir une estimation des coûts liés aux expropriations temporaires ou définitives. Une enveloppe de 24,5 millions d'euros a été prévue à cet effet en 2015;
- afin d'avoir une vue globale sur le coût total du projet, il a été décidé d'intégrer l'enveloppe dédiée aux études (65 millions d'euros) dans ce budget;
- enfin, il a également été décidé de prévoir une enveloppe pour les imprévus lors de l'exécution des travaux, équivalente à 10 % du montant des travaux, soit 73,1 millions d'euros. Ce pourcentage de 10 % correspond à la pratique de Beliris pour les imprévus en chantier.

Le total du budget correspondant au plan directeur est donc de 1.063,8 millions d'euros.

À la fin de l'avant-projet, en juillet 2016, l'estimation s'élève à 1.120 millions d'euros, soit une augmentation de 57 millions d'euros. Les principales évolutions par rapport au plan directeur sont les suivantes:

- Les coûts du dépôt, qui avaient été estimés forfaitairement dans le plan directeur, augmentent de 10,8 millions d'euros, en fonction de la configuration retenue par la STIB et validée par le Copil de novembre 2015.

S'y ajoutent 11,2 millions d'euros liés aux demandes supplémentaires de la STIB pour ajouter trois, puis quatre voies supplémentaires de remisage dans le dépôt, déplacer deux voies pour les trains de travaux et ajouter un pont roulant dans l'atelier.

Avec ces augmentations, le dépôt représente un budget total estimé de 91,9 millions d'euros que le Gouvernement régional n'a validé qu'à hauteur de 90 millions d'euros.

- Les coûts pour la partie des stations et tunnel augmentent de 11,2 millions d'euros, suite à l'actualisation par BMN de l'estimation et à l'ajout d'une enveloppe de 9,8 millions d'euros destinée aux déplacements des installations concessionnaires.

S'y ajoutent 24 millions d'euros de demandes supplémentaires, comprenant:

- 6 millions d'euros pour les honoraires liés à l'assistance de la Région dans les acquisitions du foncier,

- Het eerste budget had betrekking op de stelplaats. Tijdens de uitvoering van de haalbaarheidsstudie vroeg de MIVB Beliris in augustus 2014 om ook de studie over en de bouw van een nieuwe stelplaats en de bijhorende werkplaats op te nemen in het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation. De kostprijs van de stelplaats en het werkhuis werd geraamd op 70 miljoen euro.

- Bij de opmaak van het masterplan werd ook nauwkeuriger bepaald waar de toekomstige stations precies zouden komen. Daardoor was het mogelijk om een raming te maken van de kosten voor tijdelijke of definitieve onteigeningen. Daarvoor werd in 2015 een bedrag van 24,5 miljoen euro begroot.

- Om een totaalbeeld te krijgen van de totale kostprijs van het project werd beslist om het budget voor de studies (65 miljoen euro) daar mee in op te nemen.

- Tot slot werd beslist om een bedrag voor onvoorziene uitgaven tijdens de uitvoering van de werken te begroten, dat overeenstemde met 10 % van het bedrag van de werken, ofwel 73,1 miljoen euro. Dat percentage van 10 % hanteert Beliris doorgaans voor onvoorziene uitgaven tijdens de werken.

Het totale budget op basis van het richtplan bedroeg dus 1.063,8 miljoen euro.

Bij de afronding van het voorontwerp, in juli 2016, bedroeg de raming 1,120 miljard euro, ofwel 57 miljoen euro meer. Dit waren de bedragen die het meest verschilden ten opzichte van het richtplan:

- De kosten voor de stelplaats, die in het richtplan forfaitair waren geraamd, vielen 10,8 miljoen euro hoger uit, ingevolge de configuratie die de MIVB had gekozen en de stuurgroep in november 2015 had goedgekeurd.

Daar kwam nog 11,2 miljoen euro bovenop ingevolge de bijkomende verzoeken van de MIVB om drie, en vervolgens vier extra rangeersporen in de stelplaats toe te voegen, twee sporen voor de werktreinen te verplaatsen en een rolbrug toe te voegen in de werkplaats.

Door die kostenverhogingen liep het totale geraamde budget voor de stelplaats op tot 91,9 miljoen euro. De Brusselse Regering keurde echter een bedrag van slechts 90 miljoen euro goed.

- De kosten voor de stations en de tunnel stegen met 11,2 miljoen euro, doordat BMN de raming had bijgewerkt en er een budget van 9,8 miljoen euro was toegevoegd om de installaties van de concessiehouders te verplaatsen.

Daar kwam 24 miljoen euro bovenop voor bijkomende verzoeken, meer bepaald:

- 6 miljoen euro erelonen om het gewest bij te staan bij de aankoop van gronden,

- 9,5 millions d'euros pour l'installation d'un second ascenseur pour chaque quai dans chaque station, à la demande du SIAMU,

- 8,5 millions d'euros pour l'élargissement des périmètres à réaménager en surface au droit des stations.

Le gouvernement bruxellois approuve l'avant-projet et l'estimation qui y est liée, soit 1.120 millions d'euros, en juillet 2016.

Entre juillet 2016 et décembre 2018, le coût du programme est resté stable, à 1.120 millions d'euros.

Fin 2019, l'estimation pour le programme Bordet–Nord (PBN) atteint 1.269 millions d'euros, soit +149 millions d'euros par rapport à décembre 2018.

L'origine du supplément est double. La moitié (ou 79 millions d'euros) est liée au développement des études (p.ex. pollution des sols, monitoring, intégration du puits de départ à l'enveloppe «Tunnel-Stations-Dépôt», etc.). On peut en conclure que le bureau de cost control désigné en 2017 a contrôlé les coûts et corrigé dans un certain nombre de cas l'estimation. L'autre moitié (ou 77,3 millions d'euros) est liée à des modifications de programme validées en comité stratégique. Parmi ces modifications, on retiendra, à titre d'exemple,

- les surcoûts liés à l'adaptation des techniques de construction de la station RIGA, suite à la demande de classement du square RIGA déposée notamment par la commune de Schaerbeek. Cette demande a induit un surcoût d'honoraires de +700.000 euros pour étudier 17 variantes et un coût d'investissement complémentaire de +3,8 millions d'euros;
- les surcoûts liés à l'adaptation de l'architecture des stations pour intégrer les locaux techniques de Haute Tension complémentaires: Honoraires supplémentaires: +51.000 euros // Investissement: 3,5 millions d'euros (suite à un changement dans les besoins STIB);
- la commande de modèle BIM permettant de modéliser les stations et le dépôt en 3D. Cette technologie qui n'existait pas lors de la rédaction du cahier des charges, induit un surcoût d'honoraires de +7 millions d'euros pendant les études et de 2 millions d'euros pendant les travaux;
- la demande de la Région d'intégrer dans le programme l'Hypercoordination de la zone de chantier du métro dès le démarrage du chantier à la gare du nord, ce qui induit un surcoût de +13,7 millions d'euros.

En décembre 2019, le reporting fait au comité stratégique mentionne donc un coût de 1.269 millions d'euros.

En décembre 2020, le comité stratégique approuve une actualisation de l'estimation avec un supplément de 165 millions d'euros, intégrant:

- 9,5 miljoen euro voor de plaatsing van een tweede lift op elk perron in elk station, op vraag van de brandweer,

- 8,5 miljoen euro voor de uitbreiding van de herin te richten bovengrondse zones aan de stations.

In juli 2016 keurde de Brusselse Regering het voorontwerp en de bijhorende raming van 1,120 miljard euro goed.

Tussen juli 2016 en december 2018 bleven de kosten van het programma stabiel op 1,120 miljard euro.

Eind 2019 bedroeg de raming voor het programma Bordet-Noord (PBN) 1,269 miljard euro, ofwel 149 miljoen euro meer dan in december 2018.

De oorzaak van die stijging is tweeledig. De helft van dat bedrag (79 miljoen euro) ging naar studies (bodemverontreiniging, monitoring, verrekening van de startschacht in het budget voor het gedeelte “tunnel-stations-stelplaats”, ...). We kunnen daaruit concluderen dat het bureau dat in 2017 werd aangewezen om kostencontroles uit te voeren, de kosten heeft gecontroleerd en in een aantal gevallen de raming heeft bijgesteld. De andere helft (77,3 miljoen euro) vloeide naar programmawijzigingen die door het strategisch comité waren goedgekeurd. Die wijzigingen omvatten onder meer:

- de meerkosten om de bouwtechnieken voor het station Riga aan te passen, naar aanleiding van de door de gemeente Schaarbeek ingediende aanvraag om de Rigasquare te beschermen. Door dat verzoek dienden 700.000 euro extra ereloonkosten te worden gemaakt om 17 varianten te laten bestuderen en ontstond een bijkomende investeringskost van 3,8 miljoen euro;
- de meerkosten om de architectuur van de stations aan te passen, zodat er extra technische hoogspanningsruimten ondergebracht zouden kunnen worden: Bijkomende erelonen: +51.000 euro // Investering: 3,5 miljoen euro (ingevolge gewijzigde behoeften van de MIVB);
- de bestelling van een BIM-model waarmee de stations en de stelplaats in 3D konden worden gemodelleerd. Voor die technologie, die nog niet bestond toen het bestek werd opgesteld, moest 7 miljoen euro extra aan erelonen in de studiefase en 2 miljoen euro extra tijdens de werken worden neergeteld;
- het verzoek van het gewest om de hypercoördinatie van de werfzone voor de metro van bij de start van de werken ter hoogte van het Noordstation in het programma op te nemen, wat een meerkost van 13,7 miljoen euro meebracht.

In december 2019 werd in de rapportering aan het strategisch comité dus melding gemaakt van een kostprijs van 1,269 miljard euro.

In december 2020 keurde het strategisch comité een geactualiseerde raming goed, voor een bijkomend bedrag van 165 miljoen euro. Dat bedrag omvatte:

- la révision des prix entre 2015 et 2020 (+80 millions d'euros);
- l'actualisation des enveloppes pour les risques suite à l'augmentation du montant d'investissement (+82 millions d'euros);
- des change requests avec des honoraires supplémentaires pour un montant de 1,5 millions d'euros.

La nouvelle estimation du programme Bordet-Nord est de 1.430 millions d'euros en valeur 2020.

Fin 2021, l'étude d'incidences, menée par le consortium Ariès-Tractebel, sous la houlette d'un comité d'accompagnement présidé par Urban, émet un grand nombre de recommandations d'amélioration du projet (1.185 recommandations). Beliris classe ces recommandations en deux catégories: les majeures qui sont discutées au sein du comité stratégique et les mineures pour lesquelles, après concertation avec les administrations partenaires concernées et la STIB, Beliris a établi une proposition globale qui a été validée par le comité stratégique. Au total, ces recommandations induisent un surcoût supplémentaire d'environ 65 millions d'euros pour le programme Bordet – Nord.

À titre d'exemple, parmi les recommandations majeures, on retrouvera:

- à la demande de Bruxelles Environnement, une station d'épuration à la Gare du Nord des eaux récoltées dans le tunnel: +7 millions d'euros, des toitures vertes ou des panneaux photovoltaïques sur le toit des stations ou du dépôt pour un montant total de 8.65 millions d'euros ou encore des drains pour permettre à l'eau de la nappe phréatique de mieux circuler autour des boîtes réalisées pour les stations +5 millions d'euros;
- à la demande de Bruxelles Mobilité, des adaptations dans les stations, notamment pour intégrer des parkings vélos: +15 millions d'euros.

Après l'intégration de l'ensemble de ces recommandations, le coût du projet est estimé à 1.500 millions d'euros en octobre 2021.

Enfin, en octobre 2022, lors de l'approbation du cahier des charges de travaux pour le lot 3, le CSC GC Tunnel et stations, l'estimation du programme atteint 1.527 millions d'euros. La différence de 27 millions d'euros avec le coût constaté en octobre 21 provient principalement d'une décision du comité stratégique d'allouer un budget complémentaire de 20 millions d'euros pour les problèmes de nappe perchée constatés à la Gare du nord.

Ce schéma présente l'évolution de l'estimation entre août 2012 – au moment de l'étude d'opportunité - et octobre 2022 (l'envoi du cahier des charges GC Tunnel

- de prijsherziening tussen 2015 en 2020 (+80 miljoen euro);
- de actualisering van de risicoprovisie als gevolg van de stijging van het investeringsbedrag (+82 miljoen euro);
- change requests met bijkomende erelonen tot gevolg voor een bedrag van 1,5 miljoen euro.

De nieuwe raming van het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation bedroeg 1,430 miljard euro, uitgedrukt in waarde van 2020.

De effectenstudie van eind 2021, uitgevoerd door het consortium Ariès-Tractebel onder toezicht van een begeleidingscomité voorgezeten door urban.brussels, bevatte een groot aantal aanbevelingen om het project te verbeteren (1.185 aanbevelingen). Beliris deelde die aanbevelingen in twee categorieën in: de belangrijke aanbevelingen, die binnen het strategisch comité werden besproken, en de minder belangrijke aanbevelingen, waarvoor Beliris, na overleg met de betrokken partneradministraties en de MIVB, een globaal voorstel uitwerkte dat door het strategisch comité werd goedgekeurd. In totaal hebben die aanbevelingen geleid tot ongeveer 65 miljoen euro extra kosten voor het programma voor het traject tussen Bordet en het Noordstation.

De belangrijke aanbevelingen omvatten bijvoorbeeld:

- op vraag van Leefmilieu Brussel, een zuiveringsstation aan het Noordstation voor het in de tunnel opgevangen water: +7 miljoen euro; groendaken of zonnepanelen op de daken van de stations of de stelplaats, voor een totaalbedrag van 8,65 miljoen euro; afwateringsbuizen om het grondwater beter rond de kuipen die voor de stations werden gebouwd, te kunnen leiden: +5 miljoen euro;
- op vraag van Brussel Mobiliteit, aanpassingen aan de stations om er onder meer fietsenstallingen onder te brengen: +15 miljoen euro.

Na verwerking van al die aanbevelingen bedroeg de geraamde kostprijs van het project in oktober 2021 1,500 miljard euro.

In oktober 2022, bij de goedkeuring van het bestek voor het derde perceel met betrekking tot de civieltechnische werken voor de tunnel en de stations, liep de raming van het programma op tot 1,527 miljard euro. Het verschil van 27 miljoen euro met de in oktober 2021 vastgestelde kostprijs vloeide voornamelijk voort uit een beslissing van het strategisch comité om een bijkomend budget van 20 miljoen euro toe te kennen voor de vastgestelde problemen met de verhoogde grondwaterlaag aan het Noordstation.

Dit schema toont de evolutie van de raming tussen augustus 2012, ten tijde van de opportuniteitsstudie, en oktober 2022, toen het bestek voor de civieltechnische

et Stations aux candidats sélectionnés). On constate qu'une première catégorie de surcoûts de 232,6 millions d'euros résulte de l'élargissement du périmètre de l'estimation au cours de ces dix années. L'estimation d'octobre 2022 porte donc sur un périmètre plus vaste que celui de l'étude d'opportunité qui n'incluait par exemple pas le dépôt, les risques ou les honoraires des différents bureaux d'études.

Par ailleurs, plusieurs besoins supplémentaires ont été intégrés au fil des études pour un montant total de 203 millions d'euros. J'ai pendant ma présentation lister toutes une série de ces demandes qui proviennent de toutes les partenaires du projet (STIB, Urban, Bruxelles Environnement, communes, CRMS, etc). Toutes ces demandes ont systématiquement été soumises à la validation de l'instance décisionnelle compétente par Beliris qui ne dispose pas du mandat pour juger de l'opportunité d'intégrer ou non ces besoins ou demandes dans le programme.

Comme pour tout projet de longue durée, il convient également de tenir compte de l'inflation et de revoir le budget en conséquence en s'alignant sur la valeur de l'euro en vigueur. En décembre 2020, l'estimation a ainsi été actualisée aux valeurs 2020, entraînant un surcoût de 165 millions d'euros.

Enfin, une dernière famille de surcoûts découle de l'étude détaillée. Le passage d'une estimation linéaire de 100 millions d'euros par kilomètre, à des ratios par m² ou m³ pour des terrassements, des parois, des radiers, etc., puis à des postes, et finalement à un métré détaillé incluant des postes pour couvrir des risques d'exécution, entraîne une hausse supplémentaire du montant estimé de 102,2 millions d'euros. Cette hausse me semble normale pour des projets de telle envergure. Cette augmentation est aussi le résultat de l'affinement des études découlant du travail réalisé par le bureau de Cost control. Elle représente environ 6 % du montant total d'investissement de 1.527 millions d'euros, exprimé en valeur 2020.

En avril 2023, Beliris a reçu deux premières offres pour les travaux de génie civil des stations et du tunnel. Comme celles-ci dépassaient de 150 % l'estimation initiale, Beliris a d'abord réalisé une analyse préliminaire qu'elle a présentée au comité stratégique en mai 2023. Sur la base de cette première analyse, le Gouvernement régional a demandé à Beliris et à la STIB de réaliser une analyse approfondie des offres commerciales. En juillet 2024, Beliris a transmis cette analyse approfondie à la STIB qui l'a transmise au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. À ce jour, nous n'avons pas eu de réponse ou instructions quant

à travailler pour le tunnel et stations pour les candidats sélectionnés. On constate qu'une première catégorie de surcoûts de 232,6 millions d'euros résulte de l'élargissement du périmètre de l'estimation au cours de ces dix années. L'estimation d'octobre 2022 porte donc sur un périmètre plus vaste que celui de l'étude d'opportunité qui n'incluait par exemple pas le dépôt, les risques ou les honoraires des différents bureaux d'études.

Naarmate er meer studies werden uitgevoerd, werden er bovendien verschillende extra behoeften verrekend, voor een totaalbedrag van 203 miljoen euro. Tijdens mijn presentatie heb ik een hele reeks van die verzoeken opgelijst. Zij waren afkomstig van alle partners die bij het project betrokken waren (MIVB, urban.brussels, Leefmilieu Brussel, gemeenten, de KCML, ...). Al die verzoeken werden door Beliris systematisch ter goedkeuring voorgelegd aan het bevoegde besluitvormingsorgaan. Beliris was immers niet gemachtigd om te oordelen of het al dan niet opportuun was om die behoeften of verzoeken in het programma op te nemen.

Zoals bij elk project van lange duur diende ook rekening te worden gehouden met de inflatie en moest het budget daaraan worden aangepast door het af te stemmen op de waarde van de euro op dat moment. Zo werd de raming in december 2020 bijgesteld naar de waarden voor 2020, waardoor de kostprijs 165 miljoen euro hoger kwam te liggen.

Tot slot is er nog een laatste groep van meerkosten die voortvloeiden uit de gedetailleerde studie van het project. De overgang van een lineaire raming van 100 miljoen euro per kilometer naar verhoudingsgewijze ramingen per vierkante of kubieke meter voor de grondwerken, wanden en bodemplaten, en vervolgens naar een raming op basis van afzonderlijke posten en uiteindelijk naar een gedetailleerde meetstaat met posten om bepaalde uitvoeringsrisico's te dekken leidde tot een bijkomende stijging van de geraamde kostprijs met 102,2 miljoen euro. Dat lijkt me een normale stijging voor projecten van dergelijke omvang. Die stijging vloeide ook voort uit de verfijning van de studies op basis van het werk van het bureau dat onder de arm was genomen om kostencontroles uit te voeren. Ze komt neer op ongeveer 6 % van het totale investeringsbedrag van 1,527 miljard euro, uitgedrukt in prijzen van 2020.

In april 2023 ontving Beliris de eerste twee offertes voor de civieltechnische werken aan de stations en de tunnel. Aangezien zij ongeveer 150 % duurder uitvielen dan de oorspronkelijke raming, maakte Beliris eerst een voorlopige analyse, die het in mei 2023 voorlegde aan het strategisch comité. Op basis van die eerste analyse verzocht de Brusselse Hoofdstedelijke Regering Beliris en de MIVB om de commerciële offertes grondig te onderzoeken. In juli 2024 bezorgde Beliris die grondige analyse aan de MIVB, die ze op haar beurt doorstuurde naar de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Tot op heden

à la manière dont il convient de donner une suite à la mise en œuvre du projet d'extension du métro vers le Nord.

Cette absence de réponse induit directement que la procédure de marché est officiellement toujours en cours, que les offres des entrepreneurs sont donc toujours confidentielles et qu'afin de respecter l'égalité des soumissionnaires et de préserver la régularité de cette procédure, je ne peux pas entrer ici dans le détail du contenu des offres du lot 3. Je peux toutefois en dégager quelques conclusions générales.

Un premier constat est que le manque de concurrence sur le marché des travaux de génie civil de grande envergure, ainsi que le contexte d'incertitudes lié à la période inflationniste post Covid et de guerre en Ukraine, a certainement joué dans les prix des entrepreneurs.

Un second constat est que les entrepreneurs ont adopté une approche extrêmement prudente dans la gestion des risques. De même que les expériences récentes sur le chantier Toots Thielemans ont influencé la stratégie de Beliris de répartition des risques lors de la rédaction du cahier des charges, ces mêmes expériences ont sans aucun doute eu un impact sur la manière dont les entrepreneurs ont conçu leurs offres.

Un troisième constat découle des contraintes reprises dans le cahier des charges «travaux» quant à l'organisation de chantier. En concertation avec les autorités régionales et communales compétentes pour la délivrance des autorisations de chantier, Beliris a, pendant la phase d'établissement du cahier des charges, établi le cadre dans lequel ces autorités étaient susceptibles de délivrer ces autorisations de chantier. Le cumul des contraintes imposées par ces dernières en termes d'horaire, d'installation de chantier, de nettoyage, de gestion du bruit ou de la poussière, etc. avec la difficulté technique du chantier ont certainement eu un effet non-négligeable sur le prix.

Par ailleurs, il est impossible d'ignorer que les prix de certains matériaux ainsi que les coûts de l'énergie ont fortement augmenté ces dernières années, bien au-delà de ce que couvre la révision des prix. Sachant, d'une part, que, dans un chantier de génie civil, le béton et l'acier représentent des cost drivers très importants et implique des coûts d'énergie très élevé notamment pour la congélation, et, d'autre part, que leur évolution future demeure incertaine, les entrepreneurs ont vraisemblablement ici aussi intégré une marge de risques importante dans leur coût.

Comme déjà mentionné, le coût de la congélation des sols représente une part importante du montant total des offres. Lors de la rédaction du cahier des charges, il a été décidé de forfaitiser les postes liés à la construction

hebben wij geen antwoord of instructies gekregen over de verdere aanpak van het project om de metro uit te breiden naar het noorden.

Het uitblijven van een reactie heeft rechtstreeks tot gevolg dat de aanbestedingsprocedure officieel nog steeds loopt. De offertes van de inschrijvers blijven bijgevolg vertrouwelijk. Om de gelijke behandeling van de inschrijvers te waarborgen en het regelmatige verloop van de procedure niet in het gedrang te brengen, kan ik hier niet uitvoerig ingaan op de inhoud van de offertes voor het derde perceel. Ik kan u echter wel een aantal algemene conclusies geven.

Een eerste vaststelling is dat het gebrek aan concurrentie bij de opdracht voor de grootschalige civieltechnische werken en de onzekerheid door de inflatie na corona en de oorlog in Oekraïne ongetwijfeld een invloed hebben gehad op de prijzen van de aannemers.

Een tweede vaststelling is dat de aannemers een bijzonder voorzichtige houding aan de dag legden in het risicobeheer. Net zoals de recente ervaringen op de bouwplaats van het station Toots Thielemans van invloed zijn geweest op de strategie van Beliris om bij de opmaak van het bestek de risico's te verdelen, hebben de aannemers zich allicht door diezelfde ervaringen laten leiden bij het opstellen van hun offerte.

Een derde vaststelling houdt verband met de verplichtingen met betrekking tot de organisatie van de bouwplaats die in het bestek voor de werken waren opgenomen. In overleg met de gewestelijke en gemeentelijke instanties die bevoegd waren om de vergunningen voor de werken uit te reiken, heeft Beliris tijdens de fase waarin het bestek werd opgesteld, het kader geschetst waarbinnen die instanties de werken zouden kunnen vergunnen. De door de bevoegde instanties opgelegde verplichtingen in verband met de werktijden, de inrichting van de bouwplaats, de opruiming, het binnen de perken houden van de geluidshinder en de verspreiding van stof enzovoort hebben samen met de technische moeilijkheidsgraad van de werken ongetwijfeld een niet te verwaarlozen invloed gehad op de prijzen.

Voorts kunnen we niet voorbij aan het feit dat de prijzen van bepaalde materialen en de energiekosten de voorbije jaren sterk zijn gestegen, wat met de prijsherzieningen hoegenaamd niet kon worden opgevangen. Bovendien hebben het feit dat bij civieltechnische werken beton en staal zeer bepalende factoren zijn voor de uiteindelijke kostprijs en er onder meer voor het toepassen van de bevriezingstechniek heel hoge energiekosten moeten worden gemaakt, en het feit dat onzeker is hoe die kosten in de toekomst nog zullen evolueren, de aannemers er waarschijnlijk toe aangezet een grote risicomarge te verrekenen in hun kostenbepaling.

Zoals reeds eerder vermeld maakt de kostprijs van de grondbevriezing een groot deel uit van het totale bedrag van de offertes. Bij de opmaak van het bestek werd beslist om een vast bedrag te bepalen voor de posten met

souterraine des stations en sous-œuvre afin de limiter l'impact financier des imprévus pour le maître d'ouvrage. Beliris constate que cette option, choisie pour limiter les risques de claim en chantier, a fortement influencé les entrepreneurs, qui ont vraisemblablement introduit dans leur offre un coefficient de risques important pour ces forfaits.

Les offres confirment également que la campagne d'essais, qui devait être menée sur la base des informations fournies par les entrepreneurs pendant des négociations, est indispensable pour encore améliorer la connaissance du sous-sol. Il apparaît en effet que plusieurs paramètres – notamment pour le dimensionnement des installations de rabattement de la nappe phréatique – devraient encore être complétées, ce qui se traduit par des marges de risque complémentaires intégrées dans les offres.

Sur ce dernier point de l'analyse approfondie des offres commerciales du lot 3 - génie civil du tunnel et des stations, je suis à la disposition des membres de votre commission pour vous expliquer en détail les analyses de Beliris et les propositions qui en découlent. Pour autant que cette analyse soit pertinente au regard des décisions que le Gouvernement régional devrait prendre quant à la poursuite ou non de ce projet et que vous estimiez cela opportun, il me semble que s'agissant cependant d'éléments confidentiels relevant d'une procédure de marché public en cours, ces explications devraient vous être données à huis clos.

J'en arrive désormais à la troisième et dernière partie de mon exposé de ce jour, celui relatif au financement par Beliris du projet d'extension du métro vers le nord de Bruxelles.

Ce financement découle de deux conventions. La première du 25 novembre 2009 porte sur le financement des études à hauteur de 20 millions d'euros. En exécution de cette convention, deux subventions de 10 millions d'euros ont été accordées par Beliris à la STIB. La première en 2009 lors de la signature de la convention et la seconde en 2011. Seules des factures relatives à des études réalisées dans le cadre du projet du métro entre Gare du nord et Bordet pouvaient être remboursées par Beliris. Ce montant de 20 millions d'euros a été épuisé en 2019.

La seconde convention date du 27 septembre 2016 et porte uniquement sur le financement du projet. Conformément à la décision du comité de coopération du 26 février 2016, une convention a été négociée entre Beliris, la STIB et la Région. Cette convention prévoit un financement de 46,3 millions d'euros en 2015, de 50 millions d'euros en 2016 et de 50 millions d'euros en 2017. La décision du comité de coopération précisait que l'intervention de Beliris dans le financement du projet de métro se limite aux budgets annoncés dans les avenants à l'Accord de Coopération, soit d'ici 2019, 250 millions maximum. De 2020 à 2024, Beliris consacrerait encore

betrekking tot de ondergrondse bouw van de stations om de financiële impact van onvoorziene omstandigheden voor de bouwheer te beperken. Beliris stelt vast dat die keuze, die gemaakt werd om de risico's op claims tijdens de uitvoering van de werken te beperken, voor de aannemers klaarblijkelijk een doorslaggevende factor is geweest om in hun offerte een behoorlijke risicocoefficiënt toe te passen op die vaste bedragen.

Uit de offertes bleek ook dat de proeven, die op basis van de door de aannemers tijdens de onderhandelingen verstrekte informatie moesten worden uitgevoerd, onontbeerlijk waren om de kennis over de ondergrond verder te verbeteren. Blijkbaar moesten verschillende parameters (onder meer die om de afmetingen te bepalen van de installaties die nodig waren om de grondwaterlaag te verlagen) verder worden aangevuld, waardoor in de offertes extra risicomarges waren verrekend.

Ik ben bereid om de commissieleden uitvoerige toelichting te verschaffen over de grondige analyses die Beliris heeft gemaakt van de offertes voor het derde perceel met betrekking tot de civieltechnische werken voor de tunnel en de stations, en tevens de daaruit voortvloeiende voorstellen uiteen te zetten. In zoverre die analyse relevant zou zijn voor de beslissingen die de Brusselse Regering moet nemen over het al dan niet voortzetten van dit project, en indien u dat wenselijk acht, lijkt het mij evenwel noodzakelijk om u die duiding te geven met gesloten deuren, aangezien het gaat om vertrouwelijke elementen in een aanbestedingsprocedure die nog loopt.

Zo ben ik aanbeld bij het derde en laatste deel van mijn uiteenzetting van vandaag, namelijk dat over de financiering van de uitbreiding van de metro naar het noorden van Brussel door Beliris.

Die financiering steunde op twee overeenkomsten. Een eerste overeenkomst van 25 november 2009 had betrekking op de financiering van de studies voor een bedrag van 20 miljoen euro. In uitvoering van die overeenkomst kende Beliris twee subsidies van elk 10 miljoen euro toe aan de MIVB. De eerste subsidie werd uitgekeerd in 2009 bij de ondertekening van de overeenkomst en de tweede in 2011. Alleen facturen voor studies die met het oog op de aanleg van de metrolijn tussen het Noordstation en Bordet waren uitgevoerd, konden door Beliris worden terugbetaald. Dat bedrag van 20 miljoen euro was tegen 2019 volledig opgebruikt.

De tweede overeenkomst dateert van 27 september 2016 en had enkel betrekking op de financiering van het project. Conform de beslissing van het samenwerkingscomité van 26 februari 2016 onderhandelden Beliris, de MIVB en het gewest over een overeenkomst. Die overeenkomst voorzag in een financiering van 46,3 miljoen euro in 2015, 50 miljoen euro in 2016 en 50 miljoen euro in 2017. In de beslissing van het samenwerkingscomité was bepaald dat de bijdrage van Beliris tot de financiering van het metroproject beperkt zou blijven tot de budgetten die vermeld stonden in de bijakten bij het samenwerkingsakkoord, namelijk maximaal 250 miljoen euro tegen

en moyenne 50 millions d'euros par an à cette initiative. Au total, l'intervention de Beliris serait donc 500 millions d'euros.

Cette convention prévoit également que le financement de Beliris peut être affecté à des remboursements de factures relatives à des investissements réalisés par la STIB dans le cadre de la modernisation du prémétro, du métro ou à l'acquisition de matériel roulant. Ce mécanisme a été mis en place pour assurer une neutralité SEC pour l'État fédéral mais également une recette annuelle pour la Région.

Finalement, la convention prévoit que la STIB et la Région s'engagent à financer l'intégralité du projet tel qu'il a été validé par le gouvernement en mars 2015 et tel qu'il sera précisé ou amendé par les études ultérieures et le permis d'urbanisme.

Les comités de coopération ultérieurs n'ont pas remis en cause la décision prise par le comité de coopération de février 2016, de telle sorte que la convention de financement a été prolongée à 3 reprises jusqu'à l'année 2024.

Ce tableau reprend la ventilation par année des montants versés par Beliris à la STIB en exécution de la convention susmentionnée. Vous pouvez y constater:

1. que les subventions de 2009 et 2011 relatives au financement des études ont permis de payer les factures présentées par la STIB jusqu'en 2019;
2. que le montant des factures présentées par la STIB qui s'inscrivent dans le cadre du financement de l'extension du métro entre la Gare du nord et Bordet représentent un montant total de 41.681.967 euros;
3. que 402.735.748 euros a été payée par Beliris pour des investissements de la STIB dans le cadre de la modernisation du prémétro, du métro ou à l'acquisition de matériel roulant.

En conclusion, au 31 décembre 2024, un solde de 51.882.286 euros était disponible dans le budget de Beliris.»

1.3.4. Échange de vues

M. Hicham Talhi s'interroge sur l'absence de vision à long terme dans la conduite du projet. Il rappelle qu'un engagement avait été pris en 2015 de financer les travaux jusqu'à leur terme, alors même que les estimations de coûts ont fortement évolué, passant de 842 millions d'euros à 1,527 milliard d'euros.

Il exprime dès lors des doutes quant à la crédibilité des projections budgétaires, estimant qu'en cas de poursuite du chantier jusqu'à Bordet, les coûts pourraient encore être largement dépassés, voire multipliés, en raison des aléas inhérents à ce type d'infrastructure. Il met également en cause une logique de «coûts irrécupérables», consistant à poursuivre un projet une fois des investissements

2019. Van 2020 tot 2024 besteedde Beliris gemiddeld nog steeds 50 miljoen euro per jaar aan het initiatief. De totale bijdrage van Beliris komt dus neer op 500 miljoen euro.

In die overeenkomst was tevens bepaald dat met de financiering van Beliris facturen mochten worden terugbetaald van investeringen die de MIVB deed in de modernisering van de premetro en de metro, of in de aankoop van rollend materieel. Dat mechanisme werd gehanteerd om de ESR-neutraliteit voor de federale overheid, maar ook om jaarlijkse ontvangsten voor het gewest te waarborgen.

Tot slot stond in de overeenkomst dat de MIVB en het gewest zich ertoe verbonden om het volledige project te financieren, zoals het in maart 2015 door de regering was goedgekeurd en zoals het zou worden verduidelijkt of aangepast op basis van latere studies en de stedenbouwkundige vergunning.

De daaropvolgende samenwerkingscomités hebben de beslissing van het samenwerkingscomité van februari 2016 niet in vraag gesteld, waardoor de financieringsovereenkomst driemaal werd verlengd tot en met 2024.

Deze tabel bevat een uitsplitsing per jaar van de bedragen die Beliris in uitvoering van de voormelde overeenkomst aan de MIVB heeft betaald. U merkt dus dat:

1. met de in 2009 en 2011 toegekende subsidies voor de financiering van de studies de facturen konden worden betaald die de MIVB tot in 2019 indiende;
2. het totaalbedrag van de door de MIVB ingediende facturen voor de financiering van de uitbreiding van de metro tussen het Noordstation en Bordet neerkomt op 41.681.967 euro;
3. Beliris 402.735.748 euro heeft betaald voor investeringen van de MIVB in de modernisering van de premetro en de metro, of de aankoop van rollend materieel.

Tot slot was er op 31 december 2024 een saldo van 51.882.286 euro beschikbaar op het budget van Beliris.

1.3.4. Gedachtewisseling

De heer Hicham Talhi vraagt zich af waarom een lange-termijnvisie ontbreekt in de projectvoering. Hij herinnert eraan dat in 2015 een verbintenis werd aangegaan om de werken te financieren totdat ze voltooid zouden zijn, maar dat de geraamde kostprijs inmiddels sterk gestegen is van 842 miljoen tot 1,527 miljard euro.

Hij twijfelt of de budgettaire ramingen betrouwbaar zijn. Indien de werken tot aan Bordet zouden worden voortgezet, kunnen de kosten volgens hem nog fors oplopen, tot zelfs een veelvoud van vandaag, aangezien dergelijke infrastructuurwerken nu eenmaal gepaard gaan met onvoorspelbaarheden. Vervolgens wijst hij erop dat in dit geval een logica van "verzonken kosten" kan

importants déjà engagés, rendant politiquement et financièrement difficile tout abandon.

Revenant sur la distinction opérée entre le tronçon suivi par Beliris et le projet global, il souligne que l'engagement initial portait bien sur un métro complet entre Albert et Bordet, et estime qu'on ne peut se limiter à l'analyse d'un seul segment. Enfin, il interroge la question de la responsabilité en cas de dérapage des coûts, souhaitant identifier les mécanismes d'imputabilité.

M. Cédric Bossut précise que le budget est exprimé en valeur 2020 et intègre une enveloppe pour risques de 10 %, définie en 2015 sur proposition de Beliris et validée par le comité stratégique. Cette enveloppe évolue proportionnellement à l'augmentation du coût global, mais elle est exclusivement destinée à couvrir les aléas de chantier et non des modifications ou demandes complémentaires en cours de projet. Il souligne que, dans des travaux souterrains, une part d'imprévu demeure inévitable, raison pour laquelle un bureau de cost control a été désigné en 2017 afin de vérifier la cohérence des estimations, des techniques et des quantités. Il s'agit toutefois d'avoir une assurance raisonnable que les budgets seront maîtrisés mais, en la matière une garantie absolue est impossible à obtenir.

S'agissant de la possibilité d'interrompre le projet, il rappelle que, pour le tronçon nord, aucune commande de travaux n'a encore été passée et que la décision relève désormais du Gouvernement régional. Il insiste sur le fait que le comité stratégique a été régulièrement informé et a conservé pendant toute la durée du projet la faculté d'orienter celui-ci à la hausse ou à la baisse.

Ensuite, l'orateur souhaite mettre en avant le caractère intrinsèquement incertain des travaux en sous-sol. Il illustre son propos par l'exemple de la nappe perchée, non détectée malgré la mobilisation d'experts de haut niveau, qu'il considère comme un aléa imprévisible plutôt que comme une erreur.

M. Olivier Willocx souhaite apporter une précision relative au building information modeling (BIM), rappelant que ce processus est recommandé au niveau européen dès 2014 et rendue obligatoire au Royaume-Uni à partir de 2016, contrairement à la Belgique. Cet outil vise précisément à limiter les difficultés rencontrées dans des projets complexes.

Il interroge ensuite la mission de Beliris, qu'il associe historiquement au rayonnement de Bruxelles comme capitale nationale et internationale, et s'étonne de la

meespelen, waarbij een project verder wordt uitgevoerd eenmaal er grote investeringen zijn gedaan, waardoor het zowel vanuit politiek als vanuit financieel oogpunt moeilijk is om ermee op te houden.

Hij gaat ook nog even in op het onderscheid tussen het door Beliris opgevolgde deel van het project en het project in zijn geheel. Hij benadrukt dat aanvankelijk een verbintenis was aangegaan voor een volledige metrolijn tussen Albert en Bordet. Volgens hem gaat het niet op om slechts één deel onder de loop te nemen. Tot slot werpt hij de vraag op wie verantwoordelijk is wanneer de kosten ontsproten. Hij wil weten op basis van welke systemen de aansprakelijkheden worden bepaald.

De heer Cédric Bossut verduidelijkt dat de begrote bedragen gebaseerd zijn op de prijzen van 2020 en een risicoprovisie van 10 % omvatten, die in 2015 op voorstel van Beliris werd bepaald en door het strategisch comité werd goedgekeurd. Die provisie steeg verhoudingsgewijs mee met de stijgende totale kostprijs, maar diende uitsluitend om de onvoorspelbare verwickelingen van de werken op te vangen en niet om de wijzigingen of bijkomende verzoeken in de loop van het project te bekostigen. Hij benadrukt dat zich bij ondergrondse werken onvermijdelijk zaken voordoen die men niet had voorzien. Daarom werd in 2017 een bureau aangesteld om op basis van kostencontroles de coherentie van de ramingen, technieken en hoeveelheden te controleren. Het was de bedoeling om een redelijke zekerheid te hebben dat de budgetten onder controle zouden blijven, maar het was onmogelijk om de absolute garantie te krijgen dat dat ook daadwerkelijk het geval zou zijn.

Wat een eventuele stopzetting van het project betreft, merkt hij op dat voor het noordelijke traject nog geen werken zijn besteld en dat de beslissing nu in handen van de Brusselse Regering ligt. Hij benadrukt dat het strategisch comité regelmatig op de hoogte werd gehouden en tijdens de volledige duur van het project de mogelijkheid behield om dat naar boven of naar onder bij te sturen.

Voorts wil de spreker er nog op wijzen dat onzekerheden eigen zijn aan ondergrondse werken. Om dat duidelijk te maken verwijst hij bij wijze van voorbeeld naar het probleem met het grondwaterpeil, dat niet was opgemerkt, ook al werd een beroep gedaan op vooraanstaande deskundigen. Hij beschouwt dat veeleer als een onvoorspelbaar risico en niet zozeer als een fout.

De heer Olivier Willocx wil graag nog iets verduidelijken over het bouwwerkinformatiemodel of building information modeling (BIM). Hij wijst erop dat Europa dat model sinds 2014 aanbeveelt. Sinds 2016 is het verplicht in het Verenigd Koninkrijk, maar België past het niet toe. Dat instrument is bedoeld om de problemen die zich bij complexe projecten voordoen, binnen de perken te houden.

Vervolgens stelt hij een vraag over de opdracht van Beliris, die historisch gezien verband houdt met de uitstraling van Brussel als nationale en internationale

présence, dans ce cadre, de projets locaux tels que la rue de l'Olivier ou la rue du Tilleul. Ces interventions ne constituent-elles pas, en réalité, des formes de compensation destinées à faciliter l'acceptation du projet de métro par certaines communes?

Il pose également la question du faible nombre d'offres reçues pour le lot 3, s'étonnant que seules deux entreprises aient répondu à un marché d'une telle ampleur à l'échelle européenne, ce qui pourrait traduire soit une perception homogène et élevée du risque, soit un effet dissuasif lié aux montants en jeu.

M. Cédric Bossut répond, concernant le BIM, que son propos portait sur le fait que cet outil n'était pas prévu dans le marché initial de BMN publié en 2008, et qu'il a été introduit ultérieurement comme une extension, ce qui explique la différence d'appréciation. Sur les projets financés par Beliris, il rappelle que leur sélection relève exclusivement du comité de coopération et non de l'administration. Il indique ne pas être en mesure de confirmer l'existence de mécanismes de compensation, ceux-ci relevant de décisions politiques.

S'agissant du nombre limité d'offres pour le lot 3, cette situation n'est pas rare pour des projets d'une telle envergure, en raison des coûts très élevés liés à la préparation des offres, pouvant dépasser le million d'euros, alors que l'indemnisation prévue est nettement inférieure. Il souligne également la forte mobilisation des grandes entreprises sur d'autres projets majeurs, notamment le Grand Paris Express, limitant leur disponibilité. Il précise que plusieurs groupements initialement sélectionnés n'ont pas remis d'offre, pour des raisons variées: restructurations internes, désaccords entre partenaires, niveau de risque jugé trop élevé, ou encore manque de capacité ou d'intérêt stratégique. Certains acteurs ont également invoqué l'incertitude entourant la procédure négociée et la part importante de conception attendue. Au final, seuls deux des cinq groupements présélectionnés ont effectivement déposé une offre, ce qui reflète à la fois la complexité et le niveau de risque du projet.

M. Stijn Bex a entendu Didier Reynders affirmer que tout était sous contrôle, sur le plan budgétaire, jusqu'à la remise d'offres pour la construction du tronçon Nord. Ne peut-on cependant pas estimer, dans ces circonstances, que les estimations budgétaires étaient faussées? Il interroge également Beliris sur les choix techniques retenus, en particulier la comparaison entre les solutions monotube et bitube, ainsi que sur la profondeur du tunnel.

M. Cédric Bossut indique que, lors de l'étude de faisabilité menée en 2014, Beliris a comparé différentes

hoofdstad. Hij is dan ook verbaasd dat daar ook lokale projecten in de L'Olivierstraat en de Lindestraat onder lijken te vallen. Zijn dergelijke projecten eigenlijk niet gewoon een vorm van compensatie, die ervoor moest zorgen dat bepaalde gemeenten gemakkelijker zouden instemmen met de metroplannen?

Vervolgens stelt hij ook een vraag over het beperkte aantal offertes dat werd ontvangen voor het derde perceel. Het verbaast hem dat slechts twee aannemers hebben gereageerd op een dergelijke grootschalige opdracht van Europees allooi. Dat kan erop wijzen dat de risico's over het algemeen als hoog werden ingeschat of dat de bedragen waar het over ging, de kandidaten afschrikten.

De heer Cédric Bossut antwoordt dat hij met zijn uitleg over het BIM enkel duidelijk wilde maken dat dat systeem niet was opgenomen in de oorspronkelijke opdracht van BMN, die in 2008 werd bekendgemaakt. Het werd pas later toegevoegd als een uitbreiding van de opdracht. Dat is misschien anders begrepen. Vervolgens wijst hij erop dat enkel het samenwerkingscomité en niet de administratie van Beliris bevoegd is om te beslissen welke projecten via het fonds worden gefinancierd. Hij zegt niet te kunnen bevestigen of er sprake is van compensaties. Dat zijn politieke beslissingen.

Voorts merkt hij op dat het feit dat maar een beperkt aantal offertes voor het derde perceel werd ontvangen, niet zo uitzonderlijk is voor dergelijke grootschalige projecten. Dat komt doordat heel hoge kosten moeten worden gemaakt om een offerte voor te bereiden, die kunnen oplopen tot meer dan één miljoen euro, terwijl de voorziene vergoeding een pak lager ligt. Hij benadrukt ook dat heel wat grote aannemers hun zinnen hadden gezet op andere grote projecten, zoals de Grand Paris Express, waardoor er maar een beperkt aantal kandidaten overbleven. Hij verduidelijkt dat verschillende consortia die aanvankelijk geselecteerd waren, uiteindelijk geen offerte hebben ingediend. Daar waren uiteenlopende redenen voor: een interne herstructurering, een meningsverschil tussen de partners, de risico's die als te hoog werden ingeschat of een gebrek aan capaciteit of strategisch belang. Sommige aannemers wezen ook op de onzekerheid over het verloop van de onderhandelingsprocedure en op het feit dat een groot deel van de aan de opdracht gekoppelde verwachtingen verband hield met het ontwerp. Uiteindelijk hebben slechts twee van de vijf vooraf geselecteerde consortia daadwerkelijk een offerte ingediend. Dat had dus alles te maken met de complexiteit en de risico's van het project.

De heer Stijn Bex hoorde Didier Reynders verklaren dat alles budgettair onder controle was, totdat de offertes voor de aanleg van het noordelijke deel werden ingediend. Kunnen we daaruit afleiden dat het budget verkeerd werd ingeschat? Hij stelt Beliris ook een vraag over de gemaakte technische keuzes, met bijzondere aandacht voor de vergelijking tussen een enkele en een dubbele tunnelpijp, evenals over de diepte van de tunnel.

De heer Cédric Bossut voert aan dat Beliris in zijn haalbaarheidsstudie van 2014 verschillende bouwtechnieken

techniques de construction, en plus des modes de transport. Ont notamment été analysés un système bitube à faible profondeur, un monotube de diamètre d'environ 9,80 mètres à moyenne profondeur – solution finalement retenue –, ainsi qu'un monotube de très grande dimension, de type Barcelone, à très grande profondeur. L'analyse, validée par le Gouvernement régional, a conduit à privilégier le monotube à moyenne profondeur.

Il précise que les coûts apparaissaient à l'époque relativement similaires entre plusieurs scénarios, mais que le choix du monotube s'explique notamment par un risque moindre pour la stabilité du bâti en surface, le bitube impliquant des travaux plus proches des habitations. En outre, un système bitube nécessite davantage d'ouvrages de connexion entre les deux tubes, alors que le passage entre voies est plus simple dans un monotube. Il en conclut que le recours au bitube aurait vraisemblablement entraîné des besoins plus importants en congélation.

M. Ibrahim Dönmez revient d'abord sur les causes de l'augmentation des coûts – inflation, crise sanitaire, guerre en Ukraine, manque de concurrence, concurrence du Grand Paris – et demande si ces éléments ont entraîné une augmentation réelle des coûts. Il s'interroge ensuite sur le poids de la congélation, qu'il estime représenter environ un tiers des coûts, et se demande si le dimensionnement actuel des stations n'est pas excessif pour certains arrêts. Enfin, il évoque le financement assuré par Beliris, à hauteur d'environ 50 millions d'euros par an pour une enveloppe globale fermée de 500 millions d'euros, et demande s'il existe des précédents de projets pour lesquels cette enveloppe aurait été adaptée.

M. Cédric Bossut répond que le manque de concurrence a effectivement un impact sur les prix, ce qui constitue selon lui un constat objectif. S'agissant de la congélation, il estime que la question centrale tient davantage au dimensionnement des stations qu'à la technique elle-même. Celui-ci résulte des demandes formulées par différents acteurs, notamment en matière d'équipements tels que les parkings vélos ou des batteries d'ascenseurs plus importantes, destinées à faciliter l'évacuation des usagers. Ces choix ont une incidence directe sur la taille des ouvrages à réaliser. Il admet qu'un exercice de réduction pourrait être envisagé, tout en relativisant les économies potentielles. Enfin, concernant l'enveloppe budgétaire, il indique qu'il n'existe pas de projet comparable au métro au sein de Beliris, celui-ci étant de nature exceptionnelle, mais que des ajustements d'enveloppe ont déjà été décidés par le comité de coopération pour d'autres projets.

M. Oliver Rittweger de Moor interroge d'abord l'orateur sur le mandat confié à Arcadis en 2017. Il demande ensuite la ventilation détaillée des change requests, y compris

en vervoerswijzen heeft vergeleken. Daarbij werden meer bepaald een dubbele tunnelpijp op lage diepte, een enkele tunnelpijp met een diameter van ongeveer 9,80 meter op gemiddelde diepte (de uiteindelijk gekozen oplossing) en een enkele tunnelpijp met zeer grote afmetingen, geïnspireerd op het Barcelonese model, op zeer grote diepte onderzocht. Op basis van die analyse, die de Brusselse Regering heeft goedgekeurd, ging de voorkeur uit naar een enkele tunnelpijp op gemiddelde diepte.

Hij verduidelijkt dat de kosten van de verschillende scenario's destijds vrij gelijklopend waren, maar dat een van de redenen waarom voor een enkele tunnelpijp werd gekozen, was dat die oplossing minder risico's inhield voor de stabiliteit van de bovengrondse bebouwing, aangezien voor de bouw van een dubbele tunnelpijp dicht bij de huizen zou moeten worden gewerkt. Bovendien vergt een dubbele tunnelpijp meer verbindingswerken tussen de twee buizen, terwijl het in een enkele tunnelpijp eenvoudiger is om van spoor te wisselen. Hij besluit dat voor de bouw van een dubbele tunnelpijp grotere volumes bevroren hadden moeten worden.

De heer Ibrahim Dönmez komt vooreerst nog even terug op de oorzaken van de kostenstijging, meer bepaald de inflatie, de coronacrisis, de oorlog in Oekraïne, het gebrek aan concurrentie en de concurrentie van de Grand Paris Express. Hij vraagt of al die factoren de kosten daadwerkelijk de hoogte hebben ingejaagd. Vervolgens stelt hij een vraag over de grondbevriezing, die naar schatting ongeveer een derde van de kosten zou uitmaken. Hij vraagt of bepaalde stations vandaag niet te groot zijn uitgetekend. Tot slot heeft hij het over de financiering door Beliris van ongeveer 50 miljoen euro per jaar binnen een gesloten enveloppe van in totaal 500 miljoen euro. Hij vraagt of er voorbeelden zijn van projecten in het verleden waarvoor de enveloppe werd aangepast.

De heer Cédric Bossut antwoordt dat men objectief kan stellen dat het gebrek aan concurrentie inderdaad een impact heeft gehad op de prijzen. Vervolgens zegt hij dat niet zozeer de bevriezingstechniek zelf ter discussie staat, maar dat eerder de afmetingen van de stations vragen oproepen. De grootte van de stations werd bepaald op basis van de verzoeken die de verschillende betrokken partijen hebben geformuleerd. Zo werd er gevraagd om te voorzien in fietsenstallingen of grotere liften om de doorstroming van de reizigers vlotter te laten verlopen. Dergelijke keuzes hebben een directe invloed op de omvang van de te bouwen infrastructuur. Er zou weliswaar nagedacht kunnen worden over kleinere stations, maar hij relateert meteen de besparingen die dat zou kunnen opleveren. Ten slotte benadrukt hij dat het metroproject uitzonderlijk is en dat er binnen Beliris geen project is waarvoor een vergelijkbaar budget werd uitgetrokken. Het samenwerkingscomité heeft in het verleden voor andere projecten echter wel al budgetaanpassingen doorgevoerd.

De heer Oliver Rittweger de Moor stelt de spreker vooreerst een vraag over de opdracht die in 2017 aan Arcadis werd toegekend. Vervolgens vraagt hij om een

celles refusées ou annulées. Revenant sur l'enveloppe de 500 millions d'euros, il indique que la STIB a affirmé qu'aucun remboursement ne serait exigé, même en cas d'arrêt du projet, et souhaite que Beliris confirme cette interprétation, ainsi que l'absence de demande de rallonge au-delà de ce montant. Il sollicite également le détail des 93 millions d'euros dépensés dans le cadre du programme Bordet-Nord.

Abordant la question de la congélation, il demande quelle technique précise est envisagée pour le tronçon nord, notamment s'il s'agit de fouilles blindées dans la glace. Concernant la nappe perchée, il relève que certains experts affirment que son existence était connue et s'interroge sur la solution retenue, ainsi que sur un éventuel recours à cette technique. Il revient ensuite sur le marché BMN, qui a fait l'objet de vingt-deux avenants pour plus de 30 millions d'euros, et rappelle que la Cour des comptes estime que certaines prestations auraient dû faire l'objet de marchés distincts. Il demande comment Beliris justifie le recours aux avenants sur la base de circonstances imprévisibles pour des prestations qu'il juge courantes. Il évoque enfin la mise à disposition d'un agent de BMN auprès de Beliris, pointée par la Cour des comptes comme susceptible de poser un problème de neutralité et de conflit d'intérêts.

M. Cédric Bossut précise qu'Arcadis n'intervient pas comme bureau d'audit mais dans une mission de cost control, visant à vérifier les prestations et les estimations de BMN. Il s'agit d'un travail d'échange technique entre les deux bureaux, en présence de Beliris, permettant d'aboutir à une position commune. Le recours à Arcadis est proposé par Beliris et validé par la STIB.

Il accepte de transmettre la ventilation des change requests ainsi que le détail des 93,6 millions d'euros de déclarations de créance validées. Concernant la congélation, il indique qu'il ne s'agit pas d'une technique unique mais d'un ensemble de procédés consistant à créer, sous le bâti, une caverne gelée permettant ensuite le creusement par des techniques minières traditionnelles. Sur la nappe perchée, il affirme qu'une solution a été identifiée, sans recours à la congélation, et présentée à la STIB fin 2024. Beliris attend à présent une décision des autorités compétentes.

S'agissant des avenants, il conteste l'analyse de la Cour des comptes et considère que la réglementation applicable est celle en vigueur au moment de la passation du marché BMN, à savoir l'arrêté royal de 1996, qui

gedetailleerde uitsplitsing van de change requests te bezorgen, met inbegrip van de aanvragen die werden afgewezen of geannuleerd. De MIVB heeft aangegeven dat niets zou worden teruggeëist van het budget van 500 miljoen euro, zelfs niet indien het project zou worden stopgezet. Hij vraagt of Beliris kan bevestigen dat dat klopt en dat er geen bijkomende middelen boven dat bedrag werden gevraagd. Daarnaast vraagt hij om een gedetailleerd overzicht te bezorgen van de uitgaven van 93 miljoen euro die reeds zijn gemaakt voor het traject tussen Bordet en het Noordstation.

Hij wil ook weten voor welke concrete techniek er is gekozen om de bodem op het noordelijke tracé te bevroren. Gaat het om beschoeide sleuven in een bevroren ondergrond? Sommige deskundigen stellen dat men op de hoogte was van de aanwezigheid van een grondwaterlaag. Hij vraagt of er een oplossing is gevonden en of eventueel gebruik zou worden gemaakt van de voormelde techniek. Vervolgens wil hij nog even ingaan op de aan BMN gegunde opdracht, waarover 22 bijakten zijn opgesteld voor een bedrag van meer dan 30 miljoen euro. Hij wijst erop dat volgens het Rekenhof voor bepaalde diensten afzonderlijke opdrachten hadden moeten worden uitgeschreven. Hij vraagt hoe het kan dat Beliris het gebruik van bijakten verantwoordde door te verwijzen naar onvoorzienbare omstandigheden, terwijl het ging om diensten die als gangbaar werden beschouwd. Tot slot heeft hij het over de terbeschikkingstelling van een medewerker van BMN aan Beliris. Het Rekenhof beschouwt dat als problematisch, aangezien het de neutraliteit in het gedrang kon brengen en kon leiden tot belangenvermenging.

De heer Cédric Bossut verduidelijkt dat Arcadis niet optrad als auditbureau, maar de opdracht had gekregen om kostencontroles uit te voeren met als doel de dienstverlening en ramingen van BMN tegen het licht te houden. Beide bureaus pleegden in dat verband, in aanwezigheid van Beliris, technisch overleg met elkaar om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen. Beliris stelde voor om een beroep te doen op Arcadis en de MIVB gaf daarvoor haar goedkeuring.

Hij zal een uitsplitsing van de change requests bezorgen, samen met een gedetailleerd overzicht van de 93,6 miljoen euro aan goedgekeurde schuldvorderingen. Hij legt uit dat grondbevriezing niet steunt op één techniek, maar een geheel van processen omvat waarbij onder de bestaande bebouwing een bevroren holte wordt gecreëerd, waarna de uitgraving kan gebeuren met klassieke mijnbouwtechnieken. Vervolgens bevestigt hij dat voor het probleem met de grondwaterlaag een oplossing is gevonden, waarbij geen gebruik zou worden gemaakt van grondbevriezing. Die oplossing werd eind 2024 aan de MIVB voorgelegd. Beliris wacht momenteel op een beslissing van de bevoegde instanties.

Hij is het niet eens met de bevindingen van het Rekenhof over de bijakten. Volgens hem was daarop de regelgeving van toepassing die gold op het moment waarop de opdracht aan BMN werd gegund, namelijk

permet des modifications unilatérales du marché dans son périmètre initial moyennant compensation. Les extensions hors périmètre relèvent, selon lui, de la loi de 2006 relative aux services complémentaires. Il estime que les conditions légales sont respectées et souligne que les avenants ont reçu les visas requis, y compris de l'Inspection des finances et, pour certains, du Conseil des ministres. Il ajoute que les prestations en cause, notamment en communication ou en assistance juridique, étaient déjà prévues dans le marché initial.

Concernant la mise à disposition d'un agent de BMN, il rappelle que ce dispositif est prévu par le cahier des charges et encadré par un avenant précisant les rôles respectifs des partis intervenantes. L'agent concerné n'exerce pas de responsabilités financières, celles-ci demeurant entre les mains du fonctionnaire dirigeant de Beliris. Il conteste l'analyse de la Cour des comptes et insiste sur la nécessité, dans la pratique des chantiers, d'une collaboration étroite entre l'administration et le bureau d'études afin de faire face aux revendications des entrepreneurs. Il fait référence, par exemple, au projet Oosterweel à Anvers dans lequel les agents du bureau d'études interviennent de manière beaucoup plus importante aux côtés de l'administration.

Enfin, sur l'enveloppe de 500 millions d'euros, il indique qu'aucune demande de rallonge n'a été formulée à ce stade. Il rappelle qu'un montant de 464 millions d'euros a déjà été versé à la STIB, dont 402 millions peuvent être considérés comme du préfinancement. Il estime toutefois prématuré de se prononcer sur un éventuel remboursement, en l'absence de décision sur la poursuite ou l'arrêt du projet.

Mme Sofia Bennani s'intéresse à l'accumulation des demandes supplémentaires et souhaite disposer d'un tableau récapitulatif du budget initial intégrant ces ajouts, avec leur évolution dans le temps. Elle revient ensuite sur la station Verboekhoven, initialement justifiée par une intermodalité avec le RER, et relève que celle-ci n'a jamais été validée par la SNCB ni Infrabel. Elle demande pourquoi Beliris n'a pas davantage alerté les autorités politiques afin d'assurer une meilleure coordination et de confirmer cette connexion avant de maintenir un tracé plus coûteux.

Elle évoque également le lot 3 et souligne que le niveau de risque élevé est lié à une connaissance insuffisante du sous-sol. Dès lors que l'étude d'incidences recommande des investigations géotechniques approfondies, elle s'interroge sur le lancement de la procédure de marché en octobre 2022. Elle revient enfin sur les avenants et demande si l'orateur maintient sa position quant à leur légalité.

het koninklijk besluit van 1996. Dat besluit liet toe om de oorspronkelijke opdracht eenzijdig te wijzigen, mits er werd voorzien in een compensatie. De uitbreidingen buiten de perimeter vielen volgens hem onder de wet van 2006 inzake aanvullende diensten. Hij is van oordeel dat aan alle wettelijke voorwaarden werd voldaan. Tevens benadrukt hij dat de bijakten de vereiste goedkeuringen hebben gekregen, ook van de Inspectie van Financiën en, in sommige gevallen, van de ministerraad. Voorts merkt hij op dat de desbetreffende diensten, zoals communicatie en juridische bijstand, reeds vermeld stonden in de oorspronkelijke opdracht.

Vervolgens wijst hij erop dat over de terbeschikkingstelling van een medewerker van BMN een bepaling was opgenomen in het bestek en dat in een latere bijakte de respectieve rollen van de betrokken partijen nader werden omschreven. De medewerker in kwestie had geen financiële verantwoordelijkheden. Die bleven bij de leidend ambtenaar van Beliris. Hij is het niet eens met de bevindingen van het Rekenhof en benadrukt dat op werven een nauwe samenwerking tussen de administratie en het studiebureau noodzakelijk is om sterk te staan tegenover claims van de aannemers. Hij haalt bij wijze van voorbeeld het Oosterweelproject in Antwerpen aan, waarbij de medewerkers van het studiebureau een veel grotere inbreng hebben naast de administratie.

Ten slotte geeft hij aan dat er tot dusver geen bijkomende middelen bovenop het budget van 500 miljoen euro zijn gevraagd. Hij wijst erop dat reeds 464 miljoen euro werd uitgekeerd aan de MIVB, waarvan 402 miljoen als voorfinanciering kan worden beschouwd. Hij vindt het echter voorbarig om zich uit te spreken over een eventuele terugbetaling, zolang er geen beslissing is genomen over de voortzetting of stopzetting van het project.

Mevrouw Sofia Bennani gaat dieper in op de opeenstapeling van bijkomende verzoeken. Zij vraagt om een tabel te bezorgen die het oorspronkelijke budget weergeeft en een overzicht biedt van de extra verzoeken doorheen de tijd. Vervolgens wil zij het nog even hebben over het station Verboekhoven, dat aanvankelijk naar voren werd geschoven als intermodaal knooppunt dat zou aansluiten op het GEN. Zij merkt echter op dat de NMBS en Infrabel nooit hebben bevestigd dat daar een aansluiting op het GEN zou komen. Zij vraagt waarom Beliris de beleidsverantwoordelijken niet meer heeft gewaarschuwd, zodat alles gecoördineerder kon verlopen en eerst zekerheid kon worden verkregen over de betreffende aansluiting alvorens vast te houden aan een tracé dat duurder zou uitvallen.

Vervolgens heeft zij het over het derde perceel. Zij benadrukt dat het hoge risiconiveau te maken had met een ontoereikende kennis van de bodemstructuur. In de effectenstudie werd aanbevolen om grondige geotechnische onderzoeken uit te voeren. Zij vraagt zich dan ook af waarom de aanbestedingsprocedure in oktober 2022 werd uitgeschreven. Tot slot vraagt zij of de spreker bij zijn standpunt blijft over de wettigheid van de bijakten.

M. Cédric Bossut confirme son analyse juridique relative aux avenants. Il indique que l'exposé transmis contient déjà un aperçu des surcoûts et s'engage à fournir les tableaux détaillés des change requests. Il précise qu'il existe une série de rapports de global monitoring retraçant les évolutions du projet et qu'un document de synthèse pourrait être élaboré à l'attention de la commission.

Concernant la station Verboekhoven, il affirme que le Gouvernement régional a été informé. Il rappelle notamment qu'une question officielle a été adressée en 2017 au ministre fédéral compétent concernant les intentions d'Infrabel et de la SNCB, et que la réponse a été communiquée aux autorités régionales.

S'agissant des investigations géotechniques, il indique que plusieurs campagnes ont été menées entre 2015 et 2019, représentant un coût d'environ 8 millions d'euros et produisant une documentation volumineuse intégrée au cahier des charges. Il précise que des essais complémentaires étaient prévus durant la phase de négociation afin d'affiner certains paramètres techniques. Il souligne ainsi que Beliris a pleinement pris en compte ces enjeux dans la préparation du projet.

Mme Joëlle Maison s'interroge d'abord sur la validité de l'évaluation des soumissionnaires dans un contexte où le montant du marché a fortement évolué par rapport à l'estimation initiale.

Elle questionne ensuite la chronologie du projet, en relevant que l'avis de marché relatif à l'étude de l'extension nord est publié en octobre 2008, soit avant l'accord formel de la vice-première ministre compétente, daté de novembre 2008. Enfin, elle s'interroge sur le fait que certaines démarches relatives au marché d'études ont été engagées alors que la délégation de maîtrise d'ouvrage de la STIB à Beliris n'est formalisée qu'en novembre 2009.

M. Cédric Bossut répond que, pour le lot 3, un appel à candidats est lancé avec des critères dépassant la simple agrégation en classe 8. Il indique que six candidats se sont présentés, dont cinq ont été retenus.

Concernant la maîtrise d'ouvrage déléguée, il explique que les discussions entre la STIB et Beliris étaient déjà bien avancées avant la formalisation de la délégation en 2009, ce qui a conduit Beliris à entamer certains travaux préparatoires dans un contexte de pression pour faire avancer le dossier.

S'agissant de la publication de l'appel à candidats avant l'approbation formelle, il indique qu'il s'agissait d'une pratique administrative visant à gagner du temps, aujourd'hui abandonnée, les procédures actuelles exigeant une validation préalable des cahiers des charges.

De heer Cédric Bossut bevestigt zijn juridische analyse met betrekking tot de bijakten. Hij zegt dat de uiteenzetting die hij heeft gegeven en die hij zal doorsturen, reeds een overzicht van de extra kosten bevat. Hij belooft om de gedetailleerde tabellen met de change requests te bezorgen. Vervolgens verduidelijkt hij dat er verschillende algemene monitoringverslagen beschikbaar zijn die de evolutie van het project in kaart brengen, en dat er desgewenst een samenvattend document voor de commissie kan worden opgesteld.

Hij zegt dat de Brusselse Regering op de hoogte werd gebracht over hoe het zat met het station Verboekhoven. Hij haalt aan dat in 2017 aan de bevoegde federale minister een officiële vraag werd gericht over de intenties van Infrabel en de NMBS en dat het antwoord daarop aan de gewestelijke overheid werd meegedeeld.

Vervolgens zegt hij dat tussen 2015 en 2019 meerdere geotechnische onderzoeken zijn uitgevoerd. Die kostten alles samen ongeveer 8 miljoen euro. Die onderzoeken leverden heel wat informatie op die in het bestek werd verwerkt. Bovendien waren tijdens de onderhandelingsfase bijkomende testen gepland om bepaalde technische parameters te verfijnen. Beliris heeft daar bij de voorbereiding van het project dus wel degelijk de nodige aandacht aan besteed.

Mevrouw Joëlle Maison vraagt zich om te beginnen af in hoeverre de beoordeling van de inschrijvers geldig was, aangezien het bedrag van de opdracht een stuk hoger lag dan het oorspronkelijk geraamde bedrag.

Vervolgens plaatst zij vraagtekens bij de timing van het project: de aankondiging van de opdracht voor de studie over de uitbreiding van het metronet naar het noorden werd al in oktober 2008 bekendgemaakt, dus voordat de bevoegde vice-Eerste minister in november 2008 haar formele goedkeuring gaf. Ten slotte stelt zij zich ook vragen bij het feit dat bepaalde stappen met het oog op de studieopdracht al waren gezet, terwijl de MIVB pas in november 2009 formeel een deel van het bouwheerschap delegerde aan Beliris.

De heer Cédric Bossut antwoordt dat voor het derde perceel een oproep tot kandidaten werd uitgeschreven, waarin criteria waren vervat die verder reikten dan de loutere erkenning in klasse 8. Zes kandidaten meldden zich aan, waarvan er vijf werden geselecteerd.

Vervolgens legt hij uit dat de besprekingen tussen de MIVB en Beliris al ver gevorderd waren voordat in 2009 een deel van het bouwheerschap formeel werd gedelegeerd. Aangezien er druk was om het dossier te laten vooruitgaan, had Beliris beslist om reeds bepaalde voorbereidende werkzaamheden op te starten.

De oproep tot kandidaten werd destijds bekendgemaakt vóór de formele goedkeuring om tijd te winnen. Die administratieve praktijk wordt vandaag niet meer toegepast, aangezien de huidige procedures een voorafgaande goedkeuring van de bestekken vereisen.

Mme Clémentine Barzin revient sur la question du financement et du rôle de Beliris. Elle relève que l'enveloppe de 500 millions d'euros semble constituer un plafond, ce qui pose la question du financement global du projet au regard de l'augmentation des coûts. Elle observe que, sur les montants évoqués, une part importante aurait été affectée à d'autres segments du projet que le tronçon Bordet, alors même que Beliris intervient comme maître d'ouvrage délégué pour cette partie.

Elle s'interroge également sur le rôle du comité stratégique. Face à l'accumulation de surcoûts et de demandes complémentaires émanant de différents acteurs, elle questionne la capacité de ce comité à exercer un véritable contrôle stratégique, au-delà d'un simple processus de validation successive des décisions.

M. Jamal Ikazban revient sur les perceptions entourant le rapport de la Cour des comptes et demande à l'orateur s'il maintient l'idée d'un biais dans l'analyse de ce rapport. Il s'interroge ensuite, avec le recul, sur l'opportunité d'avoir lancé ces marchés en parallèle du Grand Paris, compte tenu des tensions prévisibles sur les entreprises du secteur. Enfin, il questionne la portée réelle de l'enveloppe Beliris, évoquant la possibilité, mentionnée par le ministre Reynders, d'y consacrer des montants supérieurs à 50 millions d'euros par an, voire l'intégralité de l'enveloppe, en fonction des décisions politiques.

M. Oliver Rittweger de Moor demande la transmission de la convention globale de financement, ainsi que des précisions sur la technique retenue pour le tronçon restant à la gare du Nord et sur le coût de finalisation de cette station. Il s'interroge également sur le recours à un huis clos pour certains éléments, alors que des montants élevés circulent déjà publiquement.

Il demande si Beliris a, en amont, alerté sur l'insuffisance du financement fédéral ou si son rôle s'est limité à la gestion de l'enveloppe existante. Il évoque les audits financiers sollicités par Pascal Smet et souhaite savoir si d'autres démarches similaires ont été entreprises. Revenant sur la station Verboekhoven, il s'interroge sur le maintien d'un tracé jugé plus coûteux malgré l'existence d'alternatives. Il soulève également la question de la clarté des cahiers des charges et des appels d'offres, estimant que certaines imprécisions ont pu contribuer aux surcoûts.

Il aborde ensuite la procédure de marché en cours, en demandant quelles sont les marges de manœuvre permettant encore de revenir en arrière et les délais à respecter pour éviter tout effet irréversible. Enfin, il interroge les choix techniques envisagés pour le tronçon nord, en évoquant les critiques formulées à l'égard du recours au tunnelier, jugé coûteux et contraignant en

Mevrouw Clémentine Barzin gaat in op de financiering en de rol van Beliris. Zij merkt op dat de enveloppe van 500 miljoen euro een maximumbedrag blijkt te zijn. Dat brengt haar bij de vraag hoe het zit met de globale financiering van het project in het licht van de stijgende kosten. Zij stelt vast dat een groot stuk van de genoemde bedragen besteed is aan andere onderdelen van het project die niets te maken hadden met het tracé naar Bordet, terwijl Beliris aangesteld was als gedelegeerd bouwheer voor dat deel.

Vervolgens stelt zij ook een vraag over de rol van het strategisch comité. Aangezien er steeds extra kosten bijkwamen en verschillende betrokken partijen met bijkomende verzoeken op de proppen kwamen, vraagt zij zich af in hoeverre dat comité daadwerkelijk in staat was om een strategische controle uit te voeren die verder ging dan het louter goedkeuren van de opeenvolgende beslissingen.

De heer Jamal Ikazban gaat nog even in op de manier waarop wordt aangekeken tegen het verslag van het Rekenhof. Hij vraagt of de spreker nog steeds vindt dat er sprake is van vooringenomenheid in dat verslag. Hij vraagt zich ook af of het, achteraf beschouwd, wel opportuun was om de opdrachten uit te schrijven op het moment waarop het metroproject in Groot-Parijs werd opgestart. Het viel toch te verwachten dat dat druk zou leggen op de aannemers in de sector. Tot slot vraagt hij hoe ver de Beliris-enveloppe in werkelijkheid reikt. Minister Reynders heeft namelijk gezegd dat vanuit de politiek kon worden beslist om jaarlijks meer dan 50 miljoen euro of zelfs de volledige enveloppe toe te wijzen.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt om de algemene financieringsovereenkomst te bezorgen en om de gekozen techniek voor het resterende tracé ter hoogte van het Noordstation en de kostprijs voor de afwerking van dat station te verduidelijken. Hij vraagt zich ook af waarom bepaalde zaken met gesloten deuren zouden moeten worden besproken, terwijl er al hoge bedragen openbaar zijn gemaakt.

Voorts vraagt hij of Beliris er vooraf voor heeft gewaarschuwd dat de federale financiering niet zou volstaan of dat het zich gewoon beperkt heeft tot het beheren van de beschikbare enveloppe. Vervolgens verwijst hij naar de door Pascal Smet gevraagde financiële audits. Hij wil weten of er nog gelijkaardige initiatieven werden genomen. Wat het station Verboekhoven betreft, vraagt hij zich af waarom er werd vastgehouden aan een duurder tracé terwijl er alternatieven waren. Hij wil ook even stilstaan bij de duidelijkheid van de bestekken en offerteaanvragen. Volgens hem is het mogelijk dat bepaalde onduidelijkheden hebben geleid tot extra kosten.

Vervolgens gaat hij in op de lopende aanbestedingsprocedure. Hij vraagt welke mogelijkheden er nog zijn om die terug te draaien en welke termijnen er moeten worden nageleefd om onomkeerbare gevolgen te vermijden. Tot slot stelt hij een vraag over de technische keuzes voor het noordelijke traject. Hij verwijst naar de kritiek op het gebruik van de tunnelboormachine, die als duur wordt beschouwd

termes de profondeur des stations, ainsi que l'alternative du cut and cover, qui aurait été écartée. Quel est également l'expertise réelle des différents acteurs impliqués, notamment en matière de tunneliers, et le rôle précis de Beliris dans la détermination des choix techniques?

Il revient enfin sur le rôle du bureau de contrôle Sweco, en soulignant que celui-ci valide des aspects techniques sans nécessairement déterminer les solutions optimales, et demande dès lors qui, au sein du projet, arrête *in fine* les choix techniques.

M. Hicham Talhi revient sur la question du non-remboursement des montants versés par Beliris. Il indique ne pas comprendre pourquoi l'orateur estime prématuré de répondre, alors même que l'arrêt ou la poursuite du projet constitue précisément l'objet des travaux de la commission. Il rappelle que la STIB affirme qu'aucun remboursement ne serait dû et souhaite savoir si Beliris partage cette interprétation, estimant qu'une convention déjà signée devrait pouvoir être lue et interprétée dès à présent.

Mme Sofia Bennani pose une dernière question relative à la décision de scinder le projet en deux tronçons. Elle demande la transmission du procès-verbal complet du comité de coopération ayant acté cette décision, ainsi que des éléments ayant conduit à ce choix.

M. Fabian Maingain se montre prudent quant à l'idée de discuter d'offres encore en cours d'analyse, même à huis clos, au regard des règles en matière de marchés publics. Il indique s'intéresser avant tout à la genèse des difficultés rencontrées. S'il entend les explications relatives au dimensionnement des stations, il retient que celui-ci n'explique pas à lui seul les surcoûts. Il demande dès lors si d'autres spécifications techniques du cahier des charges, à la lumière de l'expérience acquise, pourraient être identifiées comme des facteurs ayant contribué à l'augmentation des offres.

M. Cédric Bossut indique ne voir aucun inconvénient à transmettre la convention de financement. S'agissant de la gare du Nord, il explique que la technique envisagée consiste à déposer temporairement deux voies de la SNCB durant un week-end afin de permettre la mise en place de dalles en béton porteuses, sous lesquelles les travaux pourraient ensuite se poursuivre en galerie. Il précise que des fouilles blindées sont envisagées, celles-ci nécessitant toutefois des conditions sèches, ce qui peut impliquer le recours à des techniques complémentaires comme la congélation pour éviter les infiltrations d'eau.

Sur la question du financement, il rappelle que les rapports de global monitoring communiquent régulièrement l'évolution des coûts au comité stratégique, rendant explicite l'écart entre l'enveloppe de 500 millions d'euros

et des limitations inhérentes à la profondeur des stations. Voorts brengt hij ook de alternatieve cut-and-covertechniek ter sprake, die terzijde werd geschoven. Welke concrete expertise hadden de verschillende betrokken partijen, met name op het vlak van tunnelboormachines, en welke rol vervulde Beliris bij het maken van de technische keuzes?

Tot slot gaat hij in op de rol van het controlebureau Sweco. Hij merkt op dat dat bureau bepaalde technische aspecten heeft goedgekeurd zonder dat het per se de best mogelijke oplossingen aanreikte. Hij wil dan ook weten bij wie de eindbeslissing over de technische keuzes voor het project lag.

De heer Hicham Talhi gaat nog even in op de terugbetaling van de door Beliris uitgekeerde bedragen. Hij begrijpt niet waarom de spreker het voorbarig vindt om op de vraag daarover te antwoorden, terwijl de commissie net tot doel heeft om zich te buigen over de stopzetting of voortzetting van het project. Hij wijst erop dat volgens de MIVB geen terugbetaling verschuldigd is en hij wil weten of Beliris daar hetzelfde over denkt. Het moet toch mogelijk zijn om nu al duidelijk te maken hoe een overeenkomst die reeds is ondertekend, moet worden gelezen en geïnterpreteerd.

Mevrouw Sofia Bennani stelt nog een laatste vraag over de beslissing om het project in twee delen op te splitsen. Zij vraagt om het volledige verslag van het samenwerkingscomité waarin akte werd genomen van die beslissing, te bezorgen, samen met een overzicht van de elementen die tot die keuze hebben geleid.

De heer Fabian Maingain vindt dat in het licht van de regels inzake overheidsopdrachten voorzichtigheid geboden is om offertes die momenteel nog worden onderzocht, te bespreken, zelfs indien dat zou gebeuren met gesloten deuren. Hij wil vooral weten hoe de problemen ontstaan zijn. Hij heeft de uitleg over de afmetingen van de stations goed begrepen, maar hij onthoudt daaruit dat die op zich de extra kosten niet volledig verklaren. Hij vraagt daarom of, in het licht van de opgedane ervaring, andere technische specificaties in het bestek kunnen worden aangewezen als factoren die hebben bijgedragen tot de duurdere offertes.

De heer Cédric Bossut heeft er geen probleem mee om de financieringsovereenkomst te bezorgen. Vervolgens legt hij uit dat ter hoogte van het Noordstation een techniek wordt overwogen die erin bestaat twee treinsporen tijdens een weekend tijdelijk weg te nemen om dragende betonplaten te kunnen plaatsen. Onder die platen zouden dan vervolgens galerijen kunnen worden uitgegraven. Hij verduidelijkt dat het de bedoeling is om te werken met beschoeide sleuven. Dat moet echter gebeuren in droge omstandigheden. Bijgevolg kan het nodig zijn om gebruik te maken van bijkomende technieken, zoals grondbevriezing, om waterinfiltratie te vermijden.

Wat de financiering betreft, wijst hij erop dat de algemene monitoringverslagen het strategisch comité regelmatig een overzicht boden van de evolutie van de kosten, waardoor het verschil tussen de enveloppe van

et le coût global du projet. Cette enveloppe est arrêtée lors du comité de coopération du 26 février 2016 et formalisée dans la convention de septembre 2016. Il indique par ailleurs qu'aucun audit financier spécifique n'a été diligenté par le ministre Smet à l'égard de Beliris, le premier audit étant celui de la Cour des comptes.

Concernant la station Verboekhoven, la variante est certes moins coûteuse à l'investissement, mais elle implique une station en moins et un tracé plus long, avec un potentiel de fréquentation et de recettes plus faibles. Sur le long terme, cette option est moins avantageuse.

S'agissant de la structuration des coûts, le niveau de détail poste par poste n'intervient qu'à un stade avancé des études, à partir de 2019, avec des cahiers des charges détaillés. Il confirme également que la convention prévoit bien un engagement de la Région à réaliser l'ensemble du tracé pour un financement fédéral de 500 millions d'euros.

Revenant sur le rapport de la Cour des comptes, il indique ne pas partager certaines de ses analyses, notamment en ce qui concerne l'interprétation juridique des avenants. Il souligne également qu'aucun recours n'a été introduit par les soumissionnaires dans le cadre des marchés publics concernés. Concernant le calendrier des marchés, il reconnaît qu'avec le recul, la concomitance avec le Grand Paris aurait pu être évitée, mais souligne la pression politique pesant sur le respect des délais.

Sur la scission du projet, il n'existe pas de procès-verbal formel du comité de coopération, mais une fiche descriptive du projet transmise aux membres, décrivant notamment le tracé et les modalités de maîtrise d'ouvrage déléguée, sans contestation de leur part.

Répondant à M. Maingain, il estime que l'augmentation des coûts résulte d'un ensemble de contraintes, parmi lesquelles les conditions d'exploitation du chantier, comme les restrictions horaires imposées au charroi, et non d'un facteur unique. Il indique qu'un rapport transmis aux autorités envisage déjà différentes pistes d'optimisation.

Il précise qu'il anime le comité stratégique et en rédige les procès-verbaux, transmis à l'ensemble des membres. Le comité fonctionne par consensus et demeure actuellement inactif en l'absence de nouvelles décisions. Aucune opposition formelle n'a été exprimée aux propositions soumises.

Enfin, il précise que les 93 millions d'euros correspondent aux montants dont Beliris a autorisé le paiement. La STIB n'en a toutefois refacturé qu'environ 61,7 millions dans le cadre de l'enveloppe de 500 millions d'euros, le

500 miljoen euro en de totale kostprijs van het project duidelijk werd. Die enveloppe werd op 26 februari 2016 door het samenwerkingscomité bepaald en formeel vastgelegd in de overeenkomst van september 2016. Voorts geeft hij aan dat minister Pascal Smet geen specifieke financiële audit bij Beliris heeft laten uitvoeren. De eerste audit was die van het Rekenhof.

Wat het station Verboekhoven betreft, erkent hij dat het alternatief minder investeringen vergde, maar zou hebben geleid tot een station minder en een langer tracé, met minder potentiële reizigers en inkomsten tot gevolg. Op lange termijn was die optie dus minder voordelig.

Met betrekking tot de kostenstructuur zegt hij dat de verschillende uitgavenposten pas in een latere studiefase, met name vanaf 2019, aan de hand van uitvoerige bestekken gedetailleerd konden worden weergegeven. Hij bevestigt ook dat in de overeenkomst wel degelijk was bepaald dat het gewest zich ertoe verbond het volledige tracé te realiseren met een federale financiering van 500 miljoen euro.

Vervolgens geeft hij aan het niet eens te zijn met bepaalde bevindingen in het verslag van het Rekenhof, waaronder die over de juridische interpretatie van de bijakten. Hij benadrukt tevens dat geen enkele inschrijver in het kader van de desbetreffende overheidsopdrachten beroep heeft aangetekend. Vervolgens geeft hij toe dat, achteraf beschouwd, misschien vermeden had kunnen worden om de opdrachten gelijktijdig met het metroproject in Groot-Parijs uit te schrijven. Er werd destijds echter grote politieke druk uitgeoefend om de deadlines te halen.

Er is geen formeel verslag van het samenwerkingscomité over de opsplitsing van het project beschikbaar, maar wel een beschrijvende projectfiche die aan de leden werd bezorgd. Daarin stonden onder meer het tracé en de uitvoeringsregels van het gedelegeerd bouwheerschap omschreven. Er rees binnen het comité geen enkel bezwaar tegen.

Op de vraag van de heer Maingain antwoordt hij dat de kostenstijging het gevolg is van een reeks factoren die onder meer verband houden met de omstandigheden waarin de werken werden uitgevoerd. Zo werden bijvoorbeeld tijdsbeperkingen opgelegd voor het werftransport. De kostenstijging is dus niet toe te schrijven aan één enkele oorzaak. Hij voegt eraan toe dat aan de betrokken instanties een verslag werd bezorgd met verschillende voorstellen om de kosten te optimaliseren.

Hij verduidelijkt dat hij het strategisch comité voorzat en de verslagen ervan opstelde, die aan alle leden werden bezorgd. Het comité werkte op basis van consensus en is momenteel niet actief, zolang er geen nieuwe beslissingen worden genomen. Er werd geen formeel bezwaar geuit tegen de voorgedragen voorstellen.

Tot slot verduidelijkt hij dat de 93 miljoen euro de bedragen omvat waarvoor Beliris de betaling heeft goedgekeurd. De MIVB heeft daarvan echter slechts ongeveer 61,7 miljoen euro doorgerekend binnen de

solde s'inscrivant dans un mécanisme de préfinancement couvrant notamment des dépenses liées au prémétro, au matériel roulant et à d'autres investissements du réseau.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur la procédure de marché. Dès lors que les offres sont toujours en cours, il souhaite identifier les échéances à surveiller afin de ne pas perdre la possibilité de faire marche arrière. Il demande s'il existe un délai au-delà duquel une renonciation ne serait plus possible. Il revient également sur le recours au tunnelier, rappelant que certains experts jugent cette technique inadaptée pour le tronçon nord jusqu'à Bordet et estiment que la méthode du cut and cover serait moins coûteuse, malgré l'opposition de la commune de Schaerbeek. Il interroge encore l'orateur sur les compétences respectives du Service spécial d'études, d'Infrabel et de Beliris en matière de tunneliers, en évoquant notamment le projet Schuman-Josaphat. Enfin, il revient sur le rôle de Seco et sur la détermination des choix techniques.

M. Fabian Maingain pose une dernière question relative à la durée de validité des offres et à l'éventuelle demande de prolongation de celle-ci.

M. Cédric Bossut répond que la question de la validité des offres permet également de préciser les délais. Il indique que celles-ci étaient valables pendant deux ans à compter de leur ouverture, soit jusqu'au 18 avril 2025, et que ce délai est désormais échu. Il précise toutefois que, dans le cadre d'une procédure négociée, cela ne constitue pas un obstacle majeur, dès lors que le cahier des charges prévoit l'introduction d'une offre finale à l'issue des négociations, ce qui permettrait de réactiver la validité des offres. Aucun délai strict n'impose de conclure la négociation dans un temps déterminé. Néanmoins, Beliris n'a pas engagé ces négociations, ayant informé le Gouvernement régional, dès mai 2023, qu'elle ne se considérait plus mandatée pour le faire.

S'agissant des conséquences d'un éventuel arrêt, il précise que le cahier des charges n'impose pas de conclure le marché, mais qu'une indemnisation des soumissionnaires pourrait être due pour le travail accompli, une indemnité forfaitaire de 150.000 euros étant prévue.

Sur la question du tunnelier, il indique que, qu'il s'agisse d'un tunnelier de 9,80 mètres ou d'un modèle plus réduit, la logique technique reste celle du bouclier de tunnelier. L'alternative du cut and cover impliquerait, selon les études réalisées, une interruption totale de la circulation, y compris piétonne, sur des axes denses comme la chaussée de Haecht, ce qui la rend difficilement envisageable dans les quartiers concernés.

enveloppe van 500 miljoen euro. De rest van het bedrag valt onder een voorfinancieringsregeling waarmee uitgaven werden gedekt voor de premetro, het rollend materieel en andere investeringen in het net.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat nog even in op de aanbestedingsprocedure. Aangezien de offerteprocedure nog loopt, wil hij weten welke termijnen in de gaten moeten worden gehouden, opdat de mogelijkheid om die terug te draaien niet verloren zou gaan. Hij vraagt of er een uiterste datum is waarna het niet meer mogelijk zou zijn om die stop te zetten. Vervolgens heeft hij het over de keuze voor de tunnelboormachine. Hij wijst erop dat sommige experts die techniek ongeschikt vinden voor het noordelijke traject tot Bordet. Volgens hen zou de cut-and-covertechniek goedkoper zijn, ook al verzet de gemeente Schaerbeek zich daartegen. Hij stelt de spreker ook een vraag over de respectieve knowhow van de speciale studiedienst, Infrabel en Beliris over het gebruik van tunnelboormachines. Hij verwijst in dat verband naar de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat. Tot slot gaat hij in op de rol van Seco en vraagt hij wie de uiteindelijke beslissing nam over de technische keuzes.

De heer Fabian Maingain stelt nog een laatste vraag over de geldigheidsduur van de offertes en hij wil weten of er gevraagd is om die te verlengen.

De heer Cédric Bossut antwoordt dat de vraag over de geldigheid van de offertes hem ook de gelegenheid biedt om de termijnen te verduidelijken. Hij zegt dat de offertes twee jaar geldig waren vanaf het moment waarop ze werden geopend, dus tot 18 april 2025, en dat die termijn inmiddels verstreken is. Hij voegt er echter aan toe dat dat bij een onderhandelingsprocedure geen grote belemmering vormt, aangezien in het bestek is bepaald dat na afloop van de onderhandelingen een definitieve offerte moet worden ingediend, waardoor de geldigheidsperiode van de offertes opnieuw kan worden geactiveerd. Er is geen strikte termijn waarbinnen de onderhandelingen moeten worden afgerond. Beliris heeft die onderhandelingen evenwel niet opgestart, aangezien het reeds in mei 2023 aan de Brusselse Regering heeft laten weten dat het vond daartoe niet langer gemachtigd te zijn.

Wat de gevolgen van een eventuele stopzetting betreft, verduidelijkt hij dat het bestek niet verplicht om de opdracht effectief te gunnen. Wel kan aan de inschrijvers een vergoeding verschuldigd zijn voor het geleverde werk. Er is een forfaitaire vergoeding van 150.000 euro vastgelegd.

Vervolgens geeft hij aan dat de techniek van de tunnelboormachine, ongeacht of het gaat om een exemplaar met een diameter van 9,80 meter of een kleiner model, berust op het boorschild. De alternatieve cut-and-covertechniek zou volgens de uitgevoerde studies een volledige onderbreking van het verkeer, inclusief de doortocht van voetgangers, vergen op drukke assen zoals de Haachtsesteenweg. Daarom is het moeilijk om die in de betrokken wijken te gaan gebruiken.

Concernant les compétences des différents acteurs, il ne se prononce pas sur le Service spécial d'études, mais précise que, dans le projet Schuman-Josaphat, il n'est pas fait usage d'un tunnelier classique, mais d'un microtunnelier de faible diamètre. Beliris assurait, dans ce cadre, la maîtrise d'ouvrage déléguée pour Infrabel.

Enfin, s'agissant de Seco, il s'agit d'un bureau de référence en matière de génie civil souterrain. Ce bureau ne choisit pas les techniques, mais valide celles proposées par les bureaux d'études. Cette validation est indispensable, notamment pour l'obtention des assurances décennales. Interrogé sur les causes des difficultés rencontrées et sur les responsabilités éventuelles, il renvoie à l'évolution des coûts qu'il a exposée et laisse à chacun le soin d'en tirer les conclusions.

1.4. Bureaux d'études

Réunion du 15 janvier 2026

1.4.1. Exposé de M. Azzedine Ben Khayat, gestionnaire de processus, de Mme Lieve Neiryndck, directrice de la mobilité, et de M. Malik Guerroudj, gestionnaire de projet d'Arcadis Belgium SA.

M. Azzedine Ben Khayat explique tout d'abord que, lorsqu'Arcadis fait son apparition dans le projet, celui-ci se décline déjà en deux parties: la partie sud, d'Albert à Gare du Nord, et la partie nord, de Gare du Nord à Bordet, jusqu'au dépôt de Haren. Arcadis intervient alors dans une structure où la STIB est le maître d'ouvrage, et Beliris le maître d'ouvrage délégué, entouré d'un ensemble de bureaux d'études et de bureaux de contrôle. Arcadis apporte une assistance au maître d'ouvrage, dans une relation contractuelle directe avec Beliris, son «donneur d'ordre».

Pour l'orateur, il importe de préciser le moment où Arcadis entre en scène. La tranche 4, soit l'avant-projet détaillé, a été validée sur les plans budgétaire et technique à la mi-2016. Les tranches 5 (demandes de permis) et 6 (études détaillées) démarrent ensuite en 2017. En 2021 débutent les premières tranches d'exécution pour Gare du Nord. Arcadis signe le contrat fin décembre 2018 et, en février 2018, commence à assister Beliris, uniquement pour le programme Bordet-Nord.

Pour ce qui est de la portée de sa mission, l'orateur tient à préciser qu'Arcadis n'est pas chargée des révisions techniques ou du re-engineering, ces missions étant confiées à d'autres bureaux d'études, ni de la validation des budgets. La mission d'Arcadis s'articule plus précisément autour de cinq piliers. Le suivi global (global monitoring)

Over de knowhow van de speciale studiedienst spreekt hij zich niet uit. Hij verduidelijkt echter dat bij de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat geen klassieke tunnelboormachine werd gebruikt, maar een microtunnelboormachine met een kleine diameter. Bij dat project trad Beliris op als gedelegeerd bouwheer voor Infrabel.

Seco is tot slot een gerenommeerd bureau op het vlak van ondergrondse civieltechnische werken. Het bureau kiest zelf geen technieken, maar staat in voor de goedkeuring van de voorstellen van de studiebureaus. Die goedkeuring is essentieel, onder meer voor het verkrijgen van tienjarige aansprakelijkheidsverzekeringen. In antwoord op de vraag over de oorzaken van de verschillende problemen en de verantwoordelijkheid daarvoor verwijst hij naar de evolutie van de kosten die hij eerder heeft toegelicht. Hij laat ieder daar zelf zijn of haar conclusies uit trekken.

1.4. Studiebureaus

Vergadering van 15 januari 2026

1.4.1. Uiteenzetting van de heer Azzedine Ben Khayat, procesbeheerder, mevrouw Lieve Neiryndck, directeur mobiliteit, en de heer Malik Guerroudj, projectbeheerder bij Arcadis Belgium nv.

De heer Azzedine Ben Khayat legt om te beginnen uit dat, toen Arcadis bij het project betrokken raakte, dat al was opgesplitst in twee delen: het zuidelijke deel, van Albert tot het Noordstation, en het noordelijke deel, van het Noordstation tot Bordet, tot aan de stelplaats in Haren. Arcadis kwam terecht in een structuur waarin de MIVB optrad als bouwheer en Beliris als gedelegeerd bouwheer, bijgestaan door een aantal studie- en controlebureaus. Arcadis verleende bijstand aan de bouwheer op basis van een overeenkomst die het rechtstreeks had gesloten met Beliris, waarvan het zijn instructies kreeg.

De spreker vindt het belangrijk om precies aan te geven wanneer Arcadis in beeld is gekomen. De vierde schijf, die betrekking had op het gedetailleerde voorontwerp, werd midden 2016 budgettair en technisch goedgekeurd. Nadien gingen in 2017 zowel de vijfde schijf (vergunningaanvragen) als de zesde schijf (gedetailleerde studies) van start. In 2021 begonnen de eerste uitvoeringsfasen ter hoogte van het Noordstation. De overeenkomst met Arcadis werd eind december 2017 ondertekend. In februari 2018 begon het Beliris bijstand te verlenen, maar dan wel uitsluitend voor het programma van het traject tussen Bordet en het Noordstation.

Vervolgens verduidelijkt de spreker wat de opdracht van Arcadis inhield. Die bestond er niet in technische aanpassingen door te voeren of aan re-engineering te doen. Die taken waren toevertrouwd aan andere studiebureaus. Het hield zich evenmin bezig met de goedkeuring van de budgetten. De opdracht van Arcadis was meer bepaald opgebouwd

consiste à apporter à Beliris une vision d'ensemble lui permettant de piloter le projet. Il s'agit de mettre en place une structure de rapportage pour consolider un ensemble de données collectées à différents niveaux et obtenir ainsi une vision de l'évolution des coûts, des risques et de la planification par rapport aux jalons critiques du programme. Dans ce cadre, Arcadis a un devoir d'alerte: elle informe son client lorsqu'un dérapage est observé ou lorsqu'une action n'a pas été entreprise. D'après l'orateur, l'arrivée d'Arcadis a permis de structurer et de consolider la vision de l'évolution du budget pour la partie nord sur la base des données fournies par Beliris et BMN.

Un autre pilier est le contrôle des coûts (cost control), soit le suivi de l'évolution des budgets par rapport au programme initial et le suivi des éventuelles modifications des prévisions budgétaires. Le quantity survey consiste à assurer la conformité des quantités prévues dans les métrés. En matière de gestion des risques (risk management), Arcadis accompagne son client dans la mise en place d'une méthodologie d'évaluation des risques. Elle met en place des ateliers facilitant la formulation et la quantification des niveaux de risque, sans toutefois les quantifier elle-même. Elle n'assume donc pas cette responsabilité. Elle formalise ensuite l'ensemble de ces informations dans un registre des risques afin de permettre le suivi des actions et d'aider les personnes chargées de la gestion des risques à prendre les décisions nécessaires. Les objectifs de la planification (planning) consistent à optimiser la durée du projet en consolidant un ensemble d'informations transmises par différentes entités afin de vérifier si la planification reste conforme aux prévisions, tout en surveillant les dérives qui empêchent de respecter les jalons critiques du projet. L'orateur insiste sur plusieurs éléments de vocabulaire liés à la mission d'assistance au maître d'ouvrage.

En résumé, Arcadis a un lien contractuel avec Beliris qui agissait en qualité de maître d'ouvrage délégué; sa mission est limitée à l'assistance à la maîtrise d'ouvrage sur les cinq piliers énoncés; Arcadis n'apparaît dans le projet qu'au début de l'année 2018.

L'intervenant réagit ensuite à une question du groupe PTB, transmise par écrit. Il est demandé à Arcadis ce qu'elle pense de l'avis de la Cour des comptes dénonçant une situation de conflit d'intérêts dans le chef du bureau d'études BMN, puisque celui-ci avait un intérêt financier direct à conclure à l'opportunité du projet Métro 3. L'intervenant répond qu'Arcadis ne remet pas en cause les appréciations de la Cour des comptes et qu'elle n'a pas non plus à se prononcer sur les marchés en tranches (tranche ferme pour l'opportunité du projet, tranche conditionnelle pour son exécution), cette pratique étant courante. L'orateur précise qu'Arcadis avait participé à l'appel

rond vijf pijlers. De algemene opvolging (global monitoring) was erop gericht Beliris een totaalbeeld te verschaffen dat moest dienen als basis voor de aansturing van het project. Het opzet bestond erin een rapporteringsstructuur op te zetten om een reeks gegevens die op verschillende niveaus waren verzameld, te consolideren en aan de hand daarvan zicht te krijgen op de evolutie van de kosten, de risico's en de planning ten opzichte van de kritieke mijlpalen van het programma. Arcadis had in dat verband een waarschuwingplicht: het bracht de klant op de hoogte wanneer het een afwijking vaststelde of wanneer een nodige handeling niet werd gesteld. Volgens de spreker heeft de komst van Arcadis het mogelijk gemaakt om, op basis van de door Beliris en BMN aangeleverde gegevens, een gestructureerd en geconsolideerd beeld te krijgen van de evolutie van het budget voor het noordelijke deel.

Een volgende pijler was de kostencontrole (cost control). Die strekte ertoe de evolutie van de budgetten ten opzichte van het oorspronkelijke programma en de eventuele bijsturingen van de begrotingsramingen op te volgen. Bij de quantity survey werd gecontroleerd of de in de meetstaten opgegeven hoeveelheden klopten. Via het risicobeheer (risk management) hielp Arcadis de klant een methodologie te ontwikkelen om de risico's te beoordelen. Het bureau organiseerde workshops die het gemakkelijker moesten maken om de risiconiveaus te verwoorden en te kwantificeren, zonder die echter zelf te kwantificeren. Die verantwoordelijkheid nam het dus niet op zich. Vervolgens nam het alle verkregen gegevens op in een risicoregister om de opvolging van de acties mogelijk te maken en de verantwoordelijken voor het risicobeheer te helpen bij het nemen van de nodige beslissingen. De planning had tot slot tot doel om de duur van het project te optimaliseren door een reeks gegevens, afkomstig van verschillende betrokken partijen, te consolideren om na te gaan of de planning nog steeds in overeenstemming was met de prognoses, en daarnaast ook afwijkingen op te sporen die het halen van de kritieke mijlpalen van het project in de weg stonden. De spreker vestigt vervolgens de aandacht op verschillende begrippen die verband houden met de opdracht om bijstand te verlenen aan de bouwheer.

Arcadis had kort samengevat een overeenkomst met Beliris die optrad als gedelegeerd bouwheer. De opdracht van het bureau bestond er enkel in de bouwheer bij te staan in het kader van de vijf voornoemde pijlers. Arcadis werd pas begin 2018 bij het project betrokken.

De spreker geeft vervolgens antwoord op een schriftelijk ingediende vraag van de PTB-fractie. Daarin wordt gevraagd hoe Arcadis staat tegenover de bevinding van het Rekenhof dat er sprake zou zijn geweest van belangenvermenging bij het studiebureau BMN, aangezien dat bureau er direct financieel belang bij zou hebben gehad tot de conclusie te komen dat het Metro 3-project wenselijk was. De spreker antwoordt dat Arcadis de beoordelingen van het Rekenhof niet ter discussie stelt en dat het zich evenmin wil uitspreken over de opdrachten in schijven (vaste schijf voor de opportuniteitsstudie over het project, voorwaardelijke schijf voor de uitvoering ervan). Dat was

d'offres, mais qu'elle n'avait pas remporté le marché.

Dans une deuxième question écrite, le groupe PTB demande à Arcadis si elle partage le constat du directeur de Beliris, qui a reconnu à titre personnel que ce montage fragilisait le dossier. Cela a-t-il pu influencer la présentation des avantages du métro par rapport à une autre option? L'orateur répond que, comme Arcadis n'est arrivée qu'à la fin de 2017, elle ne peut pas se prononcer sur l'organisation stratégique décidée à l'époque, ni sur les interactions entre les deux tronçons.

Le groupe PTB a également demandé par écrit à Arcadis ce qu'elle pense du fait que des postes indispensables au fonctionnement de la ligne de métro, comme le dépôt de Haren, n'ont pas été intégrés dans l'évaluation financière globale présentée au gouvernement en 2012. L'intervenant répond que si ce dépôt fait bien partie de son périmètre, Arcadis ne saurait prendre position puisque cet événement a eu lieu à un moment où elle n'était pas encore concernée par le projet.

M. Malik Guerroudj aborde la question suivante, qui concerne la congélation du sol, dont les coûts auraient explosé entre 2022 et 2023. D'après le groupe PTB, Arcadis aurait validé l'estimation de 817 millions d'euros pour les travaux de génie civil du tronçon nord. Comment expliquer que les coûts de congélation du sol aient été à ce point sous-estimés dans les études de 2022, puisque les offres finalement soumises par les entrepreneurs ont atteint 250 % des prévisions? L'orateur répond que les études en question ne datent pas de 2022, mais d'avant 2017. L'option de la congélation était déjà retenue lorsqu'Arcadis a remis son offre en formulant des recommandations basées sur des observations. Une fois le contrat signé, Arcadis a reçu des estimations du groupement BMN. En février 2019, elle a procédé à une vérification sur la base des données transmises et attiré l'attention sur plusieurs éléments, notamment l'identification des inducteurs de coûts (cost drivers), mais aussi la nécessité de clarifier certains points, comme les métrés, l'indexation ou les quantités.

Durant cette même période, Arcadis a souligné l'importance de tenir compte de certains sous-postes, notamment les coûts liés à la mise en place de la congélation du sol et à son entretien, car la congélation doit se poursuivre pendant la durée des travaux. Ces échanges ont eu lieu entre 2018 et 2019. Depuis le démarrage de la mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage, Arcadis a effectué au total huit vérifications liées aux coûts. En 2022, elle a vérifié une estimation dans laquelle une indexation avait été prise en compte. Elle a pu la contrôler et constater que l'estimation avait été revue à la hausse. Pour l'orateur, les facteurs qui, sur la base des informations disponibles à ce moment-là, pouvaient avoir eu une incidence sur l'augmentation des coûts étaient la hausse des prix des matériaux et de la

immers een gangbare praktijk. De spreker verduidelijkt dat Arcadis wel had gereageerd op de offerteaanvraag, maar dat het de opdracht niet had binnengehaald.

De PTB-fractie heeft Arcadis ook schriftelijk gevraagd of het net als de directeur van Beliris denkt dat die werkwijze het dossier ondermijnde. Kan die een invloed hebben gehad op de manier waarop de voordelen van de metro in vergelijking met een andere optie werden voorgesteld? Aangezien Arcadis pas vanaf eind 2017 bij het project werd betrokken, antwoordt de spreker dat hij geen oordeel wil kan vellen over de strategische regeling die destijds werd afgesproken, en over hoe de twee delen van het project op elkaar werden afgestemd.

De PTB-fractie heeft Arcadis ook schriftelijk gevraagd wat het vindt van het feit dat enkele essentiële uitgaven voor de werking van de metrolijn, zoals de stelplaats in Haren, niet waren verrekend in de globale financiële raming die in 2012 aan de regering werd voorgelegd. De spreker antwoordt dat die stelplaats weliswaar deel uitmaakte van de aandachtspunten van Arcadis, maar dat het daar geen standpunt over kan innemen, omdat het op het moment van de raming nog niet bij het project betrokken was.

De heer Malik Guerroudj behandelt de volgende vraag, die gaat over grondbevriezing. De kosten daarvan zouden tussen 2022 en 2023 explosief zijn toegenomen. Volgens de PTB-fractie zou Arcadis de raming van 817 miljoen euro voor de civieltechnische werken op het noordelijke traject hebben goedgekeurd. Hoe valt te verklaren dat de kosten voor grondbevriezing in de studies van 2022 zo sterk zijn onderschat? De uiteindelijke offertes die de aannemers hebben ingediend, bedroegen immers tot 250 % van de ramingen. De spreker antwoordt dat de studies niet van 2022 dateren, maar van vóór 2017. De keuze voor grondbevriezing was al gemaakt toen Arcadis zijn offerte indiende en aanbevelingen formuleerde op basis van zijn bevindingen. Nadat de overeenkomst was ondertekend, ontving Arcadis ramingen van het consortium BMN. In februari 2019 voerde Arcadis een controle uit op basis van de verstrekte gegevens en vestigde het de aandacht op verschillende elementen, waaronder de vaststelling van de kosten-beïnvloedende factoren (cost drivers), maar ook op de noodzaak om bepaalde punten te verduidelijken, zoals de meetstaten, de indexering en de hoeveelheden.

In diezelfde periode benadrukte Arcadis dat het belangrijk was om rekening te houden met bepaalde sub-categorieën van uitgaven, zoals de kosten om de grondbevriezing op te starten en vervolgens ook in stand te houden, aangezien die techniek zolang de werken zouden duren, moest worden toegepast. De contacten daarover vonden plaats tussen 2018 en 2019. Sinds de start van de opdracht voor het verlenen van bijstand aan de bouwheer heeft Arcadis in totaal acht kostencontroles uitgevoerd. In 2022 heeft het een raming gecontroleerd waarin een indexering was verrekend. Bij die controle stelde Arcadis vast dat de raming naar boven was bijgesteld. Volgens de spreker zijn factoren die volgens de op dat moment beschikbare informatie een invloed konden gehad hebben

main-d'œuvre due à la crise sanitaire et à l'inflation, mais aussi l'allongement des durées d'exécution, les risques liés à la mise en œuvre, et les pénalités de retard.

M. Azzedine Ben Khayat insiste sur le fait que le travail d'Arcadis consiste non pas à valider, mais à vérifier. Quant à l'audit qui aurait été commandé par M. Pascal Smet à PwC et Arcadis en 2015, il affirme que, contrairement à ce qui est affirmé dans la question reçue du groupe PTB, Arcadis n'était pas encore impliquée dans le projet et qu'il ne lui avait donc pas été demandé de réaliser un audit.

Une question suivante porte sur les missions transversales accordées à Arcadis pour l'extension et la transformation de la ligne 3, mais la portée du terme «transversales» n'apparaît pas clairement à l'orateur. Dans le cadre du projet Métro 3, Arcadis s'est vu attribuer deux missions: d'une part, une mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour Beliris et, d'autre part, une mission de bureau d'études et d'accompagnement du suivi des travaux dans le cadre de la station Albert, pour la direction de l'infrastructure des transports publics (DITP).

Il n'appartient pas à Arcadis de se prononcer sur le coût d'un abandon du projet. Cela sort du cadre de sa mission et dépasse les données limitées mises à la disposition d'Arcadis.

Une autre question vise à déterminer les critères qui ont présidé au choix du bouclier: sont-ils de nature financière, technique ou politique? L'orateur répète qu'Arcadis n'a pas été mandatée pour réaliser des études techniques à la place des bureaux d'études engagés à cet effet. Elle se borne à vérifier leurs estimations par rapport à un certain cadre. En outre, il s'agit d'une partie du projet déjà validée en 2016, donc avant son arrivée.

Mme Lieve Neiryck fait remarquer que le suivi des budgets d'étude ne fait pas non plus partie de la mission d'Arcadis dans ce dossier. Il en va de même pour les questions posées concernant le choix du métro automatique.

Dans une question écrite, le groupe MR demande comment la société Arcadis explique l'évolution des coûts sur la partie nord du projet, dont elle a assuré le suivi. Ces dépassements de coûts sont-ils dus à des imprévus géotechniques, à des modifications du projet, à des sous-estimations initiales ou à une combinaison de ces facteurs? L'oratrice répond qu'Arcadis suit l'évolution des budgets depuis 2018, et a également assuré le suivi des coûts des travaux pour le premier lot et des travaux préparatoires du troisième lot. Selon elle, un certain nombre de potentielles raisons objectives qui peuvent être explicitement mentionnées pour expliquer la dérive des coûts.

Elle désigne tout d'abord la hausse significative des coûts de matériel entre le niveau de prix de 2019 et la date de l'appel d'offres en 2023. À cela s'ajoute la hausse

op was de kostenstijging, in sterke mate toe te schrijven aan de toename van de materiaal- en arbeidskosten als gevolg van de coronacrisis en de inflatie, maar ook de langere uitvoeringstermijn, de uitvoeringsgerelateerde risico's en de verdragingsboetes.

De heer Azzedine Ben Khayat benadrukt dat Arcadis niet de opdracht had om de gegevens goed te keuren, maar om ze te controleren. De PTB-fractie heeft een vraag gesteld over een audit die Pascal Smet in 2015 bij PwC en Arcadis zou hebben besteld. Hij antwoordt daarop dat Arcadis geen audit heeft uitgevoerd nog niet aanwezig was in het project en dus niet gevraagd werd om een audit uit te voeren

Een volgende vraag gaat over de transversale opdrachten in verband met de uitbreiding en omvorming van metrolijn 3 die aan Arcadis waren toegewezen, maar de spreker begrijpt niet goed wat precies wordt bedoeld met "transversaal". Arcadis vervulde in het kader van het Metro 3-project twee opdrachten: een opdracht om Beliris als bouwheer bijstand te verlenen en daarnaast ook een opdracht om studies uit te voeren en de opvolging van de werken aan het station Albert te begeleiden voor de directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV).

Het is niet aan Arcadis om zich uit te spreken over de kostprijs van een eventuele stopzetting van het project. Dat valt buiten zijn opdracht en buiten de beperkte data die aan Arcadis ter beschikking gesteld werden

Er is ook gevraagd welke criteria aan de basis lagen van de keuze voor het boorschild: waren dat financiële, technische of politieke criteria? De spreker herhaalt dat Arcadis niet als opdracht had om technische studies uit te voeren in de plaats van de daartoe aangestelde studiebureaus. Arcadis moest enkel hun ramingen controleren binnen een bepaald kader. Bovendien gaat het om een onderdeel van het project dat reeds in 2016 was goedgekeurd, dus nog voordat Arcadis een rol kreeg in het project.

Mevrouw Lieve Neiryck merkt op dat ook de opvolging van de studiebudgetten geen deel uitmaakt van de opdracht van Arcadis in dit dossier. Hetzelfde geldt voor de vragen gesteld in verband met de keuze voor de automatische metro.

In een schriftelijke vraag informeert de MR-fractie naar hoe Arcadis de evolutie van de kosten op het noordelijke deel van het project, dat het heeft begeleid, verklaart. Zijn die kostenoverschrijdingen te wijten aan geotechnische onvoorziene omstandigheden, aan wijzigingen in het project, aan aanvankelijke onderschattingen of aan een combinatie van deze factoren? De sprekerster antwoordt dat Arcadis sinds 2018 de evolutie van de budgetten opvolgt en ook de kosten van de werken voor het eerste perceel en de voorbereidende werken van het derde perceel heeft opgevolgd. Volgens haar zijn er, wat de ontsparing van de kosten betreft, een aantal potentiële objectieve redenen die expliciet kunnen worden genoemd.

Eerst wijst zij op de significante verhoging van de materiaalkosten tussen het prijspeil van 2019 en de datum van aanbesteding in 2023. Daarnaast is er de ongekende

sans précédent des prix de l'énergie, qui a un impact sur le coût total, et en particulier sur les coûts liés à la technique de congélation, très énergivore. L'oratrice mentionne également l'estimation du délai d'exécution, qui a probablement été prise en compte par les entrepreneurs et a pu entraîner une augmentation des coûts.

Elle relève par ailleurs un certain nombre de facteurs subjectifs susceptibles d'avoir eu une incidence. D'une part, il s'agit de l'évaluation des risques par les soumissionnaires. Cela peut concerner la détermination des quantités d'exécution lors de la formation des prix, mais aussi l'estimation de la complexité de l'exécution par rapport à la zone du projet et au calendrier. D'autre part, des conditions strictes en matière de qualité de vie durant l'exécution peuvent avoir joué un rôle. Enfin, elle évoque de possibles facteurs liés au marché, tels que la simultanéité de plusieurs projets complexes et la technique spécifique de congélation utilisée.

La société Arcadis est disposée à fournir la liste demandée des marchés publics qui lui ont été attribués depuis 2003 en Région bruxelloise, même si la compilation de ces informations demande du temps et des efforts. Dans le même temps, l'oratrice fait remarquer que l'année 2003 est déjà éloignée, et qu'Arcadis n'a été impliquée dans le projet du métro 3 qu'après 2016. Elle s'interroge dès lors sur l'utilité de cette demande, compte tenu également de la portée de la commission spéciale.

1.4.2. Échange de vues

M. Olivier Willocx souhaite établir les liens contractuels entre les différents acteurs dans ce projet. Lors de l'adjudication du marché, Arcadis a perdu face au consortium BMN; or, certains documents portent à croire qu'elle a effectué des prestations pour ce dernier. L'orateur souhaite donc obtenir une clarification nette et définitive sur la relation entre ces deux intervenants. Il conteste par ailleurs le fait qu'Arcadis n'aurait aucune opinion sur une série d'éléments parce qu'ils auraient été adoptés avant son intervention. C'est pourtant elle qui devait assurer le suivi global de cette partie du projet. Elle aurait donc pu mettre le doigt sur certains problèmes, ce qui aurait permis d'éviter la situation actuelle.

Mme Lieve Neiryck souligne qu'Arcadis ne s'occupe pas des approbations, mais effectue des vérifications des éléments pour lesquels une assistance est demandée. Beliris est le «donneur d'ordre» et a demandé qu'Arcadis fournisse son assistance pour les cinq piliers précédemment exposés. Depuis le début de la mission, BMN est en charge de la conception technique, des métrés, des cahiers spéciaux des charges, des plans et des estimations de coûts. Sur la base des questions posées par Beliris à Arcadis, BMN fournit des informations à Beliris, tandis qu'Arcadis effectue, sur demande, des vérifications des éléments pour lesquels sa contribution est sollicitée.

stijging van de energieprijzen, met een impact op de totale kosten en in het bijzonder op de kosten van de bevroings-techniek, die zeer energie-intensief is. Zij vermeldt ook de inschatting van de uitvoeringstermijn, die waarschijnlijk door de aannemers mee in rekening is gebracht en tot hogere kosten kan hebben geleid.

Daarnaast ziet zij ook een aantal subjectieve factoren die een impact kunnen hebben gehad. Enerzijds gaat het om de risico-inschatting door de bidders. Dit kan betrekking hebben op de bepaling van uitvoeringshoeveelheden bij de prijsvorming, maar ook op de inschatting van de complexiteit van de uitvoering in relatie tot het projectgebied en de timing. Anderzijds kunnen strikte voorwaarden inzake leefbaarheid tijdens de uitvoering een rol hebben gespeeld. Tot slot wijst zij op mogelijke marktfactoren, zoals de gelijktijdigheid van meerdere complexe projecten en de specifieke uitvoeringstechniek van bevroening.

Arcadis is bereid om de gevraagde lijst te bezorgen van de overheidsopdrachten die het sinds 2003 in het Brussels Gewest heeft gekregen, al vraagt het tijd en moeite om die samen te stellen. Tegelijk merkt de spreekster op dat 2003 ver teruggaat en dat Arcadis pas na 2016 betrokken was bij het Metro 3-project. Zij stelt zich dan ook vragen over het nut van deze vraag, ook rekening houdend met de reikwijdte van de bijzondere commissie.

1.4.2. Gedachtewisseling

De heer Olivier Willocx zou graag inzicht krijgen in de contractuele betrekkingen tussen de verschillende partijen die bij het project betrokken waren. Toen de opdracht werd gegund, moest Arcadis het afleggen tegen het consortium BMN, maar bepaalde documenten doen veronderstellen dat het aan dat consortium diensten heeft verleend. De spreker zou daarom duidelijk uitsluitel willen krijgen over de verhouding tussen beide partijen. Voorts is hij het er niet mee eens dat Arcadis over bepaalde elementen geen standpunt kan innemen, omdat die reeds goedgekeurd zouden zijn voordat het zijn opwachting maakte. Nochtans stond Arcadis in voor de algehele opvolging van dat deel van het project. Het bureau had dus bepaalde problemen kunnen aankaarten, waardoor de huidige situatie misschien vermeden had kunnen worden.

Mevrouw Lieve Neiryck benadrukt dat Arcadis zich niet bezighoudt met goedkeuringen, maar verificaties uitvoert van de elementen waarvoor ondersteuning wordt gevraagd. Beliris is daarbij de opdrachtgever en heeft Arcadis gevraagd ondersteuning te bieden voor de vijf eerder toegelichte pijlers. BMN staat sinds het begin van de opdracht in voor het technisch ontwerp, de meetstaten, de bestekken, de plannen en de kostenramingen. Op basis van de vragen die Beliris aan Arcadis stelt, levert BMN informatie aan Beliris, terwijl Arcadis op afroep verificaties uitvoert van de elementen waarvoor zijn input wordt gevraagd.

Sur la question de l'opinion d'Arcadis, M. Malik Guerroudj répond qu'en tant que contrôleur et vérificateur, Arcadis a reçu des éléments d'information pour répondre à une demande financière. Quand bien même elle aurait reçu des informations sur une technique d'exécution particulière, elle ne disposerait pas de tous les paramètres permettant de justifier cette technique.

M. Olivier Willocx demande si, dans le cadre du projet Métro 3, Arcadis a adressé ne fût-ce qu'une seule facture à BMN, qu'elle était censée contrôler. Mme Lieve Neirynck répond catégoriquement que non. Il n'y a donc aucun lien contractuel entre les deux sociétés.

M. Stijn Bex fait remarquer que l'exposé d'Arcadis suscite chez lui davantage de questions qu'il n'apporte de réponses. Selon lui, Arcadis a surtout expliqué aujourd'hui ce dont elle ne s'est pas occupée. Il demande quel est le coût total facturé par Arcadis à Beliris ces dernières années. Le contrat est-il toujours en cours, et des coûts sont-ils encore facturés? Quelle est la valeur ajoutée d'Arcadis pour le projet, et de quelle manière a-t-elle permis d'éviter des coûts?

En ce qui concerne la forte augmentation des coûts du projet dans les offres finales, il demande si Arcadis a averti Beliris à certains moments que certaines conditions entraîneraient une explosion des coûts.

Enfin, l'orateur fait remarquer qu'Arcadis ne s'occupe pas des approbations, mais effectue des vérifications, même s'il ne s'agit pas de vérifications techniques, et il demande ce que cela signifie concrètement dans un langage non technique.

Mme Lieve Neirynck répond que le contrat n'a pas été résilié, mais qu'Arcadis ne fournit plus de prestations actuellement; elle ne facture donc aucun coût. Elle estime le coût total entre 2 et 3 millions d'euros. La plus-value d'Arcadis réside dans son rôle d'assistance à Beliris (outillage, vérifications, conseils, rapports, etc.). Elle cite à titre d'exemple la gestion des risques: Arcadis a facilité la détection des risques par les différents acteurs de ce dossier – partenaires d'étude, autorités et parties prenantes concernées.

En ce qui concerne la forte augmentation des coûts par rapport aux offres de 2023, elle souligne notamment la hausse des coûts de l'énergie, qui, au niveau de l'indice des prix de 2019-2020, n'étaient pas comparables à ceux de 2023. Elle part dès lors du principe qu'Arcadis, dans le cadre de sa mission et sur la base des informations disponibles, a émis les alertes appropriées sur la base des questions qui lui ont été posées.

Enfin, elle explique la différence entre contrôle et approbation. Le contrôle consiste à examiner des documents et des éléments ainsi qu'à formuler des constats à leur sujet, tandis que l'approbation relève de la prise de décisions. Par contrôle technique, elle entend

De heer Malik Guerroudj gaat nog even in op de vraag over het standpunt van Arcadis. Hij antwoordt dat Arcadis als controleorgaan gegevens aangereikt kreeg op basis waarvan het een antwoord diende te formuleren op financieringsbehoeften. Ook al zou het dus informatie hebben ontvangen over een bepaalde uitvoeringstechniek, dan nog beschikte het niet over alle nodige parameters om die techniek te kunnen verantwoorden.

De heer Olivier Willocx vraagt of Arcadis in het kader van het Metro 3-project ooit een factuur heeft gestuurd naar BMN, dat het verondersteld werd te controleren. Mevrouw Lieve Neirynck antwoordt dat dat absoluut nooit is gebeurd. Er was geen enkele overeenkomst tussen beide bureaus.

De heer Stijn Bex merkt op dat de uiteenzetting van Arcadis bij hem meer vragen oproept dan antwoorden biedt. Volgens hem heeft Arcadis vandaag vooral toegelicht wat het niet heeft gedaan. Hij vraagt hoeveel de totale kosten bedragen die Arcadis de voorbije jaren aan Beliris heeft gefactureerd. Loopt het contract nog steeds en wordt er nog gefactureerd? Wat is de meerwaarde van Arcadis voor het project en hoe heeft het kunnen helpen om kosten te vermijden?

Met betrekking tot de sterke stijging van de projectkosten in de uiteindelijke offertes vraagt hij of Arcadis Beliris er op bepaalde momenten op heeft gewezen dat bepaalde voorwaarden tot een kostenexplosie zouden leiden.

Tot slot merkt de spreker op dat Arcadis zich niet bezighoudt met goedkeuringen, maar wel verificaties uitvoert, zij het geen technische verificaties. Hij vraagt wat dat concreet betekent in niet-ingenieurstaal.

Mevrouw Lieve Neirynck antwoordt dat het contract niet ontbonden is, maar dat Arcadis momenteel geen prestaties meer levert en er dus niet meer wordt gefactureerd. De totale kosten raamt zij tussen 2 en 3 miljoen euro. De meerwaarde van Arcadis ligt in zijn ondersteunende rol voor Beliris (tooling, verificaties, adviezen, rapportering enzovoort). Als voorbeeld verwijst zij naar het risicobeheer: Arcadis heeft het voor de verschillende partijen die bij dit dossier betrokken zijn (studiepartners, overheden en betrokken stakeholders), gemakkelijker gemaakt om risico's te detecteren.

Met betrekking tot de sterke stijging van de kosten ten opzichte van de biedingen in 2023 wijst zij op onder meer de gestegen energiekosten, die op het prijspeil van 2019-2020 niet vergelijkbaar waren met dat van 2023. Zij gaat er dan ook van uit dat Arcadis binnen haar opdracht en op basis van de beschikbaar gestelde informatie de juiste waarschuwingen heeft gegeven op basis van de vragen die eraan werden gesteld.

Tot slot licht zij het verschil tussen controle en goedkeuring toe. Controle houdt in dat documenten en elementen worden nagekeken en dat daarover vaststellingen worden gedaan, terwijl goedkeuring betrekking heeft op het maken van keuzes. Met technische controle bedoelt

qu’Arcadis n’effectue aucun contrôle sur les projets en eux-mêmes ou sur les techniques d’exécution choisies; cela relève du volet technique à proprement parler.

M. Jamal Ikazban demande d’expliquer la nuance entre le «suivi des coûts», qu’Arcadis était censée effectuer, et la «validation des budgets», dont elle assure qu’il n’était pas de son ressort. Par ailleurs, Arcadis dit avoir joué un rôle d’alerte. Des procès-verbaux l’attestent-ils?

L’orateur dénonce une trop grande dépendance par rapport au bureau d’études et souhaite connaître l’avis d’Arcadis à ce sujet. Si les marchés étaient relancés aujourd’hui, obtiendrait-on des coûts moindres, similaires ou encore plus élevés? Le choix de la technique et du tracé a-t-il eu des répercussions sur le coût et les difficultés rencontrées?

L’orateur exprime enfin son malaise face à la multiplicité des acteurs dans ce dossier. À quoi servent-ils? Leur coût est-il justifié?

Rebondissant sur cette dernière observation, **M. Malik Guerroudj** fait remarquer que la présence de certains intervenants est parfois imposée par la loi. De manière générale, ils préservent les maîtres d’ouvrage des risques, notamment de divergences ou de fraudes.

L’orateur réfute l’idée de dépendance par rapport au bureau d’études. Il y voit plutôt une nécessité. Un client comme Beliris ne peut pas tout prendre en charge, car il ne possède pas toutes les compétences techniques pour ce faire, et même dans cette hypothèse, il n’aurait pas nécessairement les garanties ou les assurances permettant de couvrir des travaux d’une telle ampleur.

Il confirme que le choix du tracé et de la technique a bien eu des conséquences financières mais rappelle que Beliris n’a jamais demandé à Arcadis de comparer différents tracés ou différentes techniques. De plus, le projet était déjà défini à 80 ou 90 %. Il confirme également qu’Arcadis a lancé des alertes et formulé des recommandations et se dit prêt à produire, au besoin, les procès-verbaux demandés.

Sur la différence entre validation, vérification et suivi des coûts, il explique que ce dernier prend comme point de départ une estimation, réalisée par le groupement BMN, et un budget validé, qui peut varier en fonction des demandes de modification. Le suivi des coûts consiste dans le suivi de la facturation et dans les prévisions de liquidation. À intervalles réguliers, la traçabilité des factures honorées était vérifiée et des prévisions de liquidation établies sur plusieurs années, compte tenu notamment de l’indexation.

zij dat Arcadis geen controle uitvoert op de ontwerpen zelf of op de gekozen uitvoeringstechnieken. Dat behoort tot het eigenlijke technische luik.

De heer Jamal Ikazban vraagt om het verschil uit te leggen tussen het opvolgen van de kosten, wat Arcadis verondersteld werd te doen, en het goedkeuren van de budgetten, wat naar eigen zeggen niet tot zijn opdrachten zou hebben behoord. Voorts beweert Arcadis een waarschuwende rol te hebben vervuld. Kan dat worden gestaafd met verslagen?

De spreker hekelt bovendien een te grote afhankelijkheid van het studiebureau. Hij wil graag het standpunt van Arcadis daarover kennen. Indien de opdrachten vandaag opnieuw zouden worden uitgeschreven, zouden de kosten dan lager, gelijkaardig of nog hoger zijn? Hebben de gekozen techniek en het gekozen tracé een invloed gehad op de kostprijs en de problemen die zich hebben voorgedaan?

Tot slot geeft het grote aantal betrokken partijen bij dit dossier de spreker een onbehaaglijk gevoel. Waartoe hebben zij gediend? Viel hun kostprijs te verantwoorden?

De heer Malik Guerroudj pikt in op de laatste opmerking en stelt dat de betrokkenheid van bepaalde partijen wettelijk verplicht is. Algemeen genomen beschermen ze de bouwheren tegen risico’s zoals prijsverschillen of frauduleuze bedoelingen.

De spreker weerlegt de opvatting dat er een te grote afhankelijkheid was van het studiebureau. Volgens hem vervult zo’n bureau een noodzakelijke rol. Een klant als Beliris kan niet zelf voor alles instaan, omdat het niet alle nodige technische expertise in huis heeft. En zelfs al zou het die hebben, dan nog beschikt het niet per se over de waarborgen of verzekeringen om dergelijke grootschalige werken te dekken.

Hij bevestigt dat het gekozen tracé en de gekozen techniek wel degelijk financiële gevolgen hebben teweeggebracht, maar benadrukt dat Beliris Arcadis nooit heeft gevraagd om verschillende tracés of technieken met elkaar te vergelijken. Bovendien lag het project al voor 80 à 90 % vast. Hij bevestigt tevens dat Arcadis waarschuwingen heeft gegeven en aanbevelingen heeft geformuleerd. Arcadis zegt bereid te zijn om indien nodig de gevraagde verslagen te bezorgen.

Op de vraag wat het verschil is tussen de goedkeuring, de controle en de opvolging van de kosten antwoordt hij dat bij de opvolging werd uitgegaan van een raming, opgesteld door het consortium BMN, en een goedgekeurd budget, dat nog kon schommelen naargelang de gevraagde aanpassingen. De opvolging van de kosten omvatte de opvolging van de facturen en het opstellen van vereffeningsprognoses. Om de zoveel tijd werd de traceerbaarheid van de betaalde facturen gecontroleerd en werden vereffeningsprognoses voor meerdere jaren opgesteld, waarbij onder meer rekening werd gehouden met de indexering.

M. Oliver Rittweger de Moor rappelle que la Cour des comptes a dénoncé le fait que la structure du marché plaçait BMN en situation de conflit d'intérêts, puisqu'il avait un intérêt financier à conclure à l'opportunité du projet Métro 3. Il revient sur une question à laquelle il n'a pas eu réponse: Arcadis aurait-elle fait la même chose que BMN si elle avait remporté le marché à sa place?

Que pense Arcadis de l'omission du dépôt de Haren dans l'évaluation financière soumise au gouvernement en 2012? Cet élément n'apparaît dans les budgets qu'après 2018. Arcadis a-t-elle donné l'alerte?

L'orateur regrette qu'Arcadis n'ait pas répondu à la critique de la Cour des comptes relative à la sous-estimation des coûts. Que recouvre précisément la collaboration entre Beliris et Arcadis, chiffrée à 6 millions d'euros? L'intervenant s'interroge sur les éléments qu'Arcadis a contrôlés et qui posent un problème en matière de gestion des coûts. Quelles recommandations ont été formulées, et à quel moment?

Mme Lieve Neirynck explique que les bureaux d'études tels qu'Arcadis ne peuvent obtenir des marchés qu'à travers une procédure d'adjudication strictement régie par la loi. Dans ce cadre, un cahier des charges est publié et les offres sont évaluées selon des critères tels que la qualité, la planification, l'équipe et le coût, avec une garantie de concurrence. Elle souligne qu'Arcadis a remporté son marché de cette manière, en concurrence avec d'autres parties, et que l'entreprise n'obtient jamais de marchés directement par le biais de mandats politiques.

Il est exact que les coûts de fonctionnement du dépôt de Haren n'étaient pas inclus et ne figurent dans les budgets qu'à partir de 2018. Depuis cette date, Arcadis a contribué au suivi budgétaire de ce poste, mais il n'appartient pas au bureau de juger pourquoi il n'a été intégré qu'en 2018.

L'intervenante s'arrête sur le constat de la Cour des comptes selon lequel Arcadis aurait sous-estimé les coûts. Elle souligne qu'Arcadis travaille avec des inducteurs de coûts, qui identifient les éléments déterminant le niveau des coûts sur la base de projets de référence et en concertation avec Beliris et BMN. Selon elle, Arcadis s'est acquittée correctement de cette mission, conformément au périmètre contractuel et aux méthodes habituelles pour ce type de prestations.

Elle souligne en outre l'existence de facteurs subjectifs, tels que l'évaluation des risques par les soumissionnaires, qu'Arcadis ne peut pas évaluer et qui ont pu influencer sur les offres finales. Selon elle, l'évolution des prix entre 2019 et 2023 ainsi que les changements dans le contexte géopolitique et énergétique ont également eu une incidence importante sur les coûts.

Enfin, elle précise que le montant de 6 millions d'euros représente une enveloppe budgétaire pour le marché,

De heer Oliver Rittweger de Moor benadrukt dat het Rekenhof er in zijn verslag op heeft gewezen dat de structuur van de opdracht BMN in een situatie van belangenconflict bracht, aangezien het consortium er financieel belang bij had te concluderen dat het Metro 3-project wenselijk zou zijn. Hij legt een vraag voor waarop hij geen antwoord heeft gekregen: zou Arcadis de zaken op dezelfde manier hebben aangepakt als BMN indien het de opdracht had binnengehaald?

Wat vindt Arcadis ervan dat de stelplaats in Haren niet verrekend was in de financiële raming die in 2012 aan de regering werd voorgelegd? Die kost werd pas na 2018 opgenomen in het budget. Heeft Arcadis daarop gewezen?

De spreker betreurt dat Arcadis niet heeft gereageerd op de kritiek van het Rekenhof over de te lage raming van de kosten. Wat hield de samenwerking tussen Beliris en Arcadis, waarmee een bedrag van 6 miljoen euro gemoeid ging, precies in? De spreker vraagt welke elementen Arcadis heeft gecontroleerd en welke daarvan een probleem inhielden op het vlak van kostenbeheer. Welke aanbevelingen heeft het geformuleerd en wanneer?

Mevrouw Lieve Neirynck licht toe dat studiebureaus zoals Arcadis enkel opdrachten kunnen verkrijgen via een strikt wettelijk geregelde aanbestedingsprocedure. Daarbij wordt een bestek gepubliceerd en worden offertes beoordeeld op basis van criteria zoals kwaliteit, planning, team en kost, met waarborg van concurrentie. Zij benadrukt dat Arcadis zijn opdracht op die manier, in concurrentie met andere partijen, heeft verkregen en dat het bedrijf nooit rechtstreeks opdrachten krijgt via politieke mandaten.

Het klopt dat de kosten voor de werking van de stelplaats in Haren niet opgenomen waren en pas vanaf 2018 in de budgetten voorkomen. Vanaf 2018 heeft Arcadis de budgetopvolging daarvoor mee gefaciliteerd. Het is niet aan het bureau om te beoordelen waarom die post pas in 2018 werd opgenomen.

De spreekster gaat in op de vaststelling van het Rekenhof dat Arcadis de kosten zou hebben onderschat. Zij benadrukt dat Arcadis werkt met zogeheten cost drivers, waarbij kostenbepalende elementen op basis van referentieprojecten worden geïdentificeerd en afgestemd met Beliris en BMN. Volgens haar heeft Arcadis die opdracht correct uitgevoerd overeenkomstig de contractuele scope en de gebruikelijke methodes voor dergelijke opdrachten.

Daarnaast wijst zij op subjectieve factoren, zoals de risico-inschatting door bieders, die Arcadis niet kan beoordelen en die mogelijk een invloed hebben gehad op de uiteindelijke offertes. De evolutie van de prijzen tussen 2019 en 2023 en veranderingen in de geopolitieke situatie en de energiecontext hebben volgens haar ook een grote invloed gehad op de kosten.

Tot slot verduidelijkt zij dat het bedrag van 6 miljoen euro een budgettaire enveloppe is voor de opdracht, zonder

sans donner automatiquement droit à la totalité de ce montant, étant donné que le travail s'effectue par lots en fonction des besoins.

M. Alain Deneef s'interroge tout d'abord sur la fiabilité des benchmarks de coûts. Il s'étonne qu'une estimation initiale relativement basse ait servi de base à la décision politique, malgré des comparaisons internationales plus élevées, et demande quels mécanismes Arcadis a mis en place par la suite pour corriger ce biais lors de la réévaluation du projet. Sa seconde question porte sur la genèse du projet. Il relève que certains coûts importants, comme le dépôt de Haren ou la transformation du prémétro entre Albert et Gare du Nord, n'étaient pas inclus dès le départ. Il demande si une telle omission est méthodologiquement habituelle et quelle influence elle a aujourd'hui sur la provision pour risque de 15 % préconisée par Arcadis.

Mme Lieve Neiryck répond qu'il est difficile de comparer les benchmarks de coûts entre les projets, car chaque projet présente une complexité qui lui est propre (sous-sol, techniques, environnement et attentes). C'est pourquoi Arcadis ne compare jamais un projet dans son ensemble à un autre projet, mais travaille avec des inducteurs de coûts: des éléments de coût déterminants sur lesquels s'appuient les estimations, surtout à un stade précoce où la conception n'est pas encore aboutie. À mesure que le projet se concrétise, les coûts peuvent être calculés avec davantage de précision.

En ce qui concerne la provision pour risque, elle déclare que le pourcentage de 15 % a été déterminé selon des techniques courantes et méthodologiquement fondées, et constitue donc une estimation pertinente. Selon elle, tant les inducteurs de coûts que la provision pour risque ont été correctement appliqués, même si des facteurs objectifs et subjectifs supplémentaires, notamment entre 2019 et 2023, ont influé sur les coûts finaux.

M. Hicham Talhi a le sentiment d'un éventuel conflit d'intérêts puisqu'Arcadis a été chargée de contrôler l'exécution, par BMN, d'un marché qu'elle avait elle-même brigué.

Mme Lieve Neiryck déclare qu'il est normal que les entreprises ne reportent pas tous les marchés pour lesquels elles font offre. Selon elle, le fait qu'Arcadis travaille actuellement sur un projet conçu par BMN ne pose pas de problème, et il ne serait pas professionnel d'adopter sur cette base une attitude particulière à l'égard des autres parties prenantes.

Mme Joëlle Maison demande des éclaircissements sur l'évolution des coûts de 2018 à 2023 pour la partie nord. Arcadis évoque des raisons subjectives, notamment l'évaluation des risques liés à la complexité de l'exécution. Or, cette évaluation n'est-elle pas précisément l'une de ses missions? Comment justifier alors une évolution

automatique sur le coût total, étant donné que le travail s'effectue par lots en fonction des besoins.

De heer Alain Deneef stelt om te beginnen een vraag over de betrouwbaarheid van de kostenbenchmarks. Hij vindt het verwonderlijk dat de politieke beslissing genomen werd op basis van een raming die in eerste instantie vrij laag uitviel, veel lager dan die van vergelijkbare projecten in het buitenland. Hij vraagt welke mechanismen Arcadis vervolgens heeft gehanteerd om die scheefte bij de nieuwe raming van het project recht te trekken. Zijn tweede vraag heeft betrekking op de ontstaansgeschiedenis van het project. Hij wijst erop dat bepaalde grote kosten, zoals de stelplaats in Haren en de omvorming van de premetrolijn tussen Albert en het Noordstation, niet van bij het begin werden meegerekend. Hij vraagt of het methodologisch gebruikelijk is om zulke kosten weg te laten en welke invloed dat vandaag heeft op de door Arcadis aanbevolen risicoprovisie van 15 %.

Mevrouw Lieve Neiryck antwoordt dat kostenbenchmarks tussen projecten moeilijk vergelijkbaar zijn, omdat elk project een eigen complexiteit heeft (ondergrond, technieken, omgeving en verwachtingen). Daarom vergelijkt Arcadis nooit een project in zijn geheel met een ander project, maar werkt het met zogeheten cost drivers: bepalende kostenelementen waarop ramingen worden gebaseerd, zeker in een vroege fase waarin het ontwerp nog niet is uitgewerkt. Naarmate het ontwerp concreter wordt, kunnen kosten nauwkeuriger worden berekend.

Wat de risicoprovisie betreft, stelt zij dat het percentage van 15 % is bepaald op basis van gangbare, methodologisch onderbouwde technieken en dus een relevante inschatting vormt. Volgens haar zijn zowel de cost drivers als de risicoprovisie correct toegepast, al kunnen bijkomende objectieve en subjectieve factoren, onder meer tussen 2019 en 2023, de uiteindelijke kosten hebben beïnvloed.

De heer Hicham Talhi heeft de indruk dat er sprake is van een mogelijk belangenconflict, aangezien Arcadis de taak had gekregen om de manier waarop BMN een opdracht uitvoerde waar het zelf mee naar had gedongen, te controleren.

Mevrouw Lieve Neiryck stelt dat het normaal is dat bedrijven niet alle opdrachten binnenhalen waarvoor zij zich kandidaat stellen. Volgens haar leidt het feit dat Arcadis nu werkt op een project dat door BMN werd ontworpen, niet tot een probleem, en zou het onprofessioneel zijn om op basis daarvan een bepaalde houding aan te nemen tegenover andere betrokken partijen.

Mevrouw Joëlle Maison vraagt om verduidelijkingen over de evolutie van de kosten voor het noordelijke deel tussen 2018 en 2023. Arcadis haalde een aantal subjectieve redenen aan om die evolutie te verklaren. Een daarvan hield verband met de beoordeling van de risico's die gepaard gingen met de complexiteit van de uitvoering.

des coûts liée à une évaluation qu'elle était elle-même censée faire?

Elle s'étonne ensuite qu'Arcadis ne soit pas en mesure de donner le montant précis facturé à Beliris, mais seulement une fourchette (2 à 3 millions d'euros). Cette imprécision est selon elle symptomatique du flou qui entoure l'ensemble du projet Métro 3.

Mme Lieve Neiryck répond qu'Arcadis ne peut pas fournir immédiatement le montant exact des frais facturés, mais qu'elle peut le communiquer ultérieurement par écrit.

En ce qui concerne l'évolution des coûts, elle souligne que les soumissionnaires procèdent eux-mêmes à des évaluations subjectives des risques, notamment en fonction de la complexité de l'exécution. Bien qu'Arcadis contrôle les estimations sur la base d'inducteurs de coûts, ces évaluations des risques peuvent varier d'un soumissionnaire à l'autre et être influencées par les conditions du marché. Selon elle, les contrôles effectués par Arcadis ont été menés de manière correcte, professionnelle et méthodologiquement fondée.

M. Olivier Willocx demande si Arcadis a constaté, parmi tous les coûts qu'elle a vérifiés, des éléments qui lui paraissaient étranges et qui permettraient à la commission de mieux comprendre pourquoi le projet a pris la tournure que l'on sait.

Mme Clémentine Barzin demande comment et à quel moment Arcadis a averti les instances concernées que la trajectoire financière devenait incontrôlable.

Mme Lieve Neiryck répond qu'Arcadis n'a pas contrôlé les coûts opérationnels, mais vérifié les estimations sur la base des données disponibles.

Elle confirme que ses conclusions, sur la base des inducteurs de coûts, ont été communiquées à Beliris et au concepteur, et qu'elles ont été prises en compte dans les étapes suivantes du projet et de la conception.

M. Stijn Bex demande si, vu l'inflation, le budget de 6 millions d'euros prévu restait suffisant et si Arcadis a pleinement exécuté sa mission jusqu'à la phase des offres. Il souhaite par ailleurs savoir si Arcadis a également été associée à l'analyse de ces offres et des inducteurs de coûts sous-jacents.

Enfin, il demande quelles mises en garde concrètes Arcadis a formulées en ce qui concerne l'impact des délais d'exécution et des exigences en matière de qualité de vie sur le coût, dès lors que ceux-ci se sont avérés par la suite être des inducteurs de coûts importants. Il souhaite savoir si Arcadis a signalé des risques à cet égard et s'il en subsiste des traces.

Maakte die beoordeling eigenlijk niet gewoon deel uit van het takenpakket van het bureau? Hoe komt het er dan bij een kostenstijging te verantwoorden op basis van een beoordeling die het geacht werd zelf uit te voeren?

Het verbaast haar dat Arcadis niet in staat is om mee te delen hoeveel het precies aan Beliris heeft gefactureerd, en dat bedrag enkel bij benadering kan geven (2 à 3 miljoen euro). Dat gebrek aan nauwkeurigheid is volgens haar tekenend voor de zweem van onduidelijkheid die rond het hele Metro 3-project hangt.

Mevrouw Lieve Neiryck antwoordt dat Arcadis het exacte bedrag van de gefactureerde kosten niet onmiddellijk kan geven, maar dat later schriftelijk kan bezorgen.

Wat de evolutie van de kosten betreft, wijst zij erop dat bidders zelf subjectieve risico-inschattingen maken, onder meer in functie van de complexiteit van de uitvoering. Hoewel Arcadis ramingen controleert op basis van cost drivers, kunnen die risico-inschattingen verschillen per bieder en beïnvloed worden door marktomstandigheden. Volgens haar zijn de controles door Arcadis op een professionele en methodologisch onderbouwde manier correct uitgevoerd.

De heer Olivier Willocx vraagt of Arcadis in alle kosten die het heeft gecontroleerd vreemde zaken heeft ontdekt, die voor de commissie een helderder licht zouden werpen op de wending die het project heeft genomen.

Mevrouw Clémentine Barzin vraagt hoe en wanneer Arcadis de bevoegde instanties heeft gewaarschuwd dat het financiële traject oncontroleerbaar werd.

Mevrouw Lieve Neiryck antwoordt dat Arcadis geen operationele kosten heeft gecontroleerd, maar ramingen heeft geverifieerd op basis van de beschikbare gegevens.

Daarbij heeft het geen abnormale elementen vastgesteld die relevant zijn voor de commissie. Zij bevestigt dat haar bevindingen op basis van de cost drivers zijn meegedeeld aan Beliris en de ontwerper, en dat die zijn meegenomen in de verdere stappen van het project en het ontwerp.

Mijnheer Stijn Bex vraagt of het voorziene budget van 6 miljoen euro, gezien de inflatie, nog volstond en of Arcadis zijn opdracht volledig heeft uitgevoerd tot aan de fase van de offertes. Daarnaast wil hij weten of Arcadis ook betrokken werd bij de analyse van die offertes en de onderliggende cost drivers.

Tot slot vraagt hij welke concrete waarschuwingen Arcadis heeft gegeven over de impact van uitvoeringstermijnen en leefbaarheidseisen op de kostprijs, aangezien die achteraf belangrijke prijsfactoren bleken te zijn. Hij wil weten of Arcadis op dat vlak gewezen heeft op risico's en of daarvan sporen bestaan.

Mme Lieve Neiryck répond qu’Arcadis a correctement exécuté tous les lots attribués dans les limites du budget prévu et qu’elle peut fournir, sur demande, un relevé transparent de la facturation.

En ce qui concerne les avertissements, elle indique que des éléments tels que les délais d’exécution et la qualité de vie ont été pris en compte dans l’analyse des inducteurs de coûts et dans les registres des risques, selon une approche méthodologiquement fondée. Elle souligne toutefois que l’évaluation de tels risques reste en partie subjective et peut être appréciée différemment par les entrepreneurs, notamment parce qu’elle est aussi assortie de pénalités.

M. Stijn Bex demande sous quelle forme les avertissements d’Arcadis ont été consignés et si la commission peut en prendre connaissance.

Mme Lieve Neiryck répond que de tels rapports et documents existent, mais qu’ils sont la propriété de Beliris et relèvent de la confidentialité, de sorte qu’Arcadis ne peut les transmettre elle-même.

M. Oliver Rittweger de Moor a l’impression de ne pas avoir réponse à ses questions, notamment en raison de la clause de confidentialité invoquée par Mme Neiryck. Il estime dès lors nécessaire de reconvoquer Beliris pour obtenir les informations demandées. Quelles répercussions l’omission du dépôt de Haren a-t-elle eues sur l’évaluation financière globale? Qu’en est-il d’éventuels autres postes non pris en compte et de l’existence de mécanismes de contrôle des coûts avant l’intervention d’Arcadis?

Il évoque en outre le problème à la gare du Nord, qui résulterait d’une méconnaissance profonde du sous-sol et de l’absence de consultation des archives, et s’interroge sur la capacité d’Arcadis à exercer un contrôle sans disposer de toutes les données, notamment les études géologiques. Il questionne aussi certains choix techniques, comme celui du bouclier à deux voies, ainsi que l’analyse de la justification des avenants qui ont fait augmenter le montant du marché initial, passé de 19 à 41 millions d’euros.

Mme Lieve Neiryck répond que l’estimation des frais d’étude et des travaux supplémentaires, ainsi que des contrôles techniques, ne relèvent pas de la mission d’Arcadis. Elle souligne que certains éléments, tels que l’analyse de scénarios et l’impact du dépôt de Haren, sont antérieurs à son implication. Elle répète par ailleurs que la confidentialité interdit à Arcadis de diffuser aucun document afférent à sa mission, ceux-ci appartenant au maître d’ouvrage, conformément aux règles en matière de marchés publics.

Mevrouw Lieve Neiryck antwoordt dat Arcadis alle toegewezen deelopdrachten binnen het voorziene budget correct heeft uitgevoerd en desgevraagd een transparant overzicht van de facturatie kan bezorgen.

Wat de waarschuwingen betreft, stelt zij dat elementen zoals uitvoeringstermijnen en leefbaarheid werden meegenomen in de analyse van de cost drivers en in risicoregisters, volgens een methodologisch onderbouwde aanpak. Tegelijk benadrukt zij dat de inschatting van dergelijke risico’s deels subjectief blijft en door aannemers verschillend kan worden beoordeeld, onder meer omdat er ook boetes aan verbonden zijn.

De heer Stijn Bex vraagt in welke vorm de waarschuwingen van Arcadis werden vastgelegd en of de commissie daar inzage in kan krijgen.

Mevrouw Lieve Neiryck antwoordt dat dergelijke rapporten en documenten bestaan, maar eigendom zijn van Beliris en vertrouwelijk zijn, waardoor Arcadis ze niet zelf kan bezorgen.

De heer Oliver Rittweger de Moor vindt dat hij niet op al zijn vragen een antwoord heeft gekregen. Dat zou onder meer te wijten zijn aan de geheimhoudingsplicht waar mevrouw Neiryck op heeft gewezen. Daarom is het volgens hem nodig Beliris opnieuw aan de tand te voelen om de gevraagde informatie te verkrijgen. Welke gevolgen had de niet-verrekening van de stelplaats in Haren op de totale financiële raming? Zijn er nog uitgavenposten die niet mee in rekening zijn gebracht en hoe werden de kosten gecontroleerd voordat een beroep werd gedaan op Arcadis?

Vervolgens haalt hij het probleem ter hoogte van het Noordstation aan. Dat zou ontstaan zijn doordat men helemaal niet goed op de hoogte was van de bodemstructuur en de archieven niet waren geraadpleegd. Hij vraagt zich af in hoeverre Arcadis in staat was zijn controletaak uit te oefenen zonder te beschikken over alle gegevens, waaronder de geologische studies. Voorts stelt hij nog enkele vragen over bepaalde technische keuzes, zoals het boorschild op twee sporen, en de analyse van de verantwoording van de bijakten, die het bedrag van de oorspronkelijke opdracht deden oplopen van 19 naar 41 miljoen euro.

Mevrouw Lieve Neiryck antwoordt dat het ramen van studiekosten en bijkomende werken, evenals technische controles, geen deel uitmaken van de opdracht van Arcadis. Zij wijst erop dat bepaalde elementen, zoals de scenarioanalyse en de impact van de stelplaats in Haren, dateren van voordat het bij het project werd betrokken. Voorts herhaalt zij dat Arcadis geen documenten uit zijn opdracht mag verspreiden, aangezien deze eigendom zijn van de opdrachtgever, zoals bepaald door de regels inzake overheidsopdrachten.

*Réunion du 22 janvier 2026***1.4.3. Exposé de Bruno Clerbaux, directeur et de Philippe Joye, expert géotechnique, ACPGroup**

M. Bruno Clerbaux a tenu devant les commissaires le discours suivant:

«Nous représentons le bureau Aménagement chargé en 2017, par perspective.brussels, du rapport d'incidence sur l'environnement (RIE) sur l'inscription du tracé du métro 3 au PRAS; je m'appelle Bruno Clerbaux, je suis administrateur d'Aménagement et j'étais le directeur d'études de ce RIE; et Philippe Joye, ici également présent, notre ingénieur civil spécialisé en géotechnique, était son coordinateur technique et donc responsable, entre-autres, de cet aspect géotechnique particulièrement délicat dans le cas d'espèce.

Nous avons préalablement reçu vos questions, du-moins celles du PTB et de Groen; on peut les regrouper selon deux grands thèmes:

- Premier thème: notre témoignage sur le processus d'élaboration du projet et ses conséquences – et ce qu'il faut en retenir pour éviter de tels imbroglios dans l'avenir; je vais commencer l'exposé par ce point car il est la matrice de la situation actuelle, et répondrai ensuite à vos autres questions le cas échéant.
- Deuxième thème: les questions pointues de géotechnique, tant pour le tracé sud (Palais du Midi et Gare du Nord) que pour le tracé Nord; c'est Philippe Joye qui y répondra, ainsi qu'à vos autres questions le cas échéant.

Premier thème. Selon nous, le processus souffre de défauts récurrents de chronologie, couplé à des imprudences de gouvernance. Pourquoi?

Quand nous sommes chargés du RIE sur l'inscription au PRAS début 2017 (remis en juin 2017), le projet est lancé depuis 2009, soit depuis environ huit ans. À ce moment BMN a produit, en 2012, l'étude d'opportunité socio-économique, complétée en 2013 par l'étude de faisabilité:

1. Qui conclut au besoin de métro entre la gare du Nord et Bordet, au détriment d'un prémétro ou d'un renforcement du réseau de surface;
2. Qui précise le choix de la technique constructive, par tunnelier profond monotube, technique totalement

*Vergadering van 22 januari 2026***1.4.3. Uiteenzetting van Bruno Clerbaux, directeur, en Philippe Joye, geotechnisch expert, ACPGroup**

De heer Bruno Clerbaux heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

“Wij vertegenwoordigen het bureau Aménagement, dat in 2017 van perspective.brussels de opdracht kreeg om het milieueffectenrapport (MER) over de opname van het tracé voor metrolijn 3 op het GBP op te stellen. Mijn naam is Bruno Clerbaux. Ik ben bestuurslid van Aménagement en ik had de leiding over de studies met betrekking tot dat MER. Philippe Joye, onze burgerlijk ingenieur die gespecialiseerd is in geotechniek en hier ook aanwezig is, stond in voor de technische coördinatie en was dus onder meer verantwoordelijk voor de bijzonder heikale geotechnische aspecten van dit dossier.

Uw vragen, althans die van de PTB en Groen, werden ons op voorhand bezorgd. We kunnen die indelen op basis van de volgende twee thema's:

- Een eerste thema waar we onze aandacht tijdens onze getuigenis op zullen richten, is het totstandkomingsproces van het project en de gevolgen die dat heeft teweeggebracht. We zullen stilstaan bij de lessen die we daaruit moeten trekken om soortgelijke wantoestanden in de toekomst te vermijden. Ik zal mijn uiteenzetting daarmee beginnen, omdat daar de kiem ligt van de huidige situatie. Daarna zal ik uw eventuele andere vragen beantwoorden.
- Het tweede thema dat we zullen belichten, zijn de specifieke geotechnische aspecten, zowel voor het zuidelijke tracé (met het Zuidpaleis en het Noordstation) als voor het noordelijke tracé. Philippe Joye zal dat deel voor zijn rekening nemen en uw andere vragen, mocht u die hebben, beantwoorden.

Laten we beginnen met het eerste thema. Wij zijn van oordeel dat de tijdsplanning van het proces voortdurend te wensen overliet. Bovendien was ook de beheersmatige aanpak ervan nogal onbehoedzaam. Waarom?

Toen wij begin 2017 de opdracht kregen om het MER over de opname van het metrotracé op het GBP op te stellen (een MER dat wij in juni 2017 hebben bezorgd), liep het project al ongeveer acht jaar. Het startschot ervoor was namelijk gegeven in 2009. In 2012 legde BMN de socio-economische opportuniteitsstudie voor, die in 2013 werd aangevuld met de haalbaarheidsstudie:

1. waarin geconcludeerd werd dat het nodig was om tussen het Noordstation en Bordet een metrolijn aan te leggen. Die oplossing kreeg de voorkeur op een premetrolijn of een uitbreiding van het bovengrondse openbaarvervoersnet;
2. waarin de keuze voor een tunnelboormachine voor één koker op grote diepte werd verduidelijkt. Die

inconnue à Bruxelles, externalisant vers l'étranger l'expertise nécessaire;

3. Qui retient trois tracés entre lesquels il ne reste qu'à choisir.

Tunnelier/tracé: cet ordre d'énoncé n'est pas innocent, les tracés s'avérant, à notre analyse et c'est logique, apparemment prioritairement déduits des rayons de courbure du tunnelier.

Et donc tout cela, choix du métro, choix limité à trois tracés potentiels découlant eux-mêmes du choix d'une technique constructive très spécialisée, tout cela donc, sans qu'il y ait eu de contre-expertise par un acteur non lié à la cause, ni d'enquête publique – même s'il y a bien eu plusieurs communications du concept métro, vers le public et les parlementaires, via la STIB depuis 2010, via le plan Iris 2 en 2013, et via les communes à partir de 2014.

Cette chronologie conduit en fait à contourner, non la lettre, mais l'esprit de la législation des rapports d'incidence sur l'environnement (RIE) sur plans et programmes, en particulier quant à l'étude d'alternatives; en effet lorsque le projet métro nord, qui s'est poursuivi pendant cinq ans depuis l'étude d'opportunité, peut enfin faire l'objet, pour la première fois après huit ans, d'une évaluation indépendante avec notre RIE de 2017 et portant enfin sur l'ensemble du tracé, puisque BMN n'était mandaté que pour la partie Nord, ces alternatives sur la partie Nord ont donc déjà été largement évacuées, et ce depuis quatre ans.

Donc:

- Non seulement cette première possibilité d'évaluation indépendante via le RIE intervient beaucoup trop tard dès lors que de nombreux documents quasi au stade d'APS, des coupes de principes et des métrés sommaires du projet de métro et de ses stations existent déjà.
- Non seulement la plupart des acteurs du dossier ne voient cette inscription au PRAS en 2017 que comme la réparation d'un simple oubli juridique puisque le choix du métro a déjà été avalisé par la Région en 2014 et son tracé en 2015...soit deux ans avant.

Mais:

- Le moyen de cette évaluation, à savoir un RIE de modification partielle du PRAS, est limitant dans le cas d'espèce, car balisé par un contenu fixé par la loi (ordonnance régionale).

En effet les critères à étudier selon ce contenu ne comprennent pas d'approche, même sommaire, de mise

bouwtechniek was volstrekt onbekend in Brussel, waardoor voor de nodige expertise een beroep werd gedaan op een buitenlandse firma;

3. waarin drie tracés naar voren werden geschoven waaruit nog moest worden gekozen.

Tunnelboormachine/tracé: die volgorde is niet zonder belang. Uit onze analyse blijkt namelijk - en dat is logisch - dat de tracés in de eerste plaats werden bepaald op basis van de boogstralen van de tunnelboormachine.

Er werd dus gekozen voor een metrolijn en een beperkt aantal (drie) mogelijke tracés, die op hun beurt waren bepaald op basis van de keuze voor een zeer gespecialiseerde bouwtechniek, zonder dat een tegenexpertise was uitgevoerd door een onafhankelijke instantie en zonder dat een openbaar onderzoek was gevoerd, hoewel het concept van een metrolijn zowel aan het publiek als aan de parlementsleden al meermaals kenbaar was gemaakt door de MIVB sinds 2010, in het Iris 2-plan in 2013 en door de gemeenten vanaf 2014.

Door dat tijdsverloop werd niet de letter, maar wel de geest van de wetgeving inzake de milieueffectenrapportering (MER) over plannen en programma's, vooral wat het onderzoeken van alternatieven betreft, omzeild. Toen wij in 2017 met ons MER de plannen voor de uitbreiding van de metro naar het noorden, waar sinds de opportuniteitsstudie vijf jaar verder aan gebreed was, na acht jaar voor de eerste keer eindelijk op een onafhankelijke manier tegen het licht hielden in een studie die eindelijk betrekking had op het volledige tracé (want de opdracht van BMN hield enkel verband met het noordelijke deel), waren de alternatieven op het noordelijke deel al lang (vier jaar) grotendeels van tafel geveegd.

Dus:

- niet alleen kwam die eerste mogelijkheid om aan de hand van een MER een onafhankelijke evaluatie uit te voeren veel te laat, aangezien tal van documenten die nagenoeg de vorm hadden van voorontwerpen, principesneden en beknopte meetstaten van de geplande metrolijn en de bijhorende stations al klaar waren;
- en niet alleen beschouwden de meeste betrokken partijen de opname van het metrotracé op het GBP in 2017 als de rechtzetting van een loutere juridische vergetelheid, aangezien het gewest de keuze voor een metrolijn al in 2014 en het tracé ervan in 2015 (ofwel twee jaar daarvoor) had goedgekeurd.

Maar:

- bovendien was het evaluatie-instrument, namelijk een MER met het oog op een gedeeltelijke wijziging van het GBP, in dit geval begrensd, aangezien de inhoud ervan was afgebakend door een wettekst (gewestelijke ordonnantie).

De uitvoering (dat wil zeggen de uitvoeringstechniek of -technieken) en de kostprijs maakten geen deel uit van

en œuvre (c'est-à-dire de technique(s) de réalisation) ni de coût, alors qu'il nous apparaît tout de suite, à l'examen des documents déjà produits, que ce seraient, en fait, les deux critères majeurs à évaluer, en particulier vu les fortes contraintes géologiques potentielles.

C'est pourquoi, Aménagement demande d'ajouter ces deux critères dans sa mission de RIE:

- L'approche du coût est refusée au triple motif 1° que ce n'est pas requis dans l'ordonnance, 2° que c'est impossible à ce stade d'inscription d'un tracé puisque cela ne peut se faire que sur un projet concret, et 3° que cela sera examiné dans la future étude d'incidences sur l'environnement (EIE) du projet concret.

Ces arguments sont tout à fait valables en principe, mais *de facto* inadéquats voire mensongers dans le cas d'espèce, puisque ce projet concret est, en fait, à ce moment, déjà assez avancé.

- Le critère de mise en œuvre est, pour les mêmes motifs, refusé dans un premier temps, mais nous finissons par l'obtenir en le présentant comme une sous-composante du critère sol arguant que la composition du sol est l'élément impactant majeur sur la technique.

D'autre part, confortés par le fait que le contenu d'un RIE prévoit l'étude d'alternatives, nous élargissons d'initiative l'analyse à d'autres alternatives que celles retenues dans l'étude d'opportunité en proposant d'autres tracés pour un réseau structurant de surface.

Dès lors le RIE devient, en quelque sorte, l'évaluation indépendante de l'étude d'opportunité mais à un stade trop tardif -puisque rétroactif- et avec un budget et des délais insuffisants, lésant l'analyse approfondie d'alternatives au mode métro: l'apparition ultérieure, via le monde académique ou associatif, d'alternatives crédibles en est la preuve (proposition prémétro+ par exemple).

En clair: ne pas avoir soumis l'étude d'opportunité socio-économique, à la base de tous les choix fondamentaux, au débat contradictoire en 2012 ou au moins en 2013, avant de commander les phases suivantes du contrat à BMN, même si c'était et reste légal, est, *de facto*, le défaut originel fondateur: c'est ainsi, par exemple, que certains critères retenus dans l'étude d'opportunité pour départager les modes (par ex.: principe considéré acquis du péage à 10 euros par jour, priorisation de la vitesse sur la desserte, capacité de trois voyageurs/m² des trams, première approche budgétaire) auraient utilement été soumis à la contradiction car, bien que discutables, ils ont été déterminants pour ses résultats. Entendons-nous bien:

de criteria die krachtens die tekst onderzocht moesten worden, zelfs niet op een beknopte manier, terwijl het voor ons, toen we de reeds opgestelde stukken inkeken, meteen duidelijk was dat dat de twee belangrijkste criteria waren die, vooral in het licht van de mogelijke geologische beperkingen, beoordeeld moesten worden.

Daarom vroeg Aménagement om die twee criteria op te nemen in de opdracht die het had gekregen om een MER op te stellen:

- De vraag om de kostprijs te beoordelen werd om drie redenen afgewezen. Ten eerste was dat niet vereist door de ordonnantie. Ten tweede was dat pas mogelijk zodra er sprake was van een concreet project en nog niet bij de opname van een tracé op het GBP. En ten derde zou de kostprijs worden onderzocht in de toekomstige milieueffectenstudie over het concrete project.

Dat zijn in principe één voor één valabele argumenten, maar in dit geval kunnen we ze eigenlijk eerder bestempelen als niet correct of zelfs leugenachtig, omdat het concrete project op dat moment al vrij ver gevorderd was.

- De vraag om de uitvoering te beoordelen werd eerst om dezelfde redenen geweigerd, maar uiteindelijk haalden we onze slag thuis door er een subcriterium van het criterium "bodem" van te maken, aangezien de samenstelling van de bodem de belangrijkste bepalende factor is voor de te gebruiken techniek.

Gesterkt door het argument dat een MER inhoudelijk gezien het onderzoek van alternatieven omvat, spitsten wij ons in de analyse uit eigen beweging echter ook toe op andere alternatieven dan die welke in de opportuniteitsstudie naar voren waren geschoven, waarbij we andere tracés voorstelden voor een structurerend bovengronds openbaarvervoersnet.

Het MER werd daardoor in zekere zin een onafhankelijke beoordeling van de opportuniteitsstudie. Een beoordeling die echter wel te laat kwam, omdat ze achterhaald was door de feiten, en waarvoor onvoldoende budget en tijd beschikbaar waren, wat een grondige analyse van alternatieve oplossingen voor de metro in de weg stond. Dat academici en verenigingen later geloofwaardige alternatieven aanreikten, bewijst ons gelijk (bijvoorbeeld het voorstel voor een premetro+).

Kort samengevat: de vergissing die aan de oorsprong ligt van de situatie waarin we nu zitten, is dat men heeft nagelaten om de socio-economische opportuniteitsstudie, die de basis vormde voor alle fundamentele keuzes, in 2012 of op zijn minst in 2013, alvorens de latere contractuele fases te bestellen bij BMN, voor te leggen zodat iedereen zijn standpunt erover kon formuleren, ook al heeft men daarmee niets onwettigs gedaan. Zo zou het bijvoorbeeld nuttig geweest zijn om iedereen de mogelijkheid te geven zijn mening kenbaar te maken over bepaalde criteria die in de opportuniteitsstudie waren aangehaald om het pleit te beslechten in het voordeel van één bepaalde vervoerswijze en de andere terzijde te schuiven (bijvoorbeeld:

je ne dis pas que l'étude d'opportunité est d'office mal faite ou biaisée, je dis que cela n'a pu être vérifié en temps utile par une expertise non liée à la cause.

À ce sujet, il pose particulièrement question que notre RIE de 2017 sera non seulement la première après huit ans, comme déjà signalé supra, mais aussi l'unique et dernière occasion d'une évaluation indépendante concernant l'ensemble du tracé Bordet-Albert puisqu'ensuite, le projet «concret» et son EIE seront saucissonnés en trois analyses d'incidences indépendantes; alors, qu'évidemment, «tout est dans tout»: en particulier le choix du mode sur la section Nord détermine le choix technique sur la section sud.

Autre exemple de mauvaise chronologie: pour la partie sud, ne pas commencer par commander le seul passage sous le palais du Midi puisqu'il est signalé préalablement comme particulièrement délicat par nombre d'instances et d'experts (note CRMS, brochure «la bataille de Stalingrad» de la FFUE, RIE d'Aménagement, EIE de Stratec, cartes blanches etc.), ne pas commencer donc par le passage sous le palais du Midi pour en vérifier la faisabilité technique et financière avant de commander le reste aurait permis, lors de la concrétisation effective des fortes difficultés techniques pré-annoncées, de réexaminer, à cette aune, les techniques et coûts respectifs du tracé initial et du Projet.

Or c'est l'inverse qui a été fait: tout est quasi construit sauf le passage sous le palais du Midi induisant la justification du coup parti et des frais déjà consentis.

Enfin, même si c'était légal, avoir confié d'office et dès le départ, au même bureau, BMN en l'occurrence, via un contrat 1 + 7, la suite des études pour un métro en cas de choix de celui-ci par l'étude d'opportunité, nous semble une imprudence de gouvernance.

Conclusions pour l'avenir: dans tout projet d'une telle importante sociétale et budgétaire, une évaluation indépendante devrait éclairer le plus en amont possible, c'est-à-dire dès l'étude d'opportunité, les décideurs politiques et l'opinion publique sur les avantages et inconvénients

een stadstol van 10 euro per dag die als een verworven principe werd beschouwd, het stellen van snelheid boven bediening, tramcapaciteit van drie reizigers/m² en een eerste inschatting van het budget), want hoezeer die criteria ook ter discussie mogen staan, ze zijn wel bepalend geweest voor het verdere vervolg. Laat mij duidelijk zijn: ik beweer niet dat de opportuniteitsstudie per definitie slecht opgesteld was of berustte op vooringenomenheid. Wat ik wil zeggen, is dat dat niet tijdig kon worden nagegaan aan de hand van een onafhankelijke expertise.

In dat verband kunnen we ons ernstige vragen stellen bij het feit dat ons MER uit 2017 niet alleen de eerste dergelijke studie was na acht jaar, zoals ik daarnet reeds heb aangegeven, maar ook de enige en laatste mogelijkheid bood om het volledige tracé tussen Bordet en Albert op een onafhankelijke manier te beoordelen. Voor het "concrete" project en de bijhorende milieueffectenstudie werden nadien immers drie los van elkaar staande impactstudies uitgevoerd, terwijl alles uiteraard met alles verband houdt, waarbij vooral de keuze voor de vervoerswijze op het noordelijke deel bepalend was voor de keuze van de techniek op het zuidelijke deel.

Nog een voorbeeld van de slechte tijdsplanning: op het zuidelijke deel heeft men niet in eerste instantie de werken voor enkel een doorgang onder het Zuidpaleis besteld. Heel wat instanties en deskundigen hadden vooraf gewaarschuwd dat dat een bijzonder heikele opgave zou zijn (nota van de KCML, de brochure "*la bataille de Stalingrad*" van de FFUE, het MER van Aménagement, de milieueffectenstudie van Stratec, open brieven ...). Men is dus niet begonnen met de doorgang onder het Zuidpaleis, zodat men kon nagaan of die technisch en financieel wel haalbaar was alvorens de rest van de werken te bestellen. Had men dat wel gedaan, dan had men toen de vooraf aangekondigde grote technische problemen opdoken, in het licht daarvan de respectieve technieken en kosten van het oorspronkelijke tracé en het project opnieuw onder de loep kunnen nemen.

Men heeft eigenlijk net het omgekeerde gedaan: nagenoeg alles was gebouwd, behalve de doorgang onder het Zuidpaleis, waardoor men ging schermen met het feit dat men toch al bezig was en reeds kosten had gemaakt, om de gehanteerde werkwijze te verantwoorden.

Tot slot getuigt het volgens ons van onbehoedzaam beheer, ook al was dit wettelijk toegestaan, om het vervolg van de studies over de aanleg van een metrolijn op basis van een overeenkomst bestaande uit één vaste schijf en zeven voorwaardelijke schijven van meet af aan toe te wijzen aan een en hetzelfde bureau, *in casu* BMN, indien in de opportuniteitsstudie de keuze op een metrolijn zou vallen.

Conclusies voor de toekomst: bij een project van dergelijk maatschappelijk belang, waar zo'n hoog budget mee gemoeid is, dienen de politieke besluitvormers en de bevolking in een zo vroeg mogelijk stadium, dat wil zeggen van bij de opportuniteitsstudie, op duidelijk wijze te

du projet et de potentielles alternatives avant de décider comment poursuivre les études de faisabilité.

Et ce en respectant clairement les rôles: l'évaluation doit hiérarchiser scientifiquement les avantages et inconvénients par critère (ex. le mode A est meilleur que le mode B en termes de capacité; le mode B est meilleur que le mode A en termes de desserte) mais la pondération des critères, et donc leur poids pour le choix final n'est pas du ressort de l'auteur de l'étude d'opportunité, même à titre de suggestion, mais du ressort du seul politique, désormais objectivement informé y compris des réactions de l'opinion.

Dans de tels projets, il apparaît dès lors qu'un minimum de bonne gouvernance, pour le décideur appelé à trancher alors qu'il a des expertises contradictoires entre des acteurs pécuniairement liés à la cause et d'autres experts qui ne le sont pas, serait d'exiger préalablement à toute décision de sa part un accord entre ces experts ou, à défaut, de faire appel à une voire plusieurs expertises tierces arbitrales: qu'est-ce que 250, 500 ou 750.000 euros supplémentaires non mobilisés pour une, deux voire trois expertises contradictoires supplémentaires sur l'ensemble du tracé face à un montant minimum, à l'époque, d'un milliard potentiel de dépenses annoncé? On peut en voir maintenant le résultat.

Dans cet esprit, pour parfaire votre bonne information, sachez donc que la seule expertise indépendante officielle ayant porté sur l'ensemble du tracé, de sa genèse en 2009 à nos jours en 2026, c'est-à-dire notre RIE qui date, dans les deux sens du terme, de 2017, a été rétribuée à hauteur de 125.000 euros.»

M. Philippe Joye a tenu devant les commissaires le discours suivant:

«Dans le cadre de notre RIE, nous avons analysé les incidences sur l'environnement du projet et de l'ensemble des alternatives, dans tous les secteurs de l'environnement, comme le prévoit la législation. Et un secteur important compte tenu de la nature du projet, souterrain, est le sous-sol et la mise en œuvre.

Pour faire l'état des lieux du sous-sol sur tout le tracé Nord-Sud, nous nous sommes basés sur les cartes géotechniques de Bruxelles, élaborées depuis les années 1970 et jusque fin des années 1990, sous les auspices de l'ancien Ministère des Travaux Publics (en son temps fédéral). Elles ont été élaborées sur la base des archives des essais géotechniques réalisées dans le cadre des anciens projets, par exemple, et en particulier pour ce qui nous concerne à proximité du Palais du Midi, les essais réalisés pour la construction de la jonction ferroviaire Nord-Midi. Nous

worden ingelicht over de voor- en nadelen van het project en over eventuele alternatieven alvorens te beslissen over het verdere verloop van de haalbaarheidsstudies.

Daarbij moet eenieder zijn duidelijk afgebakende rol vervullen. De beoordeling moet voor elk criterium een wetenschappelijk verantwoorde rangschikking van de voor- en nadelen opleveren (bijvoorbeeld: vervoerswijze A is beter dan vervoerswijze B op het vlak van capaciteit; vervoerswijze B is beter dan vervoerswijze A op het vlak van bediening), maar het is niet aan de opsteller van de opportunitestudie om te beslissen of zelfs maar voorstellen te formuleren over de weging van de criteria en dus ook niet over de mate waarin die doorwegen in de uiteindelijke keuze. De beslissing daarover ligt enkel en alleen bij de beleidsverantwoordelijken, die op die manier beschikken over objectieve informatie, ook over de reacties van het publiek.

Om bij dergelijke projecten blijk te geven van een minimum aan goed beheer zou een besluitvormer die knopen moet doorhakken, maar tegenstrijdige expertises heeft ontvangen van instanties met en instanties zonder geldelijke belangen bij het project, alvorens enige beslissing te nemen een eenduidig antwoord moeten hebben gekregen van die deskundigen. Is dat niet het geval, dan dient hij een beroep te doen op de expertise van een of meerdere derden om de zaak te beslechten. Wat had het in verhouding tot de aangekondigde mogelijke uitgaven die destijds op minstens een miljard euro werden geraamd, uitgemaakt om geen 250.000, 500.000 of 750.000 euro extra te besteden aan één, twee of drie bijkomende tegenstrijdige expertises voor het volledige tracé? We zien nu waar ons dat gebracht heeft.

Volledigheidshalve wil ik er nog op wijzen dat de vergoeding voor de enige officiële onafhankelijke expertise die sinds het ontstaan van het project in 2009 tot vandaag in 2026 is uitgevoerd en die betrekking had op het volledige tracé, zijnde ons MER dat inmiddels al van 2017 dateert, 125.000 euro bedroeg.”

De heer Philippe Joye heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

“Voor ons MER hebben wij, zoals wettelijk verplicht, de impact van het project en de alternatieven op alle onderdelen van het leefmilieu onderzocht. Aangezien het project ondergronds zou worden uitgevoerd, vormde de bodemstructuur daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Om een beter inzicht te krijgen in de bodemgesteldheid over het gehele noord-zuidtraject hebben we ons gebaseerd op de geotechnische kaarten van Brussel, die tussen de jaren zeventig en eind jaren negentig waren opgesteld onder toezicht van het voormalige federale ministerie van Openbare Werken. Die kaarten waren opgesteld op basis van de archiefstukken over de geotechnische proeven die in aanloop naar vroegere projecten waren uitgevoerd, waarbij wij vooral belangstelling hadden voor de proeven in de buurt van het Zuidpaleis met het

n'avons pas pu disposer d'une campagne géotechnique propre au projet au moment de rédiger notre RIE.

Cependant, même s'il s'agit d'interpolation entre les essais réalisés avant la réalisation des cartes géotechniques, celles-ci sont très précieuses et donnent déjà d'excellentes informations, sur la succession et la nature des couches géologiques, la position de la nappe phréatique, à une précision de l'ordre de deux mètres. Nous avons donc interprété les cartes géotechniques au droit de toutes les stations et passages difficiles du projet et de ses alternatives.

Alors quels sont les enseignements des cartes géotechniques à retenir:

- Pour ce qui concerne la station Toots et le passage sous le Palais du Midi, cette carte nous enseigne que cette section du Métro 3 devait être réalisée en partie dans d'anciens remblais érigés sur des sols alluvionneux de très mauvaise qualité mécanique, car composés d'argiles et de limons argileux entremêlés et discontinus qui, de plus, contiennent des poches de tourbes selon les essais les plus proches du palais du Midi. Les tourbes sont des végétaux en décomposition anaérobie un peu comme la vase des étangs. Et la nappe phréatique se situe à environ quatre à cinq de profondeur sous la surface du sol.
- Pour ce qui concerne l'ouvrage sous le grill ferroviaire de la gare du Nord, la carte géotechnique nous enseigne que cette section du Métro 3 devait être réalisée à nouveau en partie dans des remblais historiques, dans des alluvions modernes, et en partie dans les sables et graviers alluviaux de la Senne. La nappe phréatique se situe à environ 4 m de profondeur sous la surface du sol environnant.
- Pour ce qui concerne la section Nord-Bordet, sans rentrer dans les détails, le ou les tunneliers doivent forer principalement sous la nappe et dans l'Yprésien supérieur composé d'argiles sableuses et de sables argileux avec intercalation de limons argileux, les couches étant discontinues et de très faible résistance mécanique. Ce sont à cause de ces formations, dénommées en son temps «les sables bouillants», que le chantier de la jonction ferroviaire Nord-Midi avait provoqué beaucoup de désordres dans l'ancien bâti historique bruxellois. Or la commune de Schaerbeek est composée d'un bâti ancien également.

En conséquence et de manière synthétique:

- Pour le passage sous le palais du Midi, nous avons clairement alerté sur les difficultés à attendre et vivement conseillé de réaliser des études approfondies, préalables au démarrage du marché des travaux:

oog op de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Op het moment dat we ons milieueffectenrapport opstelden, beschikten we niet over een geotechnisch onderzoek dat specifiek voor dit project was uitgevoerd.

Hoewel het hier gaat om een interpolatie tussen de proeven die vóór de opstelling van de geotechnische kaarten waren uitgevoerd, bevatten deze kaarten waardevolle informatie over de opeenvolging en de aard van de geologische lagen en het grondwaterpeil, met een nauwkeurigheid van ongeveer twee meter. We hebben de geotechnische kaarten dan ook geïnterpreteerd voor alle stations en problematische delen van het project en de alternatieven daarvoor.

Dit zijn de belangrijkste conclusies die we uit de geotechnische kaarten hebben kunnen trekken:

- Wat het station Toots Thielemans en de doorgang onder het Zuidpaleis betreft, leerde deze kaart ons dat dit deel van de geplande metrolijn 3 gedeeltelijk moest worden aangelegd in oude ophogingen op alluviale gronden van zeer slechte mechanische kwaliteit, die bestonden uit vermengde en onregelmatige klei en kleiachtig slib en die volgens de proeven die het dichtst bij het Zuidpaleis waren uitgevoerd, bovendien hier en daar turfslagen bevatten. Turf bestaat uit in een zuurstofloze omgeving ontbonden plantaardig materiaal, een beetje zoals het slib in vijvers. Het grondwaterpeil bevindt er zich op ongeveer vier tot vijf meter diepte onder de oppervlakte.
- Wat het bouwwerk onder de spoorlijnen van het Noordstation betreft, leerde de geotechnische kaart ons dat dit deel van de geplande metrolijn 3 ook deels moest worden aangelegd in historische ophogingen, in moderne alluviale afzettingen, en deels in het alluviale zand en grind van de Zenne. Het grondwaterpeil bevindt zich in deze zone op ongeveer vier meter diepte onder de oppervlakte.
- Op het tracé tussen het Noordstation en Bordet zou(den) de tunnelboormachine(s), zonder in detail te treden, voornamelijk onder de grondwaterlaag en in het hogere leperiaan moeten boren, dat bestaat uit zanderige klei en kleiachtig zand met tussenlagen van kleiachtig slib. Die lagen zijn niet doorlopend en hebben een zeer lage mechanische weerstand. Het is door die bodemsamenstelling, die vroeger werd aangeduid als drijfzand, dat de werken voor de aanleg van de Noord-Zuidverbinding veel schade hebben veroorzaakt aan de oude historische gebouwen in Brussel. Ook in de gemeente Schaarbeek bevinden zich oude gebouwen.

Samengevatte conclusie:

- Wat de doorgang onder het Zuidpaleis betreft, hebben we duidelijk gewaarschuwd voor de te verwachten problemen en hebben we ten stelligste aangeraden om, alvorens van start te gaan met de aanbesteding van de

des reconnaissances complémentaires géotechniques en fonction des différentes techniques à envisager.

- Pour le passage sous la gare du Nord, nous avons également alerté sur les difficultés techniques, notamment en raison de la présence de la nappe alluviale de la Senne circulant dans les sables et graviers alluviaux, avec de potentiels grands débits.
- Pour la section en tunnelier, nous avons recommandé également de faire une campagne géotechnique approfondie comportant des essais géotechniques spécifiques à la technique du tunnelier. Et nous avons fortement recommandé d'analyser l'alternative du «bitube» (c'est-à-dire un tunnel par voie) qui permet:
 - d'excaver moins (de l'ordre de 60 % du monotube) ce qui est important pour la cuvette des tassements, qui est proportionnelle au volume excavé. Et de plus, comme illustré sur les schémas qui vous ont été distribués, le bitube provoque une cuvette plus «lissée», car ce sont les tassements dits différentiels qui sont préjudiciables;
 - de rapprocher les tunnels de la surface topographique, puisque la règle de l'art veut que l'on conserve au minimum une épaisseur, au-dessus de la clef du tunnel, égale à deux fois le diamètre du tunnel. Ce rapprochement de la surface a par ailleurs également de l'intérêt pour le temps de parcours de la surface aux quais et inversement;
 - et surtout, même si ce sont des travaux également difficiles à réaliser, de permettre la construction des stations principalement en souterrain (voûtes parapluies temporaires, déblaiement en souterrain) avec des impacts moindres sur le bâti en surface. Et de réaliser des sorties moins impactantes sur la surface, ce qui est avantageux, notamment, mais pas que, pour la station au square Riga.

À propos du bitube, nous avons constaté que, dans les rapports de BMN, cette alternative a été analysée en partant du principe que les stations sont quasiment identiques à celles du monotube (le projet). Stations également préalablement construites et que, tout comme pour le monotube, les tunneliers du bitube «perceraient» ensuite. Il nous a été expliqué qu'il fallait de grandes stations pour permettre l'installation de nombreux équipements nécessaires à l'automatisation du Métro 3.

werken, grondige studies uit te voeren en bijkomende geotechnische onderzoeken te verrichten op basis van de verschillende te overwegen technieken.

- Wat de doorgang onder het Noordstation betreft, hebben we eveneens gewezen op de technische moeilijkheden, die in het bijzonder verband hielden met de aanwezigheid van het alluviale grondwater van de Zenne dat door het alluviale zand en grind stroomt, met potentieel hoge debieten.
- Ook voor het met de tunnelboormachine aan te leggen gedeelte hebben we een grondig geotechnisch onderzoek aanbevolen, met geotechnische proeven die specifiek afgestemd zouden zijn op het gebruik van de tunnelboormachine. We hebben sterk aanbevolen om de formule van een tunnel met twee kokers (dat wil zeggen één tunnel per spoor) te onderzoeken, aangezien die de volgende voordelen biedt:
 - Er moet minder grond worden uitgegraven (ongeveer 60 % van wat moet worden uitgegraven voor een tunnel met één koker), wat belangrijk is voor de verzakkingskom, die zich evenredig verhoudt tot de hoeveelheid uitgegraven grond. Bovendien zorgt de tunnel met twee kokers, zoals afgebeeld op de rondgedeelde schetsen, voor een egalere kom, want het zijn de zogenaamde differentieële verzakkingen die schade veroorzaken.
 - De tunnels komen dicht bij het maaiveld, aangezien een gouden regel zegt dat er boven de sluitsteen van de tunnel minimaal een dikte moet worden aangehouden die gelijk is aan tweemaal de diameter van de tunnel. Die kortere afstand tot het maaiveld vermindert ook de wandelafstand van de bovengrond naar de perrons en omgekeerd.
 - En het allerbelangrijkste is dat, ook al zijn dit eveneens moeilijk uit te voeren werken, de aanleg van voornamelijk ondergrondse stations mogelijk wordt (tijdelijke paraplugewelven, ondergrondse uitgraving) met minder impact op de bovengrondse bebouwing. Daardoor kunnen ook uitgangen worden gebouwd met minder bovengrondse impact, wat voordelig is voor het station aan het Rigaplein maar ook voor andere stations.

De formule van een tunnel met twee kokers is in de rapporten van BMN onderzocht. Daarbij werd uitgegaan van de veronderstelling dat de stations er nagenoeg hetzelfde zouden uitzien als in de formule van een tunnel met één koker (het project). Die stations zouden eveneens vooraf worden gebouwd en, net als bij een tunnel met één koker, vervolgens door de tunnelboormachines voor de tunnel met twee kokers worden “doorboord”. Er werd ons uitgelegd dat er grote stations nodig waren om er de vele vereiste voorzieningen voor de automatisering van Metro 3 in te kunnen onderbrengen.

Comme M. Clerbaux vous l'a déjà signalé, nous avons eu du insister pour inclure le chapitre mise en œuvre qui, selon certains membres du comité d'accompagnement, devait être réalisé dans le cadre des EIE sur projet. Mais nous estimions que l'empreinte en surface dépendait fortement des techniques de creusement et que les incidences de la mise en œuvre devaient être abordées, ne fut-ce que succinctement, comme nous l'avons réalisé dans le cadre du RIE du PRAS».

1.4.4. Échange de vues

M. Jamal Ikazban, revenant sur le choix de la technique, souhaite savoir s'il existait d'autres possibilités que celle finalement retenue. Il relève que Bruno Clerbaux a évoqué le choix d'une technique qui n'était pas connue ou, à tout le moins, qui posait question. Les critiques formulées portent-elles sur le choix opéré *a posteriori*, une fois les difficultés constatées, ou bien reposent-elles sur l'existence réelle d'autres possibilités techniques dès le départ.

Concernant les tracés, il demande si la critique porte sur le fait qu'un choix restreint ait été présenté dès le départ, limitant la discussion, ou s'il existait réellement d'autres possibilités sérieuses.

Ensuite, de manière subsidiaire, était-il absolument nécessaire de passer sous le palais du Midi? Et la courbure de Lemonnier constitue-t-elle un réel problème pour y faire rouler un métro?

M. Bruno Clerbaux se réfère au tracé historique, qui correspond à ce qui figurait au plan régional d'affectation du sol (PRAS) de l'époque. Ce tracé partait de Lemonnier, traversait l'îlot Woeringen puis l'îlot Jamar-Bara.

Dans les années 1970, il avait été prévu que le métro puisse être prolongé ultérieurement par ce tracé. À cet effet, les îlots concernés avaient été expropriés.

Il souligne toutefois qu'entre-temps, les biens expropriés ont été revendus, ce qui a supprimé cette possibilité concrète, bien que le tracé soit resté inscrit au PRAS. À l'époque, des réservations avaient même été prévues dans certains bâtiments, notamment dans l'îlot Jamar, afin de permettre le passage ultérieur d'un tunnel de métro. Il existait donc clairement un autre tracé que celui passant sous le palais du Midi: le tracé initial inscrit au PRAS.

L'orateur revient ensuite sur les quatre variantes examinées dans le rapport sur les incidences environnementales (RIE) pour cette section. Il explique que le passage sous le palais du Midi a été qualifié de très problématique sur le plan géotechnique. L'étude attirait fortement l'attention sur ce risque. En revanche, le tracé initial présentait, lui, un problème socio-économique important,

Zoals de heer Clerbaux reeds heeft gezegd, hebben wij erop moeten aandringen om het hoofdstuk over de uitvoering in onze studie op te nemen. Volgens sommige leden van het begeleidingscomité moest dat hoofdstuk in het kader van de milieueffectenstudies over het project worden opgesteld. Wij waren echter van oordeel dat de bovengrondse impact sterk afhankelijk was van de graaftechnieken en dat de gevolgen van de uitvoering, al was het maar kort, aan bod moesten komen, zoals we dat hebben gedaan in het kader van het MER over het GBP».

1.4.4. Gedachtewisseling

De heer Jamal Ikazban gaat in op de keuze van de techniek en wil weten of er andere mogelijkheden waren dan degene waarvoor uiteindelijk is geopteerd. Hij merkt op dat de heer Bruno Clerbaux heeft gesproken over de keuze voor een techniek die onbekend was of, op zijn minst, vragen oproep. Gaat de kritiek over de keuze die achteraf is gemaakt, nadat de problemen waren vastgesteld, of over het feit dat er van bij het begin echt wel andere technieken mogelijk waren.

Met betrekking tot de tracés wil hij weten of de kritiek ging over het feit dat de keuzes van bij het begin beperkt waren, waardoor er weinig ruimte overbleef voor discussie, en of er echt ernstige alternatieven waren.

Was het voorts absoluut nodig om de lijn onder het Zuidpaleis door te trekken? Is het echt een probleem om een metro de bocht ter hoogte van Lemonnier te laten nemen?

De heer Bruno Clerbaux verwijst naar het historische tracé, dat overeenstemt met het tracé dat destijds stond aangegeven op het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Dat tracé liep van Lemonnier naar het huizenblok aan de Woeringestraat tot het huizenblok aan de Jamarlaan en het Baraplein.

In de jaren zeventig werd voorzien in de mogelijkheid om het metronet later via dat tracé te verlengen. Met het oog daarop werden de huizenblokken in kwestie onteigend.

De onteigende percelen zijn ondertussen echter opnieuw verkocht, waardoor die optie concreet niet meer mogelijk is, hoewel het tracé nog steeds op het GBP is opgenomen. Destijds waren in bepaalde gebouwen, onder meer op het huizenblok aan de Jamarlaan, zelfs uitsparingen gemaakt om de aanleg van een metrotunnel later mogelijk te maken. Er was dus naast het tracé onder het Zuidpaleis duidelijk nog een ander tracé mogelijk, namelijk het oorspronkelijke tracé dat op het GBP was opgenomen.

De spreker gaat vervolgens in op de vier varianten die in het milieueffectenrapport (MER) voor dit traject zijn onderzocht. Hij legt uit dat de doorgang onder het Zuidpaleis vanuit geotechnisch oogpunt als zeer problematisch werd beschouwd. De studie vestigde nadrukkelijk de aandacht op dat risico. Vanuit sociaal-economisch oogpunt daarentegen was het problematisch om voor het

car il impliquait de réexproprier un nombre significatif de personnes, notamment dans l'îlot Woeringen. Après cet îlot, le tracé passait davantage par l'ancien lit de la Senne ou par des fonds de jardin, ce qui était différent d'un passage en plein tissu densément construit.

L'étude s'est limitée à exposer ces éléments. Elle disait clairement que, si le passage sous le palais du Midi s'avérait impossible, il fallait revenir au tracé initial. Selon lui, l'erreur a été de ne pas traiter le marché relatif au palais du Midi de manière totalement séparée, afin de voir d'abord ce qui s'y passait, puis de reconsidérer les deux possibilités.

M. Philippe Joye explique que, pour envisager les techniques, il faut partir des cartes géotechniques. À Bruxelles, celles-ci constituent la base permettant de concevoir ensuite une étude de reconnaissance géotechnique plus approfondie, comprenant des essais spécifiques en fonction des techniques envisagées.

Il indique que certaines techniques ont effectivement été bien utilisées par le passé, notamment la congélation pour le passage sous l'usine Côte d'Or. Toutefois, la congélation n'est pas la seule technique possible. Le *jet grouting* peut également être envisageable, mais il exige lui aussi des études préalables, des prélèvements et des analyses de laboratoire permettant d'apprécier la granulométrie et la nature des sols.

Il souligne la grande complexité du site du palais du Midi, situé sur un ancien cours d'eau, affluent de la Senne. La présence d'un ancien affluent implique des sols variés, notamment des tourbes. Il n'est pas impossible d'injecter dans des tourbes, mais qu'il faut s'attendre à des pertes de coulis de ciment-bentonite et calculer les viscosités nécessaires pour pénétrer dans les pores du sol. Selon la granulométrie, on n'injecte pas de la même manière dans une argile compacte, un sable ou des graviers, ni avec le même type de coulis.

M. Ilyas El Omari demande donc si les problèmes de sols ont été clairement mis en évidence pour les différents tracés alternatifs. Compte tenu des difficultés évoquées pour construire sous la gare du Nord et sous le palais du Midi, en raison des nappes phréatiques, des sols sablonneux ou argileux et de l'instabilité, pourquoi dans ces conditions, la sonnette d'alarme n'a pas été tirée plus fortement.

Il se dit perplexe face à un discours trop prudent ou trop nuancé, alors que les montants en jeu atteignent aujourd'hui plusieurs milliards d'euros et que le résultat est chaotique.

M. Philippe Joye répond qu'il ne peut pas parler d'infaisabilité. Même si les sols sont très difficiles, le projet n'est pas infaisable. Les difficultés ont été correctement pointées et l'étude a été correctement alerté à

oorspronkelijke tracé te kiezen, omdat daarvoor heel wat mensen, vooral op het huizenblok aan de Woeringenstraat, opnieuw onteigend zouden moeten worden. Verderop liep het tracé grotendeels door de oude bedding van de Zenne of achteraan de tuinen, wat niet vergelijkbaar is met een doorgang door een dichtbebouwd gebied.

In de studie werden enkel die elementen uiteengezet. Er werd duidelijk in gesteld dat, indien de doorgang onder het Zuidpaleis onmogelijk zou blijken, men moest teruggrijpen naar het oorspronkelijke tracé. Volgens de spreker was het een vergissing om de opdracht voor het Zuidpaleis niet volledig afzonderlijk te behandelen, om eerst de gevolgen ervan te bekijken. Daarna had men de twee mogelijkheden dan opnieuw onder de loep moeten nemen.

De heer Philippe Joye legt uit dat men technieken tegen elkaar moet afwegen op basis van de geotechnische kaarten. In Brussel vormen die kaarten de basis om een grondig geotechnisch onderzoek uit te voeren, met specifieke proeven al naargelang van de techniek die men overweegt.

Bepaalde technieken werden in het verleden inderdaad gebruikt, zoals grondbevriezing om de doorgang onder de Côte d'Or-fabriek te verwezenlijken. Bevriezing is echter niet de enige mogelijke techniek. Ook *jetgrouting* is een optie, maar ook daarvoor zijn voorafgaande studies, staalnames en laboratoriumanalyses nodig om de korrelgrootte en de aard van de bodem te beoordelen.

Hij onderstreept de complexiteit van het Zuidpaleis, dat gelegen is op de bedding van een oude zijrivier van de Zenne. De aanwezigheid van een oude zijrivier heeft geleid tot een gevarieerde bodemstructuur met onder meer turflagen. Het is niet onmogelijk om in turflagen te injecteren, maar er moet rekening worden gehouden met verlies van cement-specie-bentoniet. Ook moet de viscositeit worden berekend die nodig is om in de poriën van de bodem door te dringen. Afhankelijk van de korrelgrootte wordt er niet op dezelfde manier geïnjecteerd in compacte klei, zand of grind, noch met hetzelfde type specie.

De heer Ilyas El Omari vraagt of de bodemproblemen duidelijk in kaart zijn gebracht voor de verschillende alternatieve tracés. Er was gewezen op moeilijkheden om onder het Noordstation en onder het Zuidpaleis te werken als gevolg van grondwater, zand- of kleigronden en instabiliteit. Waarom is er dan niet krachtiger alarm geslagen?

Hij is verbouwereerd dat er in zeer omzichtige en omfloerste bewoordingen werd gesproken, terwijl er bedragen op het spel stonden die intussen zijn opgelopen tot enkele miljarden euro en het project in chaos is verzand.

De heer Philippe Joye antwoordt dat hij het woord onuitvoerbaarheid niet in de mond wil nemen. Ondanks de zeer complexe bodemstructuur is het project niet onuitvoerbaar. De moeilijkheden werden naar behoren

de multiples reprises, dans plusieurs chapitres, y compris dans le résumé non technique.

D'autres lignes de métros ont été construites dans des conditions difficiles, notamment à Amsterdam, où les couches de sol sont comparables, voire même plus difficiles. Il évoque également Toulouse, ville construite sur un versant présentant des sols difficiles et sur une grande plaine, avec un passage en tunnelier sous la vieille ville. Il cite également Copenhague, où un tunnelier par voie a été choisi en raison de sols granitiques. Il explique que, même si les situations sont opposées, elles se rejoignent par la nécessité d'adapter les techniques.

Au stade légal d'un RIE, l'étude a, selon lui, rempli son rôle en attirant l'attention sur les difficultés à attendre. Tout dépend ensuite des techniques et des coûts, la congélation coûtant plus cher que certaines autres techniques.

M. Oliver Rittweger de Moor rappelle que les directeurs de la STIB et plusieurs ministres auditionnés ont affirmé que les problèmes rencontrés sous le palais du Midi étaient imprévisibles.

M. Bruno Clerbaux a pourtant été catégorique dans les médias, affirmant que le rapport était manifeste et que toute personne connaissant la matière géotechnique pouvait prévoir que de très importants problèmes apparaîtraient, notamment avec des injections de béton.

Les intervenants sont parmi les premiers experts entendus par la commission à identifier clairement des erreurs commises dans le dossier du métro 3. Il demande si toutes ces erreurs ont déjà été citées ou s'il en existe d'autres. Il demande aussi de confirmer qu'un abandon du tracé historique relève bien d'un choix politique.

M. Bruno Clerbaux confirme que le fait de ne pas avoir choisi le tracé initial relève d'un choix politique. Il insiste sur l'importance des critères et de leur pondération. Le cas est, selon lui, typique: un tracé pouvait être moins cher, moins dangereux, plus maîtrisable et plus court, mais il impliquait des expropriations importantes. À ce stade, le politique peut décider que ce critère est insurmontable et qu'il n'est pas possible de réexproprier des parcelles qui l'avaient déjà été par le passé avant de les voir revendues.

Il estime que chacun doit rester dans son rôle. Lorsque le politique reçoit des avis divergents ou des critères contradictoires, il doit soit demander aux experts de se mettre d'accord, soit organiser un arbitrage. Le choix du tracé actuel est bel et bien politique, fondé notamment sur le refus d'exproprier à nouveau les mêmes parcelles.

omschreven en in de studie werd er in verschillende hoofdstukken herhaaldelijk op gewezen, ook in de niet-technische samenvatting.

Er zijn nog metrolijnen aangelegd in moeilijke omstandigheden, zoals in Amsterdam, waar de bodemlagen vergelijkbaar of zelfs lastiger zijn. Hij verwijst ook naar Toulouse, een stad die is gebouwd op een helling met problematische bodems en op een grote vlakte. Er werd met een tunnelboormachine onder de oude stad gewerkt. Vervolgens heeft hij het over Kopenhagen, waar vanwege de granietbodems is gekozen voor één tunnelboormachine per spoor. Hij legt uit dat de ene situatie niet te vergelijken valt met de andere, maar dat men in alle gevallen genoodzaakt was om de gehanteerde techniek aan te passen.

In de studie van het wettelijk verplichte MER werd gedaan wat moest door de aandacht te vestigen op de te verwachten problemen. Vervolgens hangt alles af van de technieken en de kosten. Grondbevriezing is duurder dan bepaalde andere technieken.

De heer Oliver Rittweger de Moor wijst erop dat de directeurs van de MIVB en verschillende gehoorde ministers hebben beweerd dat de problemen onder het Zuidpaleis niet te voorspellen waren.

De heer Bruno Clerbaux heeft in de media echter stellig verklaard dat het rapport onomstotelijk was en dat iedereen met verstand van geotechniek kon voorspellen dat zich zeer ernstige problemen zouden voordoen bij het injecteren van beton.

De sprekers van vandaag zijn de eerste deskundigen die in de commissie duidelijk aangeven dat er fouten zijn gemaakt in het Metro 3-dossier. Hij vraagt of alle fouten al werden opgesomd of dat er nog andere zijn. Hij vraagt ook om te bevestigen dat het wel degelijk een politieke keuze was om af te stappen van het historische tracé.

De heer Bruno Clerbaux bevestigt dat de keuze om het oorspronkelijke tracé niet te behouden een politieke beslissing was. Hij benadrukt het belang van de criteria en de weging ervan. Volgens hem hebben we hier te maken met een klassiek verhaal: het ene tracé was weliswaar goedkoper, minder gevaarlijk, makkelijker te beheren en korter, maar het vereiste een groot aantal onteigeningen. De beleidsverantwoordelijken beslisten daarop dat laatstgenoemd criterium onoverkomelijk was en dat het geen optie was om percelen te onteigenen die in het verleden al eens onteigend waren en daarna opnieuw werden verkocht.

Hij vindt dat iedereen zich aan zijn rol moet houden. Wanneer politici uiteenlopende adviezen krijgen of tegenstrijdige criteria tegen elkaar moeten afwegen, moeten ze ofwel de deskundigen vragen om tot overeenstemming te komen, ofwel verdere stappen zetten om de zaak te beslechten. De keuze voor het huidige tracé berust wel degelijk op een politieke beslissing en is gebaseerd op de weigering om dezelfde percelen opnieuw te onteigenen.

S'agissant d'autres erreurs éventuelles, il lui est impossible de s'exprimer sur des éléments dont il n'a pas connaissance. Tout ce qui est postérieur à 2017 ne relève pas directement de sa mission et de nombreux éléments nouveaux

M. Philippe Joye ajoute qu'il existe des imprévisibilités prévisibles. Tout indiquait autour du palais du Midi de sols complexes, dans la vallée de la Senne. D'autres projets à Bruxelles se sont heurtés à des sols complexes, notamment la construction du métro sous l'usine Côte d'Or.

Toutefois, il n'est pas en mesure de préciser si ces éléments ont été pris en compte dans les phases ultérieures, puisque leur mission s'est arrêtée à la mi-juillet 2017 et qu'ils n'ont plus été mandatés ensuite.

M. Alain Deneef demande si la modification du PRAS a servi à valider une décision politique préétablie plutôt qu'à instruire objectivement la faisabilité technique du projet.

Concernant le tronçon nord, le bureau a analysé les cartes géotechniques et identifié la présence de sable bouillant, sol instable susceptible de s'effondrer, combinée à l'utilisation inédite d'un tunnelier dans le sous-sol bruxellois. Au vu de l'échec technique du palais du Midi, les études actuelles pilotées par Beliris prennent-elles suffisamment en compte la survenance de surprises géologiques?

Enfin, l'étude recommandait de prévoir un ouvrage de prolongement, une amorce entre la rampe du dépôt et la station Bordet, afin de permettre une future extension vers le nord-est. Comment expliquer que cette recommandation stratégique, importante pour le développement à long terme du réseau, ait été écartée lors de la finalisation du projet.

M. Bruno Clerbaux indique que Philippe Joye répondra aux première et troisième questions, tandis qu'il répondra aux deuxième et quatrième.

M. Philippe Joye répond d'abord qu'il ne peut pas confirmer, de manière catégorique et au stade de leur étude, qu'il y aurait nécessairement des problèmes avec le *jet grouting*.

Il cite, à titre d'exemple, l'un des premiers projets qu'il a suivis au début de sa carrière, portant sur des injections de *jet grouting* sous le Parlement européen. Il y avait alors des vides, des tourbes et des poches de décalcification.

Le réflexe normal aurait consisté ensuite à réaliser des échantillons, à analyser les granulométries et à adapter la viscosité du coulis.

M. Alain Deneef relève que, dans un sol hétérogène, les prélèvements peuvent donner des résultats différents

Op de vraag of er nog andere fouten gemaakt zouden zijn, antwoordt hij dat hij zich niet kan uitspreken over zaken waarvan hij geen kennis heeft. Alles wat na 2017 is gebeurd, valt buiten zijn opdracht. Intussen zijn er talrijke nieuwe elementen bijgekomen.

De heer Philippe Joye voegt daar nog aan toe dat sommige van de onvoorziene omstandigheden toch te voorspellen waren. Rond het Zuidpaleis wees alles op een complexe bodemstructuur, die eigen is aan de Zennevallei. Een gelijkaardig probleem dook ook al op bij andere projecten in Brussel, zoals bij de aanleg van de metro onder de fabriek van Côte d'Or.

Hij kan evenwel niet met zekerheid zeggen of daar in de latere fasen rekening mee is gehouden, aangezien hun opdracht medio juli 2017 afliep en zij daarna niet meer werden ingeschakeld.

De heer Alain Deneef vraagt of de wijziging van het GBP bedoeld was om een reeds genomen politieke beslissing te bekrachtigen in plaats van om de technische haalbaarheid van het project objectief te onderzoeken.

Het bureau heeft voor het noordelijke traject de geo-technische kaarten geanalyseerd en de aanwezigheid van drijfzand vastgesteld. De bodem is daar dus instabiel en zou kunnen instorten bij het gebruik van een tunnelboormachine, een techniek die in de Brusselse ondergrond nog niet eerder werd toegepast. Wordt in de huidige studies onder leiding van Beliris in het licht van de technische miskleun onder het Zuidpaleis voldoende rekening gehouden met eventuele verrassende geologische structuren?

Ten slotte werd in de studie aanbevolen om tussen de toegangshelling tot de stelplaats en het station Bordet te voorzien in een verlengingskunstwerk of aansluitstuk om een toekomstige uitbreiding naar het noordoosten mogelijk maken. Waarom werd die strategische aanbeveling, die belangrijk was voor de verdere ontwikkeling van het openbaarvervoersnet op lange termijn, van tafel geveegd toen de laatste hand werd gelegd aan het project?

De heer Bruno Clerbaux zegt dat Philippe Joye de eerste en de derde vraag zal beantwoorden, terwijl hij zal antwoorden op de tweede en de vierde vraag.

De heer Philippe Joye antwoordt op de eerste vraag dat het in hun studie niet ondubbelzinnig uit te maken viel dat er sowieso problemen zouden rijzen bij de toepassing van de *jetgroutingtechniek*.

Hij verwijst naar een van de eerste projecten die hij aan het begin van zijn loopbaan heeft begeleid en die erin bestond *jetgroutinginjecties* uit te voeren onder het Europees Parlement. Daar bevonden zich holtes, turflogen en zones met ontkalking.

De normale reflex had moeten zijn om stalen te nemen, de korrelgrootte te onderzoeken en de viscositeit van de specie aan te passen.

De heer Alain Deneef wijst erop dat in een heterogene bodem steekproeven verschillende resultaten kunnen

selon l'endroit où ils sont réalisés. À deux, cinq, dix ou vingt mètres d'écart, la nature du sol peut varier, ce qui rend les conclusions incertaines.

M. Philippe Joye confirme ce point. Il indique que ces incertitudes peuvent toutefois être anticipées et intégrées dans le marché. Il est possible de gérer ce type de situation dans un cahier des charges adressé à un entrepreneur général, par exemple en organisant un appel d'offres en plusieurs tours et en demandant aux entrepreneurs quelles solutions ils proposent. Les entreprises de génie civil disposent souvent de techniques particulières, liées à leurs machines et à leur expérience. Un cahier des charges peut prévoir des bordereaux à quantités présumées selon différentes techniques, activables en fonction des solutions retenues.

Il précise qu'en tant que chef de projet, rôle qu'il n'a pas exercé dans ce marché, il aurait préféré réaliser le passage sous le palais du Midi avant les abords du palais du Midi. Cela aurait éventuellement permis de recourir à des ouvrages temporaires, par exemple en fonçant des microtunneliers comme pour des collecteurs, moyennant un ouvrage d'appui important à côté. Tout cela aurait dû être étudié en fonction des fondations et des possibilités de passage.

Il aurait aussi été possible de progresser avec la technique du *jet grouting*, à condition de comparer l'ensemble des solutions, en tenant compte des aspects budgétaires et de la mise en concurrence.

Quant à l'utilisation d'un tunnelier, il n'est pas impossible de forer dans les couches concernées. L'étude a attiré l'attention sur la possibilité de réduire les conséquences en surface. C'est pour cette raison qu'elle insistait sur l'analyse de l'alternative bitube. Avec deux tunneliers, des techniques comme les voûtes parapluies temporaires peuvent être envisagées, avec des ouvrages successifs.

M. Bruno Clerbaux confirme que la modification du PRAS a servi à valider une décision qui était déjà prise. La plupart des acteurs du dossier semblaient considérer cette inscription au PRAS comme la réparation d'un simple oubli juridique, alors que le choix du métro avait déjà été effectué par la Région en 2014.

Deux hypothèses sont possibles: soit cette chronologie était pleinement voulue, soit l'on s'est rendu compte tardivement qu'une étape administrative avait été oubliée et qu'il fallait rapidement la régulariser afin d'éviter des recours. Dans les deux cas, il s'agit de mauvais gouvernement.

Concernant l'amorce vers le nord-est, il ne se souvient pas de la raison pour laquelle cette option n'a pas été retenue.

opleveren, afhankelijk van de plaats waar ze worden genomen. Om de twee, vijf, tien of twintig meter kan de aard van de bodem verschillen, wat leidt tot onzekere conclusies.

De heer Philippe Joye bevestigt dat. Dergelijke onzekerheden kunnen echter worden ingecalculeerd en verwerkt in de opdracht. In het bestek voor een hoofdaannemer kunnen dergelijke situaties worden opgevangen door bijvoorbeeld een aanbesteding in meerdere rondes te organiseren en aannemers te vragen welke oplossingen zij voorstellen. Civieltechnische bedrijven beschikken vaak over hun eigen technieken, die zij toepassen met hun eigen machines en op basis van hun eigen ervaring. Een bestek kan prijslijsten met vermoedelijke hoeveelheden voor verschillende technieken bevatten, die al naargelang van de gekozen oplossing kunnen worden toegepast.

Hij geeft aan dat hij er als projectleider (een rol die hij in dit project niet heeft vervuld) de voorkeur aan zou hebben gegeven om de doorgang onder het Zuidpaleis te bouwen alvorens de werken in de zone rond het Zuidpaleis uit te voeren. Daardoor zou het mogelijk geweest zijn om tijdelijke constructies te gebruiken, bijvoorbeeld door microtunnelboormachines in te zetten zoals voor rioolcollectoren, mits er een stevige ondersteunende constructie naast zou worden geplaatst. Die hele oplossing had onderzocht moeten worden met aandacht voor de funderingen en de doorgangsmogelijkheden.

De verdere toepassing van de *jetgroutingtechniek* zou ook een mogelijke optie geweest zijn, op voorwaarde dat eerst alle oplossingen met elkaar werden vergeleken, er rekening werd gehouden met het kostenplaatje en er een inmededingingstelling werd georganiseerd.

Het is niet onmogelijk om met een tunnelboormachine in de aanwezige lagen te boren. De studie vestigde de aandacht op de mogelijkheid om de gevolgen aan de oppervlakte te beperken. Daarom werd er in de studie op aangedrongen om de alternatieve optie van een tunnel met twee kokers te onderzoeken. Door twee tunnelboormachines in te zetten kunnen technieken zoals tijdelijke paraplu-gewelven worden toegepast, waarbij de bouwwerken in opeenvolgende fasen worden aangebracht.

De heer Bruno Clerbaux bevestigt dat de wijziging van het GBP bedoeld was om een reeds genomen beslissing te bekrachtigen. De meeste betrokken partijen bleken die opname in het GBP te beschouwen als de rechtzetting van een loutere juridische vergetelheid, terwijl het gewest al in 2014 had gekozen voor de metro.

Er zijn twee mogelijke verklaringen: ofwel werd bewust gekozen voor die chronologische volgorde, ofwel beseften men pas laat dat er een administratieve stap was overgeslagen en dat dat snel moest worden rechtgezet om beroepsprocedures te vermijden. In beide gevallen is er sprake van slecht beheer.

Tot slot geeft hij aan zich niet te herinneren waarom de optie om te voorzien in een aansluitstuk naar het noordoosten uiteindelijk werd verworpen.

M. Hicham Talhi rappelle que, depuis le début des auditions, il est répété que le projet devait nécessairement être réalisé et que les difficultés actuelles relèveraient de la malchance. Il se réjouit donc d'entendre qu'en réalité, le projet n'a pas été challengé à sa base, avant même les discussions sur les différents tracés.

Il relève ensuite que le RIE ne permettait pas d'évaluer ni le coût ni les techniques. Il demande qui a refusé que ces éléments soient intégrés, qui était le donneur d'ordre de l'étude, comment se sont déroulés les échanges avec ce donneur d'ordre et si des représentants de cabinets étaient présents.

Il pose enfin une question plus précise: selon les intervenants, est-il nécessaire de terminer les travaux sous le palais du Midi pour pouvoir exploiter des trams?

Bruno Clerbaux répond qu'il s'agit d'une question délicate, qui recoupe en partie d'autres questions déjà posées, sur la manière dont la mission s'est déroulée et sur d'éventuelles pressions.

Il souhaite d'abord témoigner du fait que les fonctionnaires de perspective.brussels qui ont géré le dossier ont été d'une correction parfaite.

En outre, comme dans tout marché public, il existe des clauses juridiques classiques et inévitables. Il cite le contrat, selon lequel l'adjudicataire et ses sous-traitants s'engagent à respecter les règles de déontologie et de secret professionnel concernant les informations reçues. Le contrat prévoit également qu'ils ne doivent accomplir aucun acte susceptible de porter atteinte aux intérêts du pouvoir adjudicateur. Cette formule laisse une marge d'interprétation: l'intérêt du pouvoir adjudicateur peut être compris comme le fait de lui dire la vérité, ou au contraire comme le fait d'obéir à des consignes politiques.

Il précise qu'il était aussi prévu, compte tenu des enjeux du marché, que l'adjudicataire informe le pouvoir adjudicateur des démarches qu'il comptait entreprendre auprès d'interlocuteurs extérieurs, celui-ci pouvant décider de l'accompagner. Il ne leur a jamais été interdit de rencontrer qui que ce soit ni de demander une pièce quelconque.

Il confirme que, dans les comités d'accompagnement, il y avait des représentants du cabinet du Ministre-Président, ce qui lui paraît normal. Des procès-verbaux existent, mais qu'ils relèvent du pouvoir adjudicateur et qu'il ne peut pas les fournir lui-même.

M. Hicham Talhi souhaite savoir si Bruno Clerbaux a eu le sentiment d'être entendu et si la mission pour laquelle son bureau avait été mandaté, pour un montant

De heer Hicham Talhi wijst erop dat van bij het begin van de hoorzittingen herhaaldelijk is gezegd dat het project absoluut moest worden uitgevoerd en dat de huidige problemen het gevolg zouden zijn van pech. Het verheugt hem dan ook te horen dat de grondslagen van het project in werkelijkheid nooit in vraag zijn gesteld alvorens te beginnen praten over de verschillende tracés.

Hij merkt vervolgens op dat het MER geen raming van de kosten en evenmin een beoordeling van de technieken omvatte. Hij vraagt wie geweigerd heeft om die elementen daarin op te nemen, wie de opdracht voor de studie heeft gegeven, hoe de gesprekken met die opdrachtgever verliepen en of daarbij vertegenwoordigers van de bevoegde kabinetten aanwezig waren.

Hij rondt af met een specifieke vraag. Zijn de sprekers van oordeel dat de werken onder het Zuidpaleis voltooid moeten worden om er trams te kunnen laten rijden?

De heer Bruno Clerbaux antwoordt dat dit gevoelige vragen zijn, die deels overlappen met eerder gestelde vragen over de manier waarop de opdracht verlopen is en over al dan niet uitgeoefende druk.

Hij wil vooreerst benadrukken dat de ambtenaren van perspective.brussels die het dossier beheerd hebben, heel correct hebben gehandeld.

Voorts golden er zoals bij elke overheidsopdracht een aantal gebruikelijke en onvermijdelijke juridische bepalingen. Zo moesten de opdrachtnemer en zijn onderaannemers er zich luidens de overeenkomst toe verbinden de deontologische regels na te leven, het beroepsgeheim in acht te nemen en vertrouwelijk om te gaan met de informatie die ze ontvingen. In de overeenkomst stond eveneens dat ze geen enkele handeling mochten stellen die de belangen van de aanbestedende overheid zou kunnen aantasten. Die formulering is vatbaar voor interpretatie: het belang van de aanbestedende overheid kan inhouden dat altijd de waarheid moet worden verteld of kan integendeel betekenen dat steeds de politieke instructies gehoorzaamd moeten worden.

Daarnaast was in het licht van het belang van de opdracht ook bepaald dat de opdrachtnemer de aanbestedende overheid op de hoogte diende te houden van de toenadering die hij zou zoeken tot externe gesprekspartners en dat de aanbestedende overheid kon beslissen om iemand mee te sturen. De aanbestedende overheid heeft hen nooit verboden om met bepaalde instanties contact te hebben of om het even welk stuk op te vragen.

Hij bevestigt dat de vergaderingen van het begeleidingscomité werden bijgewoond door vertegenwoordigers van het kabinet van de minister-president, wat volgens hem geheel normaal was. Daar bestaan verslagen van, maar die behoren toe aan de aanbestedende overheid. Hij kan die niet zomaar zelf bezorgen.

De heer Hicham Talhi wil weten of de heer Bruno Clerbaux de indruk had dat er naar hem werd geluisterd en of er daadwerkelijk rekening is gehouden met de opdracht

de 125.000 euros, a réellement été prise en considération. Il compare ce montant à ceux évoqués lors d'autres auditions, beaucoup plus élevés, où certains intervenants semblaient pourtant minimiser leur expertise ou l'importance de leur mission.

M. Bruno Clerbaux répond qu'il faut parfois lire entre les lignes, ou dans les soupirs.

M. Olivier Willocx relève que les comités d'accompagnement comprenaient des représentants de cabinets et des fonctionnaires, et demande s'il faut comprendre que seuls ces derniers ont suivi les travaux avec correction.

M. Bruno Clerbaux lui rétorque qu'il interprète largement ses propos. Il ajoute qu'il y avait aussi des observateurs, comme la STIB, qui n'étaient pas toujours présents.

M. Olivier Willocx prend acte du fait que la STIB n'était pas toujours présente à ces réunions, en supposant ironiquement que cela ne s'explique pas par un manque d'intérêt, mais peut-être par un manque de personnel pour suivre un dossier aussi peu important que le métro 3.

Concernant l'erreur relative au tracé, puisqu'il s'agit, selon Bruno Clerbaux, d'une décision politique, À quel moment cette erreur politique a-t-elle été commise?

M. Bruno Clerbaux précise d'abord la composition du comité d'accompagnement. Le pouvoir adjudicateur était bien perspective.brussels. La présidence du comité était assurée par le cabinet du Ministre-Président, le secrétariat par perspective.brussels, et le seul membre effectif mentionné était Bruxelles Environnement. La STIB, Beliris et BMN étaient invités et venaient ou ne venaient pas selon les cas.

M. Olivier Willocx revient alors sur la question du PRAS. Il souhaite comprendre, pour l'avenir, le rôle que le PRAS a pu jouer négativement dans la possibilité d'étudier d'autres tracés. Il a l'impression que le PRAS, une fois défini, a pu figer la réflexion et bloquer l'examen d'autres options. La mauvaise gouvernance évoquée par Bruno Clerbaux vise-t-elle donc la STIB?

Concernant la station Collignon, il demande si l'on aurait pu y risquer un autre palais du Midi, sans le savoir, en créant des stations. Il demande ensuite des précisions sur le dimensionnement des stations, qu'il juge manifestement excessif, et souhaite comprendre pourquoi elles ont été conçues aussi grandes.

Il pose enfin une question sur les pressions éventuellement subies par les intervenants, ainsi que sur leurs relations contractuelles ultérieures avec la Région

ter waarde van 125.000 euro waarvoor zijn bureau onder de arm was genomen. Hij vergelijkt het bedrag van die opdracht met de bedragen die tijdens eerdere hoorzittingen ter sprake zijn gekomen en die veel hoger waren, ofschoon sommige sprekers hun expertise of het belang van hun opdracht bleken te minimaliseren.

De heer Bruno Clerbaux antwoordt dat het soms nodig is om tussen de regels te lezen of de uitspraken die gepaard gaan met een zucht, goed te interpreteren.

De heer Olivier Willocx merkt op dat in de begeleidingscomités kabinetsvertegenwoordigers en ambtenaren zaten. Hij vraagt of dat betekent dat alleen zij de werkzaamheden correct hebben opgevolgd.

De heer Bruno Clerbaux antwoordt dat hij zijn woorden nogal ruim interpreteert. Hij antwoordt dat er ook waarnemers deel van uitmaakten, zoals de MIVB, maar dat die niet altijd aanwezig waren.

De heer Olivier Willocx neemt er akte van dat de vertegenwoordigers van de MIVB niet altijd aanwezig waren tijdens de vergaderingen. Hij stelt met enige zin voor ironie dat dat waarschijnlijk niet te wijten was aan een gebrek aan belangstelling, maar misschien aan een gebrek aan personeel om het Metro 3-dossier, dat uiteindelijk toch maar van gering belang was, op te volgen.

Volgens de heer Bruno Clerbaux was de keuze voor het foute tracé een politieke beslissing. Wanneer werd die politieke vergissing begaan?

De heer Bruno Clerbaux gaat vooreerst dieper in op de samenstelling van het begeleidingscomité. Perspective.brussels trad op als aanbestedende overheid. Het kabinet van de minister-president zat het comité voor, perspective.brussels nam het secretariaat ervan waar en Leefmilieu Brussel was het enige vaste lid. De MIVB, Beliris en BMN werden uitgenodigd op de vergaderingen en al naargelang het geval tekenden ze present of stuurden ze hun kat.

De heer Olivier Willocx wil het vervolgens hebben over het GBP. Hij wil begrijpen hoe het GBP een negatieve invloed kon hebben op de mogelijkheid om andere tracés te onderzoeken om er lessen uit te kunnen trekken voor de toekomst. Hij heeft de indruk dat zodra het GBP vastlag, er nog maar in één richting werd nagedacht en geen andere opties meer tegen het licht konden worden gehouden. Viseert de heer Bruno Clerbaux dan de MIVB wanneer hij het heeft over slecht beheer?

Hij vraagt of er voor de bouw van het station Collignon gelijkaardige problemen als onder het Zuidpaleis hadden kunnen rijzen, zonder dat men er erg in had. Vervolgens vraagt hij verduidelijking over de afmetingen van de stations, die hij overdreven groot vindt. Hij wil weten waarom die zo groot zijn uitgetekend.

Tot slot vraagt hij of de sprekers zich onder druk gezet voelden en hoe hun latere contractuele betrekkingen met het Brussels Gewest verliepen. Hij vraagt of ze sinds ze

bruxelloise. Il demande s'ils ont encore obtenu des contrats depuis leurs prises de position et s'ils ont le sentiment d'avoir été blacklistés par les autorités régionales.

M. Bruno Clerbaux répond que le choix du tracé a été défini politiquement en 2014, après avoir déjà été même repris dans le plan Iris 2 de 2013.

Sur le rôle du PRAS, il explique qu'en aménagement du territoire, la bonne démarche consiste d'abord à élaborer des schémas ou réflexions de type stratégique et directeur. Lorsque l'on parvient à une vision cohérente, on la traduit ensuite légalement afin d'assurer la stabilité juridique. Le plan réglementaire doit donc venir après le plan stratégique.

Il attire toutefois l'attention sur le fait que le tracé initial n'a pas été supprimé du PRAS. L'avenir est donc resté possible. Il estime que cette manière de procéder est importante en aménagement du territoire: il faut agir rationnellement sans fermer les portes pour l'avenir.

Sur les erreurs de gouvernance, M. Bruno Clerbaux estime qu'elle ne concerne pas uniquement la STIB. Il juge problématique d'avoir multiplié les maîtres d'ouvrage, les délégations et les structures, au point de rendre l'ensemble très compliqué. Selon lui, lorsque les responsabilités sont dispersées, plus personne ne dispose d'une vision globale et plus personne n'est véritablement responsable de l'ensemble du projet. Il considère comme rédhibitoire le fait de ne pas avoir traité le métro 3 comme un projet unique.

Sur les pressions, il indique qu'il y en a eu, notamment sur le fait de ne pas pouvoir parler des coûts ou de certains éléments, mais que son bureau y a relativement bien résisté. Il a connu des pressions bien plus fortes dans d'autres dossiers et il ne souhaite donc pas dramatiser.

Sur la question d'un éventuel blacklistage, elle est évidemment «la question qui tue» pour son bureau mais il préfère laisser les commissaires tirer leurs propres conclusions.

Revenant ensuite sur le dimensionnement des stations, **M. Philippe Joye** indique qu'elles ont été justifiées par la nécessité d'y intégrer, à l'avenir, tous les équipements nécessaires à l'exploitation d'un métro automatisé.

Si de très grandes stations ont été prévues, il est logique que BMN ait comparé des variantes monotube et bitube comprenant toutes les deux de grandes stations. Il cite un document de BMN de 2013, intitulé Étude de faisabilité – comparaison entre le bitube et le monotube, dans lequel les solutions bitubes étaient quasiment à la même profondeur et perçaient le même type de stations, voire des stations encore plus grandes. L'objectif était alors de construire les stations depuis la surface avant qu'elles ne soient percées

hun standpunt kenbaar hebben gemaakt, nog contracten hebben binnengehaald en of ze het gevoel hebben door de gewestelijke overheid op een zwarte lijst te zijn gezet.

De heer Bruno Clerbaux antwoordt dat in 2014 een politieke beslissing werd genomen over de keuze van het tracé, dat echter al opgenomen was in het Iris 2-plan van 2013.

Op de vraag over de invloed van het GBP antwoordt hij dat bij ruimtelijke ordening idealiter eerst schema's worden uitgetekend en wordt nagedacht over de strategie en de richting die men wil uitgaan. Zodra een coherente visie is vastgelegd, wordt die in een wetsvorm gegoten om de rechtszekerheid te waarborgen. Het regelgevende plan moet dus volgen op het strategische plan.

Hij vestigt er evenwel de aandacht op dat het oorspronkelijke tracé niet uit het GBP werd geschrapt. Die mogelijkheid bleef dus behouden voor in de toekomst. Hij vindt het belangrijk om op die manier te werk te gaan bij ruimtelijke ordening: rationele keuzes maken, zonder deuren te sluiten voor de toekomst.

Volgens de heer Bruno Clerbaux mogen we niet enkel de MIVB met de vinger wijzen voor de fouten die op het vlak van beheer zijn gemaakt. Hij vindt het problematisch dat het project steunde op meerdere bouwheren en delegaties en op een heleboel structuren, waardoor het geheel bijzonder complex werd. Wanneer de verantwoordelijkheden versnipperd zijn, heeft niemand nog een totaalbeeld en is niemand nog echt verantwoordelijk voor het hele project. Het feit dat het Metro 3-project niet als één geheel werd aangepakt, was volgens hem een onoverkomelijk obstakel.

Hij erkent dat er een zekere druk is uitgeoefend. Zo mocht er niet worden gesproken over de kosten of bepaalde elementen, maar zijn bureau is daar vrij goed mee omgegaan. In andere dossiers heeft hij naar eigen zeggen veel meer druk ervaren, dus hij wil de situatie niet dramatiseren.

Op de vraag of zijn bureau op een zwarte lijst is beland antwoordt hij dat dat natuurlijk "de vraag van 1 miljoen" is, maar hij laat het liever over aan de commissieleden om zelf hun conclusies te trekken.

Vervolgens gaat **de heer Philippe Joye** in op de omvang van de stations, die werd verantwoord door het feit dat er in de toekomst alle nodige uitrustingen voor de exploitatie van een geautomatiseerde metro in moesten worden ondergebracht.

Aangezien zeer grote stations waren gepland, is het logisch dat BMN formules met één koker en twee kokers heeft vergeleken, die allebei grote stations omvatten. Hij verwijst naar een haalbaarheidsstudie van BMN uit 2013, waarin de formule van een tunnel met één koker werd vergeleken met die van een tunnel met twee kokers. De oplossingen met twee kokers bevonden zich op nagenoeg dezelfde diepte en omvatten vergelijkbare, of zelfs nog grotere stations. Het doel was toen om voor de bouw van

par les tunneliers dans la phase de génie civil.

Son bureau est toujours resté perplexe face à l'argument de la taille des équipements. Il avait fortement insisté, dans le cadre de l'étude d'incidences, pour qu'une étude comparative soit réalisée en prenant réellement en compte tous les avantages possibles de l'alternative bitube, notamment la possibilité de construire davantage depuis le souterrain à partir des deux tubes, avec des voûtes parapluies, afin de réduire fortement l'impact en surface.

Il précise néanmoins que le bitube n'est pas si simple. Il nécessite des rameaux d'interconnexion pour des raisons de sécurité, tous les 400 mètres environ, ainsi que des puits d'aération. Ces éléments existent aussi, sous d'autres formes, dans un monotube. Il avait cependant indiqué que ces rameaux supplémentaires pouvaient être conçus comme des excavations souterraines plus importantes permettant aussi d'accueillir certains équipements.

S'agissant de la station Collignon, Philippe Joye explique que, de mémoire, elle impliquait une succession de techniques. Contrairement à d'autres stations, il n'était pas possible de passer à travers le bâtiment de la maison communale pour préparer la station avec des murs emboués. Il rappelle que les murs emboués ont constitué la technique dominante de construction du métro à Bruxelles sous les grands axes de voirie: on excave avec de la bentonite pour tenir les parois, puis on coule le béton jusqu'à la profondeur nécessaire. Cette technique n'était pas possible à Collignon sur une partie de l'ouvrage, ce qui impliquait le recours à la congélation ou à des microtunneliers.

M. Stijn Bex estime que pour l'avenir, il faudra disposer d'une étude indépendante, non partisane et non liée à une décision politique préalable, examinant tous les aspects d'un grand projet. Il vaut mieux investir dans ce type d'étude en amont plutôt qu'en cours de route, lorsqu'il est déjà trop tard. Deuxièmement, il faut commencer par examiner les parties les plus difficiles d'un tracé et chercher comment résoudre ces difficultés, plutôt que de choisir d'abord un tracé et de tout faire ensuite pour le rendre possible.

Il souhaite comprendre pourquoi il n'était pas judicieux, selon les intervenants, de déconnecter les deux parties du tracé et de les traiter indépendamment.

Il interroge ensuite sur la distance entre les stations sur le tronçon Nord-Bordet, en particulier entre les stations Paix et Tilleul, dont la distance lui paraît très courte. comment apprécier cette courte distance au regard de la densité de la Région et des développements futurs?

de stations bovengronds te starten en er dan in de latere fase van de civieltechnische werken een tunnelboormachine voor in te zetten.

Zijn bureau heeft het argument van de omvang van de uitrustingen altijd verbazingwekkend gevonden. Hij had er met het oog op de effectenstudie sterk op aangedrongen om een vergelijkende studie uit te voeren met aandacht voor alle mogelijke voordelen van een formule met twee kokers, die onder meer de mogelijkheid zou bieden om met behulp van paraplugewelven meer ondergronds te bouwen vanuit de twee tunnels, waardoor de bovengrondse impact beperkt zou blijven.

Hij verduidelijkt echter dat een formule met twee kokers niet zo eenvoudig is. Om veiligheidsredenen zijn om ongeveer 400 meter verbindingsaftakkingen en ventilatieschachten nodig. Die onderdelen maken ook deel uit van een tunnel met één koker, zij het in andere vormen. Hij had echter aangevoerd dat die bijkomende verbindingsaftakkingen konden worden ontworpen als grotere ondergrondse uitgravingen waarin ook bepaalde uitrustingen konden worden ondergebracht.

De heer Philippe Joye legt uit dat voor de bouw van het station Collignon, voor zover hij zich herinnert, meerdere technieken na elkaar moesten worden gebruikt. In tegenstelling tot andere stations was het niet mogelijk om door het gebouw van het gemeentehuis heen te werken om het station voor te bereiden met slibwanden. Hij wijst erop dat slibwanden de meest gebruikte techniek vormden bij de aanleg van de Brusselse metro onder de grote verkeersassen. Daarbij wordt een sleuf uitgegraven en bentoniet gebruikt om de wanden te stabiliseren, waarna beton wordt gestort tot op de vereiste diepte. Die techniek was voor een deel van de bouw van het station Collignon niet mogelijk, waardoor moest worden teruggegrepen naar grondbevriezing en microtunnelboormachines.

De heer Stijn Bex is van oordeel dat we in de toekomst nood hebben aan onafhankelijk en onpartijdig onderzoek, dat niet gebonden is aan een voorafgaande politieke beslissing en alle aspecten van een groot project onder de loep neemt. Het is beter om vooraf te investeren in dergelijk onderzoek dan tijdens het project, wanneer het al te laat is. Ten tweede moeten eerst de moeilijkste delen van een tracé worden onderzocht en moet worden nagegaan hoe die moeilijkheden kunnen worden opgelost, in plaats van eerst een tracé te kiezen en daarna alles in het werk te stellen om het uitvoerbaar te maken.

Hij wil graag weten waarom het volgens de sprekers niet verstandig was om de twee delen van het tracé van elkaar los te koppelen en afzonderlijk te behandelen.

Vervolgens stelt hij een vraag over de afstand tussen de stations op het traject Noord-Bordet, in het bijzonder tussen de stations Vrede en Linde, die erg kort bij elkaar liggen. Hoe moet die korte afstand worden beoordeeld in het licht van de bevolkingsdichtheid van het gewest en de toekomstige ontwikkelingen?

M. Bruno Clerbaux indique que le rapport a examiné, dans les critères de mobilité, l'ergonomie et le caractère pratique des stations. Il rappelle que le tram 55 assure une desserte très locale, utilisée par exemple pour conduire les enfants à l'école ou réaliser de courts déplacements. Une station de métro, plus éloignée et plus profonde, implique de descendre puis de remonter, ce qui change la nature du service.

Au strict niveau de la mobilité locale schaarbeekoise, supprimer le tram 55 et le remplacer par le métro serait moins pratique pour la population. À son avis, il faudrait soit maintenir le tram 55 et créer le métro en plus, car les publics desservis ne sont pas exactement les mêmes, soit développer des lignes de tram supplémentaires en surface, au-dessus et en dessous du 55.

Le tram a un avantage considérable pour la desserte locale, même s'il a une capacité plus faible et une vitesse inférieure sur de plus longs trajets.

Il explique ensuite que les rayons de courbure du tracé nord sont déduits des contraintes du tunnelier. La démarche n'a pas consisté à se demander d'abord où il fallait passer en fonction des densités, des pôles à desservir, des nœuds intermodaux ou des développements urbains, mais à partir de la contrainte de relier la gare du Nord à Bordet en respectant les rayons de courbure d'un tunnelier profond de grande dimension. Le résultat tombe plus ou moins correctement, notamment parce que la section est limitée, mais le processus de réflexion lui semble à nouveau inversé.

M. Philippe Joye indique que le choix entre monotube et bitube n'aurait pas permis des tracés si différents. En revanche, si l'on veut construire un métro à Schaarbeek avec une méthode plus traditionnelle, une seule grande voirie aurait pu le permettre: l'avenue Rogier. Mais cette option ne dessert pas les mêmes quartiers.

Un métro ne peut pas tourner à angle droit et il n'est pas possible de construire des murs emboués dans de petites rues pour faire passer un métro. À partir du moment où l'on recourt à un tunnelier, il faut disposer d'une base pour les travaux, qui nécessite au minimum deux à trois hectares. Il faut aussi pouvoir acheminer les éléments du tunnelier, même démontés, avec des convois exceptionnels, puis stocker et acheminer les voussoirs, c'est-à-dire les éléments qui soutiennent le tunnel après le passage de la tête de coupe. Un tunnelier fonctionne comme une grande usine et ne peut pas démarrer en plein centre de Schaarbeek. C'est pourquoi Haren présentait un intérêt, en raison de l'espace disponible et de la proximité de grands axes routiers. Compte tenu de ces éléments, le

De heer Bruno Clerbaux voert aan dat in het rapport onder de mobiliteitscriteria ook de ergonomie en het gebruiksgemak van de stations zijn onderzocht. Hij wijst erop dat tramlijn 55 zorgt voor een zeer lokale bediening en bijvoorbeeld gebruikt wordt om de kinderen naar school te brengen of korte trajecten af te leggen. Reizigers die gebruik willen maken van een metrostation dat verder verwijderd en dieper gelegen is, moeten eerst naar beneden en na het uitstappen weer naar boven gaan. Dat leidt tot een andere vorm van dienstverlening.

Enkel vanuit de lokale mobiliteit in Schaarbeek bekeken zou het voor de lokale bevolking minder praktisch zijn indien tram 55 wordt afgeschaft en vervangen door een metro. Naar zijn mening zou men ofwel tramlijn 55 moeten behouden en daarnaast ook voorzien in een metrolijn, aangezien zij elk bedoeld zijn voor een andere doelgroep, ofwel zou men bijkomende bovengrondse tramlijnen moeten aanleggen in het verlengde van tramlijn 55.

De tram biedt volgens hem een groot voordeel als lokaal vervoermiddel, ook al is de capaciteit kleiner en ligt de reissnelheid op langere trajecten lager.

Hij legt vervolgens uit dat de boogstralen van het noordelijke tracé samenhangen met de beperkingen van de tunnelboormachine. Men heeft zich niet eerst de vraag gesteld wat het ideale tracé zou zijn op basis van de bevolkingsdichtheid, de te bedienen centra, de intermodale knooppunten en stedelijke ontwikkelingen, maar men is uitgegaan van de noodzaak om het Noordstation met Bordet te verbinden, waarbij men rekening heeft gehouden met de boogstraalvereisten van een grote tunnelboormachine. Het resultaat valt min of meer goed uit, vooral omdat het maar om een beperkt traject gaat, maar het denkproces is volgens hem ook hier omgekeerd verlopen.

De heer Philippe Joye stelt dat de keuze voor een tunnel met één koker of een tunnel met twee kokers geen groot verschil zou hebben gemaakt voor het tracé. Als men in Schaarbeek echter een metro zou willen aanleggen met behulp van een meer klassieke methode, dan zou dat slechts onder één grote verkeersas mogelijk zijn, namelijk de Rogierlaan. In dat geval zouden evenwel niet dezelfde wijken worden bediend.

Een metro kan geen bocht van 90 graden maken en in smalle straten is het niet mogelijk om slibwanden te bouwen om een metro te laten passeren. Zodra een tunnelboormachine wordt ingezet, is een bouwplaats van minstens twee à drie hectare nodig. Bovendien moeten de onderdelen van de tunnelboormachine, zelfs in afzonderlijke stukken, met uitzonderlijk vervoer kunnen worden aangevoerd, en vervolgens moeten de tunnelsegmenten (dat zijn de elementen die de tunnel ondersteunen na de passage van de boorkop) kunnen worden opgeslagen en vervoerd. Een tunnelboormachine functioneert als een grote fabriek en kan niet pal in het centrum van Schaarbeek worden opgestart. In dat opzicht bood Haren het voordeel dat er ruimte beschikbaar was en dat er

tracé dépend bien de la technique retenue.

Mme Joëlle Maison déduit des différentes interventions que la genèse du métro 3 avait été guidée par une logique d'irréversibilité progressive: le choix du métro plutôt que du transport en surface, puis le choix du tracé, se sont imposés progressivement.

Avant toute autre décision, il aurait fallu commencer par le palais du Midi. Elle rappelle que les intervenants ont travaillé sur les cartes historiques et géotechniques de Bruxelles et que cette position rejoint également celle de Stratec dans son étude d'incidences de 2018. Certains orateurs, politiques ou non, ont pourtant affirmé que personne n'avait dit cela.

Des ingénieurs de la STIB lui ont indiqué que, pour réaliser des études géotechniques supplémentaires, il aurait fallu vider le palais du Midi, car le sol varie fortement et des investigations fréquentes auraient été nécessaires. Cela aurait impliqué le déménagement ou l'expropriation des commerçants, des clubs sportifs et de l'école. Elle demande si les intervenants partagent cet avis.

Elle évoque ensuite la politique du fait accompli, que Bruno Clerbaux a qualifiée de «coup classique»: des choix insuffisamment documentés sont pris, puis justifiés après coup au motif qu'il n'est plus possible de reculer.

La députée demande donc l'avis des intervenants avis sur la situation actuelle: cinq années de travaux, un impact important sur le quartier, un chantier déjà très avancé, notamment pour la station Constitution. Stratec a indiqué qu'il serait dommage pour le quartier et les commerçants que les travaux ne soient pas achevés.

Elle conclut son intervention en félicitant les intervenants pour le caractère modique des sommes facturées pour leur mission, soit 125.000 euros, comparées aux montants de 2 à 3 millions d'euros évoqués lors d'auditions précédentes, alors que leur bureau a travaillé sur l'ensemble du tracé.

M. Bruno Clerbaux juge que l'expression d'«irréversibilité progressive» est pertinente. Il ne peut réellement donner son avis sur les travaux en cours, dans la mesure où il ne disposent pas des éléments postérieurs à 2017. Beaucoup de choses ont changé depuis, tant sur le plan macroéconomique que sur les comportements de déplacement. Sa recommandation serait donc de reconsidérer globalement le projet, dans son ensemble sémantique et géographique, à la lumière de toutes les données aujourd'hui disponibles.

grote verkeersassen in de nabijheid waren. Gelet op die elementen hangt de keuze voor het tracé wel degelijk af van de gekozen techniek.

Mevrouw Joëlle Maison maakt uit de verschillende uiteenzettingen op dat de ontstaansgeschiedenis van het Metro 3-project er één is van geleidelijke onomkeerbaarheid. De keuze van een metro in plaats van een bovengronds vervoermiddel en nadien ook de keuze van het tracé werden geleidelijk opgelegd.

Men had moeten beginnen met het Zuidpaleis alvorens enige andere beslissing te nemen. De sprekers hebben gewerkt op basis van de historische en geotechnische kaarten van Brussel. Hun standpunt stemt overigens overeen met het standpunt dat Stratec had geformuleerd in zijn effectenstudie van 2018. Nochtans hebben sommige sprekers, zowel politici als anderen, beweerd dat niemand dat gezegd heeft.

Ingenieurs van de MIVB hebben aangegeven dat het om bijkomende geotechnische studies uit te voeren, nodig geweest zou zijn om het Zuidpaleis leeg te maken, aangezien de bodemstructuur sterk verschilde van de ene plaats tot de andere en er dus regelmatig onderzoeken hadden moeten plaatsvinden. Met het oog daarop zou het nodig geweest zijn om de aanwezige handelaars, sportclubs en school te doen verhuizen of te onteigenen. Zij vraagt of de sprekers het daarmee eens zijn.

Vervolgens heeft zij het over de beleidsvoering op basis van voldongen feiten, die de heer Bruno Clerbaux heeft bestempeld als een "klassiek verhaal": er worden keuzes gemaakt die onvoldoende onderbouwd zijn en die nadien worden verantwoord onder het voorwendsel dat het niet meer mogelijk is om erop terug te komen.

Het parlamentslid wil daarom weten wat de sprekers denken van de huidige toestand: een wijk die gebukt gaat onder de gevolgen van vijf jaar werken, die inmiddels al zeer ver gevorderd zijn. Dat laatste geldt onder meer voor de bouw van het station Grondwet. Stratec stelde dat het voor de wijk en de handelaars jammer zou zijn als de werken niet voltooid zouden worden.

Afrondend looft zij de sprekers voor het feit dat zij voor hun opdracht slechts een bedrag van 125.000 euro hebben aangerekend. Dat is een bescheiden bedrag in vergelijking met de bedragen van 2 tot 3 miljoen euro die tijdens eerdere hoorzittingen zijn genoemd, en dat terwijl hun bureau gewerkt heeft rond het volledige tracé.

De heer Bruno Clerbaux vindt de uitdrukking "geleidelijke onomkeerbaarheid" hier wel passen. Hij is niet zo goed geplaatst om zijn standpunt te geven over de werken die momenteel nog worden uitgevoerd, aangezien hij niet over gegevens beschikt van na 2017. Sindsdien is er veel veranderd, zowel op macro-economisch vlak als op het vlak van verplaatsingsgewoonten. Hij zou willen aanbevelen om de gehele semantische en geografische invulling van het project te herbekijken in het licht van alle gegevens die vandaag beschikbaar zijn.

Il insiste particulièrement sur le palais du Midi. À ses yeux, même si cela ne modifierait peut-être pas le rapport entre le passage sous le palais du Midi et le tracé initial, il faut au minimum refaire les calculs exacts des deux formules: calcul financier, calcul environnemental et calcul en délai. Le délai est un paramètre important, car l'attente elle-même produit des conséquences. La décision dépend ensuite de la pondération que le politique attribuera à chacun de ces paramètres.

M. Philippe Joye confirme que, pour avoir une maîtrise complète du sol à l'avance, il aurait fallu, à certains endroits, exproprier ou vider les lieux afin de permettre l'accès aux machines d'essais géotechniques, qui sont relativement encombrantes.

Il était toutefois prévisible que des surprises apparaissent. L'imprévisibilité du sol était elle-même prévisible. Elle pouvait donc être anticipée dans les marchés. Il aurait été possible de consulter plusieurs grands entrepreneurs, de leur soumettre la difficulté et de leur permettre, dans le cadre de la remise de leur offre, de réaliser des essais géotechniques, même si ceux-ci n'étaient pas possibles dans tout le bâtiment. Les sols n'étant pas fondamentalement différents dans leur typologie, des échantillons de tourbe ou d'argile alluviale pouvaient être étudiés.

Les entrepreneurs auraient alors pu proposer leur technique, la justifier techniquement et en chiffrer le coût. Le maître d'ouvrage aurait pu les challenger, comparer les techniques et prévoir un marché avec des quantités présumées activables au moment où les difficultés seraient rencontrées et justifiées. L'entrepreneur retenu aurait ainsi été averti des incertitudes principales dès le départ.

Cela ne rend pas le chantier simple pour autant, mais permet de prévoir l'imprévisibilité dans le cadre du marché. Il ajoute ne pas pouvoir affirmer ce qui a été fait en l'espèce, car le bureau n'a pas consulté le marché et n'a pas été mandaté pour le faire. Il indique simplement que, si un marché avait été conclu au forfait sans prévoir suffisamment ces incertitudes, l'entrepreneur se serait retrouvé coincé en cas de changement de technique.

M. Ilyas El Omari demande des précisions sur la qualité du sol les deux îlots qui auraient dû être expropriés au niveau du tracé historique. Y aurait-il été plus aisé d'y creuser une ligne de métro?

Enfin, il demande des précisions sur la ligne de tram supplémentaire préconisée par les intervenants pour desservir Schaarbeek.

Hij legt daarbij vooral de nadruk op het Zuidpaleis. Het zal misschien niets veranderen aan de manier waarop de doorgang onder het Zuidpaleis zich verhoudt tot het oorspronkelijke tracé, maar volgens hem is het op zijn minst nodig om beide formules te herberekenen, met aandacht voor het kostenplaatje, de gevolgen voor het leefmilieu en de uitvoeringstermijn. De uitvoeringstermijn vormt een belangrijke parameter, want wachttijden houden gevolgen in. De uiteindelijke beslissing hangt af van de wegingscoëfficiënt die de beleidsverantwoordelijken aan die parameters toekennen.

De heer Philippe Joye bevestigt dat het om op voorhand een volledig inzicht te kunnen krijgen in de bodemstructuur nodig geweest zou zijn om op bepaalde plaatsen over te gaan tot onteigening of ontruiming om er met de gepaste, vrij grote machines geotechnische proeven te kunnen uitvoeren.

Het was echter te voorspellen dat er verrassingen zouden opduiken. De onvoorspelbaarheid van de bodem was eigenlijk voorspelbaar. Daarop had in de opdrachten dus geanticipeerd kunnen worden. Men had meerdere grote aannemers kunnen raadplegen, hen het probleem kunnen voorleggen en hen de mogelijkheid kunnen bieden om in aanloop naar de indiening van hun offerte geotechnische proeven uit te voeren, ook al zou dat niet overal in het gebouw mogelijk geweest zijn. Aangezien er geen wezenlijke verschillen in de bodemtypologie waren, konden er stalen van turf of alluviale klei onderzocht worden.

Vervolgens hadden de aannemers hun techniek kunnen voorstellen en technisch onderbouwen en hadden zij de kostprijs ervan kunnen berekenen. Dat zou de bouwheer de mogelijkheid hebben geboden kritische vragen te stellen, de technieken te vergelijken en een opdracht uit te schrijven met vermoedelijke hoeveelheden die konden worden toegepast zodra er te verantwoorden problemen opdoken. De geselecteerde aannemer zou op die manier van bij het begin op de hoogte geweest zijn van de belangrijkste onzekerheden.

Dat maakt de werken er op zich niet eenvoudiger op, maar het zou het wel mogelijk maken om het onvoorspelbare van een opdracht op voorhand in te schatten. Hij voegt eraan toe dat hij niet kan zeggen hoe er in dit geval te werk is gegaan, aangezien het bureau de opdracht niet heeft ingekeken en het daartoe ook niet gemachtigd was. Hij wil gewoon maar zeggen dat, indien er een overheidsopdracht was gesloten tegen een vaste prijs zonder voldoende rekening te houden met die onzekerheden, de aannemer aan die prijs zou vasthangen bij een wijziging van de techniek.

De heer Ilyas El Omari vraagt om verduidelijking te verschaffen over de kwaliteit van de ondergrond van de twee huizenblokken die op het historische tracé onteigend hadden moeten worden. Zou het makkelijker zijn geweest om daar een metrolijn aan te leggen?

Tot slot vraagt hij om een woordje uitleg te geven over de extra tramlijn in Schaarbeek die de sprekers aanbevelen.

S'agissant du tram 55, **M. Bruno Clerbaux** il précise que le bureau n'a pas proposé une solution définitive, mais a analysé des alternatives. Il s'agissait d'examiner une alternative de réseau de tram en surface à Schaerbeek, avec deux tracés différents de ceux étudiés dans l'étude d'opportunité. Dans le cadre du budget disponible, leur analyse n'a pas pu être menée aussi loin qu'il l'aurait fallu. Par la suite, des milieux académiques ou associatifs ont identifié d'intéressantes solutions.

En cas de construction d'un métro, une clientèle plus métropolitaine, par exemple issue d'un *park and ride*, ne serait pas nécessairement la même que celle de la clientèle locale du tram 55. Il faut donc tout repenser: au niveau stratégique, technique, réglementaire et budgétaire.

Il relève l'impression de disproportion générale du dossier, évoquant des informations selon lesquelles chaque mois de blocage de formation du gouvernement coûterait 100 millions d'euros, chiffre qui lui paraît vertigineux. Si de tels montants sont exacts, deux ou trois mois de retard représenteraient déjà de quoi résoudre le problème du palais du Midi avec la technique la plus chère.

Il précise également que tout ce qui a été expliqué oralement au sujet des tracés alternatifs, de leur analyse et de leurs incidences figure dans le RIE qui peut être consulté sur le site de perspective.brussels.

M. Oliver Rittweger de Moor demande des précisions sur le moment où le bureau d'études Aménagement aurait été blacklisté.

M. Bruno Clerbaux lui répond qu'il est clair que son bureau a été écarté de la suite des études relatives à ce dossier. Il précise qu'ils ne sont pas totalement blacklistés, puisqu'ils ont encore obtenu quelques missions pour la Région, notamment des analyses de réclamations, mais ils ne sont assurément pas en odeur de sainteté sur ce dossier.

M. Oliver Rittweger de Moor indique que certains experts estiment que la technique des fouilles blindées serait la seule parfaitement adaptée pour les travaux sous le palais du Midi. Les intervenants partagent-ils cet avis faut-il plutôt réexaminer aujourd'hui la possibilité du tracé initial et abandonner le passage sous le palais du Midi? Il évoque également la responsabilité éventuelle du bureau Systra dans le choix de la technique utilisée, ainsi que le refus de la solution des fouilles blindées au motif qu'elle ne serait pas utilisée en France, alors qu'elle aurait permis la réalisation d'une grande partie du métro bruxellois. La STIB aurait-elle dû imposer cette technique pour le métro 3? En outre, n'y-a-t-il pas trop de bureaux d'études impliqués dans ce projet?

Wat tramlijn 55 betreft, geeft **de heer Bruno Clerbaux** aan dat het bureau geen definitieve oplossing heeft voorgesteld, maar wel verschillende alternatieven heeft onderzocht. Het was de bedoeling om een alternatief voor een bovengronds tramnet in Schaerbeek te onderzoeken en daarbij twee tracés onder de loop te nemen die verschillen van de tracés uit de opportuniteitsstudie. Het beschikbare budget volstond echter niet om de analyse met de nodige grondigheid uit te voeren. Later hebben bepaalde academici en verenigingen interessante oplossingen aangereikt.

Het grootstedelijke publiek dat gebruik zou maken van een nieuw aan te leggen metro (bijvoorbeeld reizigers die hun wagen achterlaten op een *P+R-parking*), is niet per se hetzelfde als het lokale publiek dat gebruikmaakt van tramlijn 55. Alle strategische, technische, regelgevende en budgettaire aspecten moeten dus opnieuw volledig tegen het licht worden gehouden.

Hij heeft de indruk dat alles in dit dossier buiten proportie wordt getrokken. Bij wijze van voorbeeld verwijst hij naar berichten die stellen dat zolang er geen gewestregering is, de kostprijs oploopt met 100 miljoen euro per maand. Dat lijkt hem een duizelingwekkend hoog bedrag. Als dat bedrag klopt, zou een vertraging van twee of drie maanden al volstaan om het probleem onder het Zuidpaleis met de duurste techniek op te lossen.

Hij verduidelijkt ook dat alle mondeling verstrekte uitleg over de alternatieve tracés, de analyse en de impact ervan, nagelezen kan worden in het MER, dat beschikbaar is op de website van perspective.brussels.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt om te verduidelijken wanneer het studiebureau Aménagement op de zwarte lijst zou zijn geplaatst.

De heer Bruno Clerbaux antwoordt dat zijn bureau duidelijk niet meer in aanmerking kwam voor de verdere studies in dit dossier. Hij verduidelijkt dat het bureau niet volledig op de zwarte lijst staat, aangezien het nog enkele opdrachten van het gewest heeft gekregen, waaronder het onderzoeken van klachten. Desalniettemin staat vast dat het bureau in dit dossier niet meer in de bovenste schuif ligt.

De heer Oliver Rittweger de Moor geeft aan dat bepaalde deskundigen van oordeel zijn dat de techniek van de beschoeide sleuven de enige zou zijn die volledig geschikt is voor de werken onder het Zuidpaleis. Zijn de sprekers het daarmee eens? Of moeten we nu juist de haalbaarheid van het oorspronkelijke tracé opnieuw bekijken en afzien van de doorgang onder het Zuidpaleis? Hij wijst er ook op dat het bureau Systra mogelijk een rol heeft gespeeld bij de keuze van de gebruikte techniek en bij het afwijzen van de oplossing met beschoeide sleuven door te stellen dat die techniek in Frankrijk niet wordt gebruikt, terwijl er een groot deel van de Brusselse metro mee had kunnen worden aangelegd. Had de MIVB die techniek voor Metro 3 moeten opleggen? Zijn er trouwens niet te veel studiebureaus bij dit project betrokken?

M. Philippe Joye répond que, de manière générale, les fouilles blindées ne se réalisent pas sous la nappe phréatique. Cela n'est possible que si l'on congèle préalablement le sol, ce qui ramène immédiatement à la question du coût de la congélation, tant financier qu'énergétique. Par ailleurs, imposer une technique dans un projet de cette nature est une très mauvaise idée. Son expérience lui montre que les entrepreneurs peuvent proposer des solutions auxquelles le maître d'ouvrage ou les auteurs d'étude n'auraient pas nécessairement pensé. Ce qui importe, selon lui, c'est que le cahier des charges soit conçu pour permettre cette confrontation des solutions. Dans le privé, il a déjà connu des consultations en plusieurs tours: un premier tour permet aux entrepreneurs de proposer leurs techniques, puis un second tour permet de les remettre sur pied d'égalité en les alignant sur des solutions comparables. N'ayant pas été mandaté pour examiner le cahier des charges, il ne se prononce donc pas sur la responsabilité de Systra ou d'un autre intervenant.

M. Bruno Clerbaux répond que le problème tient à la fois à la chronologie du dossier, à la fragmentation des missions et aux conflits potentiels d'intérêts. Le projet a été saucissonné, alors que les choix effectués sur la section nord influencent nécessairement ceux de la section sud. Il juge donc problématique qu'il y ait eu des études d'incidences distinctes pour la gare du Nord, pour le palais du Midi et pour le tronçon Bordet-Nord. À ses yeux, cela empêche d'avoir une vision cohérente du projet dans son ensemble.

L'orateur estime qu'au vu du retard, des dépassements budgétaires et des difficultés rencontrées, il ne faut pas faire l'économie d'une remise à plat. Il insiste toutefois sur le fait que cette remise à plat doit porter sur l'ensemble du projet, et non uniquement sur le palais du Midi.

M. Hicham Talhi demande si, comme la STIB l'affirme avec ardeur, il faut achever les travaux sous le palais du Midi, faut de quoi les investissements effectués jusqu'à maintenant l'auront été en perte sèche.

M. Bruno Clerbaux répond qu'il faut relancer une réflexion sur le projet dans son ensemble.

M. Philippe Joye précise ensuite que terminer les travaux sous le palais du Midi pour continuer à faire circuler les trams est une option, mais pas une nécessité absolue. La courbe actuelle entre Lemonnier et la gare du Midi est très forte et impose aux trams de ralentir. Une nouvelle courbure moins marquée constituerait donc un avantage pour la vitesse commerciale. En revanche, si l'on veut basculer vers le métro, il faut construire de nouveaux ouvrages, car la courbe actuelle à la station Lemonnier n'est pas franchissable par un métro.

De heer Philippe Joye antwoordt dat beschoeide sleuven doorgaans niet onder de grondwaterlaag worden aangebracht. Die techniek kan alleen worden toegepast wanneer de bodem vooraf wordt bevroren. Dat roept onmiddellijk de vraag op wat een dergelijke bevroering zowel financieel als aan energie kost. Bovendien is het een heel slecht idee om bij een dergelijk project een bepaalde techniek op te leggen. Zijn ervaring leert hem dat aannemers oplossingen kunnen aandragen waar de bouwheer of de ontwerpers niet spontaan op zouden zijn gekomen. Volgens hem is het belangrijk dat het bestek zo wordt opgesteld dat het mogelijk is om oplossingen tegen elkaar af te wegen. In de privésector heeft hij al gezien dat er raadplegingen plaatsvonden in meerdere rondes: in een eerste ronde kunnen aannemers hun technieken voorstellen, waarna ze in een tweede ronde op basis van een indeling in vergelijkbare oplossingen op een gelijke manier worden bejegend. Aangezien hij niet de opdracht had gekregen om het bestek te onderzoeken, doet hij geen uitspraken over de verantwoordelijkheid van Systra of enige andere betrokken partij.

De heer Bruno Clerbaux antwoordt dat het probleem verband houdt met het chronologische verloop van het dossier, de versnippering van de opdrachten en de mogelijke belangenconflicten. Het project is in stukken opgedeeld, terwijl de keuzes die voor het noordelijke deel werden gemaakt, onvermijdelijk een invloed hadden op de keuzes voor het zuidelijke deel. Hij vindt het dan ook problematisch dat er afzonderlijke effectenstudies zijn uitgevoerd voor het Noordstation, het Zuidpaleis en het traject tussen Bordet en het Noordstation. Volgens hem vormde dat een belemmering voor een samenhangende visie op het project in zijn geheel.

De spreker vindt dat men wegens de opgelopen vertraging, de budgetoverschrijdingen en de problemen die zijn opgedoken, niet mag nalaten om het project volledig opnieuw tegen het licht te houden. Hij benadrukt echter dat een dergelijke oefening het hele project moet omvatten, en niet alleen het Zuidpaleis.

De heer Hicham Talhi vraagt of, zoals de MIVB zo stellig verkondigt, de werken onder het Zuidpaleis moeten worden voltooid, omdat de tot nu toe verrichte investeringen anders een maat voor niets zouden zijn geweest

De heer Bruno Clerbaux antwoordt dat men het volledige project opnieuw onder de loep moet nemen.

De heer Philippe Joye voegt eraan toe dat het voltooien van de werken onder het Zuidpaleis zodat de tram er verder kan rijden inderdaad tot de mogelijkheden behoort, maar geen absolute noodzaak is. De huidige bocht tussen Lemonnier en het Zuidstation is erg scherp, waardoor de trams dienen af te remmen. Een nieuwe, flauwere bocht zou de reissnelheid dus ten goede komen. Als men daarentegen de omschakeling wil maken naar een metrolijn, zijn er nieuwe bouwwerken nodig, omdat de huidige bocht ter hoogte van het station Lemonnier door een metro niet kan worden genomen.

Mme Amélie Pans entend que les intervenants ont indiqué pouvoir localiser la nappe phréatique avec une marge de quelques mètres, tandis que d'autres personnes auditionnées ont expliqué que son niveau fluctuait en fonction de la pluie.

M. Philippe Joye confirme que la nappe varie dans le temps. En pratique, les études prennent toutefois en considération la position la plus haute connue afin de se prémunir contre les surprises. Il ajoute que les changements climatiques peuvent rendre certaines situations plus extrêmes, mais que le suivi se fait notamment au moyen de piézomètres permettant de mesurer le niveau de la nappe.

M. Oliver Rittweger de Moor évoque une autre zone de 60 mètres, non située sous le palais du Midi, qui poserait également un véritable problème. Il interroge ensuite la pertinence de grandes stations situées à 30 mètres de profondeur sur le tronçon nord.

M. Philippe Joye lui indique que la zone spécifique de 60 mètres tel qu'évoqué vise peut-être soit le passage sous la gare du Nord, soit la zone liée à la maison communale de Schaarbeek, où des contraintes existent effectivement. Sur la question des grandes stations profondes, il rappelle que le sujet a déjà été abordé et qu'ils ont insisté sur la nécessité de réexaminer les alternatives. Il ajoute que, selon les informations qu'il a pu recueillir, la STIB privilégie habituellement des quais latéraux avec deux voies parallèles, notamment pour des raisons d'exploitation en mode dégradé, permettant des basculements plus faciles d'une voie à l'autre. Néanmoins, des solutions intermédiaires auraient pu être envisagées, par exemple en utilisant les rameaux d'interconnexion entre tunnels pour permettre également des connexions entre voies, combinées aux besoins d'automatisation.

M. Bruno Clerbaux rappelle à ce sujet que le RIE contenait une recommandation très ferme demandant que l'étude d'incidences environnementales réexamine impérativement les deux techniques, bitube et monotube, pour la section nord. Il précise qu'ils ont dû insister pour que cette demande soit maintenue dans le rapport, face à certaines résistances, ce qui illustre les tensions évoquées plus tôt.

M. Philippe Joye complète en précisant que le bitube ne constitue pas une solution miracle supprimant tous les impacts en surface, mais qu'il permet de les atténuer en réduisant les volumes excavés. Il évoque des schémas illustratifs montrant que les cuvettes de tassement sont moins marquées avec deux tubes qu'avec un monotube unique, même si ces effets doivent être confirmés par des essais et des modélisations spécifiques prenant en compte les paramètres du sol et les techniques de creusement.

M. Olivier Willocx intervient alors pour demander une clarification sur cette question des volumes excavés.

Mevrouw Amélie Pans leidt uit de uiteenzettingen van de sprekers af dat de grondwaterlaag tot op enkele meters nauwkeurig te lokaliseren valt, terwijl andere personen tijdens de hoorzittingen hebben uitgelegd dat het grondwaterpeil schommelt naargelang de regenval

De heer Philippe Joye bevestigt dat de grondwaterlaag in de tijd varieert. In de praktijk wordt in de studies echter uitgegaan van het hoogst bekende peil om niet voor verrassingen te komen te staan. Hij voegt eraan toe dat de klimaatverandering tot extremere situaties kan leiden, maar dat de situatie onder meer wordt opgevolgd met behulp van piëzometers om het grondwaterpeil te meten.

De heer Oliver Rittweger de Moor verwijst nog naar een andere strook van 60 meter, die niet onder het Zuidpaleis ligt, maar eveneens een groot probleem zou vormen. Voorts vraagt hij of het wel steek houdt om op het noordelijke traject grote stations te bouwen op 30 meter diepte.

De heer Philippe Joye stelt dat de bedoelde strook van 60 meter zich ofwel onder het Noordstation ofwel onder het gemeentehuis van Schaarbeek bevindt. Daar is inderdaad sprake van specifieke beperkingen. De vraag over de stations met ruime afmetingen op grote diepte is reeds aan bod gekomen. Zij hebben dienaangaande benadrukt dat het nodig is om de alternatieven opnieuw te onderzoeken. Uit de informatie die hij heeft kunnen inwinnen, leidt hij af dat de MIVB gewoonlijk de voorkeur geeft aan zijperrons met twee evenwijdige sporen, zodat het bij storingen gemakkelijker is om over te schakelen van het ene spoor naar het andere. Desalniettemin had men tussenoplossingen kunnen overwegen door bijvoorbeeld gebruik te maken van verbindingstakken tussen de tunnels om de sporen met elkaar te verbinden en tegelijk ook de nodige voorzieningen te treffen voor de automatisering.

De heer Bruno Clerbaux wijst er in dat verband op dat het MER de zeer duidelijke aanbeveling bevatte om in de milieueffectenstudie voor het noordelijke deel beide technieken, zowel die met één als die met twee kokers, opnieuw te onderzoeken. Hij verduidelijkt dat ze er hard op hebben moeten aandringen om die vraag in het rapport te laten staan, want er rees vanuit bepaalde hoeken toch wel wat verzet tegen. Dat illustreert de spanningen die er waren en waarover hij het eerder had.

De heer Philippe Joye voegt daar ter verduidelijking nog aan toe dat een tunnel met twee kokers geen wonderoplossing is waardoor er geen bovengrondse impact meer zou zijn, maar dat die impact wel kleiner zou zijn doordat er minder grond zou moeten worden uitgegraven. Hij verwijst naar schetsen waaruit blijkt dat de verzakkingskomen minder omvangrijk zouden zijn met twee kokers dan met één koker, ook al zou dat nog bevestigd moeten worden door proeven en specifieke modellen die rekening houden met de bodemparameters en de gebruikte graaftechnieken.

De heer Olivier Willocx vraagt vervolgens verduidelijking over de hoeveelheid uit te graven grond. Hij wil weten

Il cherche à comprendre si la réduction des volumes correspond à une diminution proportionnelle ou à un effet plus important lié aux volumes tridimensionnels, et donc si l'impact n'est pas non linéaire.

M. Philippe Joye lui répond qu'il ne peut pas affirmer qu'il s'agit d'un facteur «au cube» et que cela doit être calculé précisément. L'effet principal réside dans la forme de la cuvette de tassement, qui est moins abrupte avec certaines configurations. Il rappelle que, dans un sol homogène, on observe une courbe de tassement régulière, mais que le problème réside surtout dans les tassements différentiels, c'est-à-dire les différences de déformation d'un point à l'autre, qui peuvent endommager les structures.

M. Oliver Rittweger de Moor demande si, au moment de l'analyse réalisée en 2017, des garde-fous budgétaires suffisants existaient.

M. Philippe Joye répond qu'ils disposaient à l'époque d'un document de type étude de faisabilité comparant monotube et bitube, incluant une première estimation des coûts basée notamment sur les volumes excavés. Ils n'ont pas pu approfondir cette analyse, mais son attention avait été attirée par le fait que la réserve pour aléas n'était que de 10 %. À ce stade d'un projet, une telle marge est généralement très insuffisante.

Il est courant, selon lui, de multiplier les estimations issues d'une étude de faisabilité par un facteur deux ou trois, voire davantage, afin de tenir compte des nombreuses inconnues, notamment l'absence de campagne géotechnique complète et les imprévus inhérents aux chantiers de cette nature. Un facteur multiplicatif important est souvent observé entre l'étude initiale et la réalisation effective.

M. Bruno Clerbaux ajoute que, dans les documents qu'ils ont reçus pour leur mission, le dépôt de Haren était intégré comme donnée de base, et qu'ils ont même formulé des propositions d'adaptation en conséquence dans leur rapport sur les incidences environnementales.

Réunion du 29 janvier 2026

1.4.5. Exposé de Lino Rosa, administrateur Bureau d'études Greisch SA

M. Lino Rosa, administrateur du bureau Greisch SA, précise que l'exposé commun porte d'abord le cadre de la mission et l'équipe mise en place, avant de parcourir le déroulement du projet en quatre périodes.

of die hoeveelheid verhoudingsgewijs kleiner is of dat de impact door de driedimensionale volumes groter en dus niet lineair is.

De heer Philippe Joye antwoordt dat hij niet kan bevestigen dat hier sprake is van een kubieke factor en dat zoiets nauwkeurig moet worden berekend. Het belangrijkste gevolg houdt verband met de vorm van de verzakkingskom, die bij bepaalde configuraties minder abrupt is. Hij wijst erop dat de zettingscurve in een homogene ondergrond een regelmatige vorm aanneemt. Het probleem schuilt echter vooral in de differentiële zettingen, dat wil zeggen wanneer de vervorming verschilt van het ene punt tot het andere, waardoor de structuren beschadigd kunnen raken.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt of er ten tijde van de analyse in 2017 voldoende budgettaire buffers waren ingebouwd.

De heer Philippe Joye antwoordt dat ze destijds beschikten over een document in de vorm van een haalbaarheidsstudie waarin de formule met één koker en die met twee kokers met elkaar werden vergeleken. Die studie bevatte een eerste raming van de kosten die gebaseerd was op de hoeveelheid uit te graven grond. Ze hebben die analyse niet dieper kunnen uitspitten, maar het viel hem op dat de reserve voor onvoorziene omstandigheden slechts 10 % bedroeg. In dat stadium van een project is een dergelijke marge doorgaans ruimschoots ontoereikend.

Het is volgens hem gangbaar om de ramingen die worden verkregen op basis van een haalbaarheidsstudie, te vermenigvuldigen met een factor twee of drie, en soms zelfs meer, om tal van onbekende factoren te kunnen incalculeren, zoals in dit specifieke geval het ontbreken van volledige geotechnische onderzoeken en de onvoorspelbare gebeurtenissen die eigen zijn aan dergelijke werken. Tussen de oorspronkelijke studie en de uiteindelijke uitvoering loopt de vermenigvuldigingsfactor vaak hoog op.

De heer Bruno Clerbaux voegt daar nog aan toe dat in de stukken die ze voor hun opdracht hadden ontvangen, de stelplaats in Haren opgenomen was als basisgegevens en dat ze in hun milieueffectenrapport zelfs aanpassingen hebben voorgesteld.

Vergadering van 29 januari 2026

1.4.5. Uiteenzetting van Lino Rosa, bestuurder, studiebureau Greisch nv

De heer Lino Rosa, bestuurder van het studiebureau Greisch nv, verduidelijkt dat hij in de gezamenlijke uiteenzetting vooreerst het kader van de opdracht zal toelichten en het zal hebben over het team dat daarvoor werd samengesteld, om dan vervolgens het verloop van het project te belichten op basis van een onderverdeling in vier periodes.

La première période, de 2013 à 2017, concerne le démarrage des études jusqu'à la finalisation des études de projet de la première version du projet. L'exposé mettra l'accent sur l'évolution des techniques sous le Palais du Midi. La deuxième période, de 2017 à 2019, est le moment où le projet a connu un remaniement important et où le consortium SM Toots fut désigné. La troisième période, entre 2020 et 2022, porte sur le début du chantier jusqu'à l'apparition des problèmes sous le Palais du Midi. Et enfin, il s'agira de présenter la solution qui se dessine aujourd'hui, depuis 2023, avec un focus sur les études historiques et le projet de déconstruction et de reconstruction de l'intérieur du Palais du Midi.

Tout commence pour GSS en avril 2011, avec la publication du cahier des charges pour les études de gros œuvre et de parachèvement des tronçons de métro entre la station Annessens et la station Gare du Midi. Il s'agit d'une mission complète d'études, de l'avant-projet jusqu'à l'accompagnement du suivi des travaux. Un plan du tracé de la ligne de métro, passant sous le Palais du Midi, avait été annexé par la Région au cahier des charges.

Au moment de l'offre, la démolition même partielle du Palais du Midi n'était pas une option et elle ne l'a jamais été pendant toute la durée du projet, jusqu'à l'apparition des problèmes sur chantier. La technique pour réaliser le passage sous le Palais du Midi n'était pas imposée dans le cahier des charges, mais les soumissionnaires devaient démontrer leur capacité à concevoir des ouvrages réalisés en galerie, avec et sans congélation, et également, pour les autres sections du tunnel, à concevoir des ouvrages avec les techniques plus traditionnelles, comme les parois moulées ou les fouilles blindées.

Le projet comprenait l'étude d'une station mixte: une station de métro au niveau -3, sous l'avenue de Stalingrad, et une station de tram, au croisement avec le boulevard du Midi, au niveau -2 et la salle des guichets au -1. La mission comprenait aussi les études de deux tronçons de tunnel pour métro, entre la nouvelle station et la station Gare du Midi d'un côté et Annessens de l'autre, de même que deux tunnels pour tram, à partir de la nouvelle station sous le boulevard du Midi, jusqu'à la station existante sous l'avenue Fonsny pour le 1^{er} tronçon et depuis cette station existante jusqu'à la rue Claes pour le second tronçon.

La mission ne comprenait pas l'étude de tracés alternatifs, ni les équipements techniques des ouvrages, ni le réaménagement de façade à façade des espaces publics, ni une expertise immobilière, en particulier de la valeur du palais du Midi.

En juin 2011, le groupement GSS, constitué de trois bureaux, Greisch, Systra et Sum, remettait son offre.

De eerste periode (van 2013 tot 2017) is die waarin de studies werden opgestart en loopt tot wanneer de projectstudies voor de eerste ontwerpversie voltooid waren. Tijdens de uiteenzetting zal de aandacht vooral uitgaan naar de evolutie van de technieken die gebruikt zijn onder het Zuidpaleis. De tweede periode (van 2017 tot 2019) is die waarin het project ingrijpend werd bijgestuurd en het consortium, de tijdelijke vennootschap Toots, werd aangesteld. De derde periode (van 2020 tot 2022) is die waarin de werken van start gingen en loopt tot het moment waarop de eerste problemen onder het Zuidpaleis opdoken. Tot slot zal de oplossing worden voorgesteld die vandaag, sinds 2023, op tafel ligt. Daarbij zal dieper worden ingegaan op de historische studies en op de plannen om de binnenkant van het Zuidpaleis af te breken en herop te bouwen.

Het verhaal voor GSS begint in april 2011, toen het bestek werd bekendgemaakt voor de studies over de ruwbouwwerken en de afwerking van de metrotracés tussen Anneessens en het Zuidstation. Het betrof een volledige studieopdracht, van het voorontwerp tot aan het begeleiden van de opvolging van de werken. Het gewest had bij het bestek ook een plan gevoegd van het tracé van de metrolijn, dat onder het Zuidpaleis zou lopen.

Toen de offerte werd ingediend, was het geen optie om het Zuidpaleis af te breken, ook niet gedeeltelijk. Die optie heeft tijdens de volledige looptijd van het project nooit voorgelegen, totdat zich bij de werken problemen voordeden. In het bestek werd geen bepaalde techniek opgelegd om de doorgang onder het Zuidpaleis tot stand te brengen, maar de inschrijvers moesten wel aantonen dat zij in staat waren om bouwwerken te ontwerpen die het graven van galerijen, met en zonder grondbevriezing, inhielden en dat zij daarnaast voor de andere delen van de tunnel in staat waren om bouwwerken te ontwerpen met behulp van klassieke technieken, zoals diepwanden en beschoeiing.

Het project omvatte de studie voor een gemengd station: een metrostation op bouwlaag -3, onder de Stalingradlaan, en een tramstation, op de kruising met de Zuidlaan, op bouwlaag -2 en de lokettenzaal op -1. De opdracht omvatte tevens de studies voor twee metrotunnels, de ene tussen het nieuwe station en het Zuidstation en de andere tussen het nieuwe station en Anneessens, alsook voor twee tramtunnels, de ene tussen het nieuwe station onder de Zuidlaan en het bestaande station onder de Fonsnylaan en de andere tussen het bestaande station en de Claesstraat.

Het bestuderen van alternatieve tracés maakte geen deel uit van de opdracht. Evenmin waren er de technische uitrustingen van de bouwwerken, de herinrichting van de openbare ruimte van gevel tot gevel en een vastgoed-schatting van onder meer de waarde van het Zuidpaleis in opgenomen.

In juni 2011 diende de groep GSS, bestaande uit de studiebureaus Greisch, Systra en Sum, een offerte in.

Le bureau Greisch apportait ses compétences en matière de génie civil et de conception d'ouvrages enterrés, ainsi que sa connaissance du contexte local, puisqu'il travaille sur des ouvrages de métro à Bruxelles depuis les années 1970. Il prend en charge les études de génie civil des stations, de gros œuvres des stations et des tunnels tram.

Le bureau Systra, spécialisé en ingénierie du transport et actif dans 80 pays, est caractérisé par son expérience internationale en matière de conception d'ouvrages métro, apporte ses compétences en matière de creusement de tunnels et en techniques de congélation. Il prend en charge les études du gros œuvre des tunnels métro, dont le passage sous le Palais de Midi.

Le bureau Sum Project, enfin, apporte ses compétences en architecture et en aménagement d'espaces publics.

Le consortium GSS reçut en septembre 2013 la commande de lancement des études. Parmi les documents transmis par la Région au démarrage du projet, il y avait un nouveau plan directeur, allongeant le tunnel sous l'avenue Fonsny d'environ 150 mètres, ainsi que quelque 1500 plans de la situation existante, dont le dossier de la dernière transformation du Palais du Midi, datant de la fin années 1980. Contrairement à ce qui figure dans le rapport de la Cour des comptes, le consortium n'a pas attendu le démarrage des travaux pour consulter les archives. Cependant, les plans communiqués n'avaient pas le niveau de définition requis. Ils n'étaient pas «as-built» mais portaient seulement sur la demande de permis d'urbanisme et les plans d'architecture, et seulement au sujet de la transformation menées dans les années 1980 par les frères Polak, alors que le bâtiment en avait connu d'autres auparavant.

Dès le démarrage de l'esquisse, GSS a demandé des sondages, pour compléter les informations des plans, principalement pour confirmer le niveau d'assise des fondations du Palais et l'absence de pieux sous le bâtiment. Les essais effectués en 2015 ont bien apporté ces confirmations, mais restent limités aux zones accessibles.

En matière de données géotechniques, GSS ne disposait au stade de l'offre que des cartes géotechniques de Bruxelles. Au démarrage du projet, la STIB lui a communiqué les résultats de toutes les campagnes d'essais réalisées lors de la construction des ouvrages existants. Une partie de ces essais étaient exploitables pour le projet, puisqu'ils se situaient dans son emprise et notamment autour du Palais du Midi. Il apparaissait que la seule partie du Palais située vraiment dans le lit de la Senne est son coin inférieur gauche, au niveau de l'entrée de la station en projet, au numéro 75. Les travaux de réalisation de cette entrée, au moyen de «jet grouting», sont d'ailleurs

Het bureau Greisch bracht zijn knowhow over civiel-technische werken en het ontwerp van ondergrondse bouwwerken in, en kon ook bogen op zijn kennis van de lokale context, doordat het al sinds de jaren zeventig betrokken was bij Brusselse metrowerken. Het nam de studies over de civieltechnische werken en de ruwbouwwerken in de stations en de tramtunnels voor zijn rekening.

Het bureau Systra is gespecialiseerd in vervoerkunde, is actief in tachtig landen en staat bekend om zijn internationale ervaring met het ontwerpen van bouwwerken voor metrolijnen. Het bracht zijn knowhow over het graven van tunnels en bevrozingstechnieken in. Het stond in voor de studies over de ruwbouwwerken voor de metrotunnels, waaronder de doorgang onder het Zuidpaleis.

Het bureau SumProject tot slot bracht zijn knowhow over architectuur en de inrichting van openbare ruimtes in.

Het consortium GSS kreeg in september 2013 de opdracht om de studies op te starten. Het gewest bezorgde bij de opstart van het project enkele documenten, zoals een nieuw richtplan, waarin de tunnel onder de Fonsnylaan ongeveer 150 meter langer was gemaakt, maar ook ongeveer 1.500 plannen van de bestaande situatie, met onder meer een dossier over de laatste verbouwing van het Zuidpaleis, die dateerde van eind jaren tachtig. In tegenstelling tot wat in het verslag van het Rekenhof staat, heeft het consortium niet gewacht tot het begin van de werken om de archieven te raadplegen. De bezorgde plannen hadden echter niet de vereiste nauwkeurigheidsgraad. Het waren geen as-builtplannen. Ze omvatten enkel de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en de architectuurplannen, en hadden uitsluitend betrekking op de verbouwingen die in de jaren tachtig waren uitgevoerd door de gebroeders Polak, terwijl het gebouw ook eerder al onder handen was genomen.

Van bij de aanvang van de schetsfase vroeg GSS om bodemonderzoeken uit te voeren die aanvullende informatie moesten opleveren, op basis waarvan het vooral wilde achterhalen op welke diepte de funderingslaag van het Zuidpaleis zich bevond en het de bevestiging wilde krijgen dat er geen palen onder het gebouw stonden. De in 2015 uitgevoerde proeven hebben daarover duidelijkheid geschapen, maar die konden enkel worden uitgevoerd op de locaties die toegankelijk waren.

De enige geotechnische gegevens waarover GSS in de offertefase beschikte, waren vervat in enkele geotechnische kaarten van Brussel. Toen het project van start ging, bezorgde de MIVB het consortium de resultaten van alle bodemproeven die in aanloop naar de bouw van de bestaande bouwwerken waren uitgevoerd. Een deel van de bevindingen van die proeven waren bruikbaar voor het project, aangezien ze waren verricht in de zone waarin het project werd uitgevoerd, zoals onder meer in de omgeving van het Zuidpaleis. Daaruit bleek dat alleen de linkerbenedenhoek van het gebouw, ter hoogte van de ingang van het geplande station op het nummer 75, zich daadwerkelijk

aujourd'hui terminés.

Au démarrage des études, GSS a défini de nouvelles campagnes d'essais pour compléter son information. Il s'agissait cette fois d'une campagne complète, couvrant l'ensemble du projet, dont le parking du Palais du Midi, qui, lui, peut être accessible avec des machines à gabarit réduit. Grâce à ces nouveaux essais, GSS disposait d'environ 260 essais sur l'ensemble du tracé lors de la rédaction du cahier des charges du marché de travaux (résultats reçus fin 2017).

La profondeur de la station en projet était un atout pour le passage sous le Palais du Midi, puisqu'elle permettait de passer cinq mètres sous les fondations du bâtiment. Cependant, au point de connexion, sous le boulevard Lemonnier, le projet s'avérait plus compliqué. Il fallait descendre le niveau du radier existant, ce qui impliquait de démolir l'entièreté des puits de la Senne et une bonne partie du tunnel de pré-métro existant, sur une longueur d'environ 160 mètres. En d'autres termes, on se serait retrouvé, dans cette première version du projet, avec un chantier dans le boulevard Lemonnier de la même ampleur que le chantier qu'on a connu sous l'avenue Stalingrad, avec des interruptions de service Tram conséquentes.

1.4.6. Exposé de Frédéric Dufour, senior vice-président Asie Systra SA

M. Frédéric Dufour, du bureau Systra, explique ensuite l'évolution des techniques sous le Palais du Midi. Lors de la phase initiale, entre 2013 et 2015, aucune nouvelle campagne de sol n'avait été réalisée. La profondeur du tunnel prévu était telle qu'un tunnel bitube classique était envisagé. On était suffisamment loin des fondations du Palais en termes de profondeur, qu'il ne fallait pas envisager une reprise en sous-œuvre, et de pouvoir gérer correctement les descentes et les tassements. Comme la zone est aquifère, une congélation de la voûte du tunnel était prévue, parce que le niveau d'argile semblait alors relativement stable et haut, permettant de ne pas congeler le bas du tunnel.

Sur cette base, la première estimation de GSS de coût du chantier, comprenant uniquement le gros œuvre du tunnel et des stations ainsi que le parachèvement de celles-ci, se montait en 2015 à 171 millions d'euros, soit environ 230 à 240 millions d'euros en 2026.

En 2017, GSS obtint les résultats de la deuxième campagne d'essais de sol, la plus complète. Ces essais, et notamment ceux réalisés depuis le parking du Palais du Midi, montrent que le niveau d'argile est très variable, et plus bas en certains points que ce qui était prévu en 2015 d'après les cartes géotechniques. Cela impliquait

in de bedding van de Zenne bevindt. De werken voor de aanleg van die ingang, die uitgevoerd zijn met de jetgroutingtechniek, zijn inmiddels overigens voltooid.

Toen de studies van start gingen, bepaalde GSS welke bijkomende bodemproeven nodig waren om over volledige kennis van zaken te beschikken. Het ging om volledige onderzoeken die de volledige perimeter van het project zouden bestrijken. Een daarvan moest worden uitgevoerd op de parking van het Zuidpaleis, die toegankelijk is voor kleine machines. Dankzij die nieuwe onderzoeken kon GSS zich bij de opmaak van het bestek voor de opdracht van werken baseren op ongeveer 260 proeven over het hele tracé (waarvan het de resultaten eind 2017 had ontvangen).

De diepte van het geplande station bood een groot voordeel, namelijk dat het mogelijk zou zijn om de doorgang onder het Zuidpaleis vijf meter onder de funderingen van het gebouw te laten lopen. Op het aansluitingspunt onder de Lemonnierlaan bleek de situatie echter ingewikkelder te zijn. De bestaande bodemplaat moest worden verlaagd, waardoor het nodig zou zijn om de volledige Zennekokers en een groot deel van de bestaande premetrotunnel over een lengte van ongeveer 160 meter af te breken. Op basis van de eerste ontwerpversie zouden er dus in de Lemonnierlaan werken noodzakelijk geweest zijn van een even grote omvang als die onder de Stalingradlaan, met daarbij horende onderbrekingen van het tramverkeer.

1.4.6. Uiteenzetting van Frédéric Dufour, senior ondervoorzitter Azië, Systra nv

De heer Frédéric Dufour van het studiebureau Systra licht vervolgens toe hoe de technieken onder het Zuidpaleis zijn geëvolueerd. In de opstartfase (van 2013 tot 2015) werden geen nieuwe bodemproeven uitgevoerd. Door de diepte waarop de tunnel was gepland, werd een klassieke dubbele tunnelpijp overwogen. De afstand tot de funderingen van het Zuidpaleis in de diepte was voldoende groot, waardoor geen onderschoeiing nodig was en de verzakkingen en grondzettingen naar behoren zouden kunnen worden opgevangen. Aangezien zich in die zone een waterhoudende laag bevond, was het de bedoeling om het gewelf van de tunnel te bevriezen, omdat de kleilaag op dat moment vrij stabiel bleek te zijn en vrij hoog bleek te liggen, waardoor het niet nodig was om de onderkant van de tunnel te bevriezen.

Op basis daarvan raamde GSS de kostprijs van de werken, met enkel de ruwbouw van de tunnel en de stations en de afwerking van de stations, in 2015 in eerste instantie op 171 miljoen euro, wat in 2026 neerkomt op ongeveer 230 à 240 miljoen euro.

In 2017 kreeg GSS de resultaten van de tweede reeks bodemproeven, die het meest volledig waren. Die proeven, en in het bijzonder die welke op de parking van het Zuidpaleis waren uitgevoerd, toonden aan dat de kleilaag zeer wisselend was en op sommige plaatsen lager lag dan wat in 2015 op basis van de geotechnische

de congeler aussi la partie basse du tunnel, pour pouvoir réaliser le radier de manière sereine, mais qui avait pour corollaire d'augmenter considérablement les volumes congelés et les coûts de terrassement. De ce fait, l'estimation du coût passa en 2017 à 235 millions d'euros, soit environ 350 millions d'euros d'aujourd'hui.

En mai 2017, GSS remit une première version du projet, sur la base du programme initial. Toutefois, la STIB apporta des modifications au programme, inspirée par la procédure de demande de permis et de l'étude d'incidence qui étaient en cours. Il apparaissait entre autres que le projet de fermeture de la rue couverte était abandonné et que le tram pouvait donc continuer à l'emprunter. En parallèle, la commune de Saint-Gilles s'opposa à l'idée d'un tunnel sous l'avenue de Fonsny, ce qui conduisit à l'abandon de cette partie du projet, tout comme le projet d'arrêt de tram sous le boulevard du Midi. Cette station devait désormais être reconstruite à l'emplacement de la station Lemonnier, après démolition de celle-ci. La ville de Bruxelles demanda pour sa part de réduire la largeur de la station de métro sous Stalingrad, avec l'abandon du quai central. En outre, urban.brussels voulut supprimer l'accès à la station prévu dans l'avenue de Stalingrad. On en revenait donc, pour la station, à deux quais latéraux plus classiques, ce qui permettait aussi d'optimiser le tracé de sortie sous le palais du Midi.

En juin 2017, alors que GSS venait de remettre un projet, la STIB lui demanda donc de produire une deuxième esquisse, pour intégrer toutes ces modifications, ce qui porta l'estimation du coût des travaux à 213 millions d'euros. Les gains réalisés par l'abandon du projet de tunnel pour tram étaient compensés par les travaux de démolition et de reconstruction de la station Lemonnier. En outre, la congélation des sols sous le Palais du Midi est coûteuse et la reconstruction du radier à hauteur de la station Annessens est délicate.

GSS s'est donc attelé à trouver des pistes d'optimisation pour réduire les coûts et les délais. La troisième esquisse produite remontait ainsi le quai métro d'un niveau, vu la renonciation au tram, ce qui comportait l'avantage d'une moindre incidence à Annessens sur la jonction avec le tunnel tram existant, avec une interruption de circulation plus courte. De même, pour la future station Toots Thielemans, il y avait moins de volume à terrasser et moins de parois à couler, vu sa moindre profondeur.

Toutefois, le relèvement du tunnel de trois mètres avait des effets importants sous le Palais du Midi. La toiture du tunnel allait impacter directement les fondations du bâtiment. Il fallait donc imaginer une solution pour adapter ces fondations et reprendre le poids du palais du Midi sur le tunnel, sans porter atteinte à la structure du

kaarten werd gedacht. Daardoor moest ook het onderste deel van de tunnel worden bevroren, zodat de bodemplaat naar behoren kon worden geplaatst. Dat had achter als bijkomend gevolg dat een aanzienlijk groter volume moest worden bevroren en de kosten van de grondwerken fors opliepen. Daardoor steeg de geraamde kostprijs in 2017 tot 235 miljoen euro, wat vandaag neerkomt op ongeveer 350 miljoen euro.

In mei 2017 bezorgde GSS een eerste ontwerpversie op basis van het oorspronkelijke programma. De MIVB bracht echter wijzigingen aan het programma aan, die waren ingegeven door de vergunningsaanvraagprocedure en de effectenstudie die op dat moment liepen. Zo werd afgestapt van de plannen om de overdekte straat te sluiten en mocht de tram daar dus blijven rijden. Voorts verzette de gemeente Sint-Gillis zich tegen het idee van een tunnel onder de Fonsnylaan, waardoor dat deel van het project werd opgegeven en ook de plannen voor een tramhalte onder de Zuidlaan sneuvelden. Dat station moest komen op de plaats waar het station Lemonnier zich bevindt, na dat te hebben afgebroken. De stad Brussel vroeg dan weer om het metrostation onder de Stalingradlaan minder breed te maken, waarbij werd afgezien van het centrale perron. Bovendien wilde urban.brussels de geplande toegang tot het station onder de Stalingradlaan schrappen. Er werd dus geopteerd voor een station met twee klassieke zijperrons, wat tevens de mogelijkheid bood om het uitgaande tracé onder het Zuidpaleis te optimaliseren.

In juni 2017, dus pas nadat GSS een ontwerp had bezorgd, vroeg de MIVB om een tweede schets te maken die rekening hield met al die wijzigingen. Dat deed de geraamde kostprijs van de werken oplopen tot 213 miljoen euro. De winst die voortvloeide uit het schrappen van de geplande tramtunnel, werd tenietgedaan door de werken die nodig zouden zijn om het station Lemonnier af te breken en weer op te bouwen. Bovendien zou het veel geld kosten om de bodem onder het Zuidpaleis te bevroren en was de herplaatsing van de bodemplaat ter hoogte van het station Anneessens een heikele opgave.

Daarom heeft GSS ijverig gezocht naar mogelijke optimalisering en om de kosten te drukken en de termijnen in te korten. Het leverde een derde schets waarop door de schrapping van de tramtunnel het metroperron een bouwlaag hoger kwam te liggen. Dat hield het voordeel in dat er in Anneessens minder hinder zou zijn op de aansluiting met de bestaande tramtunnel en dat het verkeer er minder lang onderbroken zou moeten worden. Ook voor het toekomstige station Toots Thielemans zou er minder grond moeten worden afgegraven en zouden er minder wanden nodig zijn, doordat het minder diep zou worden gebouwd.

Dat de tunnel drie meter hoger zou komen te liggen hield echter belangrijke gevolgen in voor de werken onder het Zuidpaleis. Het dak van de tunnel zou rechtstreeks raken aan de funderingen van het gebouw. Er moest dus worden gezocht naar een oplossing om die funderingen aan te passen en het gewicht van het Zuidpaleis op

bâtiment, ce qui n'aurait pas été envisageable à l'époque. Une deuxième contrainte est la présence d'eau; on est complètement sous eau. En outre, le gabarit limité depuis les caves ne permet que l'usage de machines d'une hauteur maximale de 2,20 m.

GSS a donc passé en revue toutes les solutions possibles à sa disposition (M. Arnaud Pineur les exposera ensuite), avant de retenir la technique du jet grouting.

Pour construire un tunnel dans un environnement sain et accessible pour les ouvriers, il faut les mettre à l'abri de l'eau, ce qui implique de construire deux parois latérales étanches, tandis que la toiture du tunnel devra supporter la charge du Palais. Or, le jet grouting présente pour ce faire plusieurs avantages. Elle permet d'abord de mieux maîtriser les risques de stabilité du bâtiment, car les travaux portent sur presque 200 mètres de linéaire sous le Palais du Midi. D'autre part, la reprise en sous-œuvre serait certes délicate, mais bien plus accessible que par le biais d'une congélation. En effet, la congélation fait gonfler le sous-sol et, sur 200 mètres de long, les tassements sont ensuite difficilement prévisibles au vu de la typologie des fondations sous le bâtiment. De plus, le jet grouting est moins énergivore, et donc moins cher, que la congélation.

M. Dufour résume ensuite la chronologie du projet. GSS a transmis son offre en 2011 et s'est vu une notification le marché en septembre 2013. La première campagne géotechnique a été menée fin 2015, ne livrant aucun élément induisant une modification du projet, et une estimation de coût à 171 millions d'euros.

La seconde campagne d'essai géotechnique, menée un an plus tard, porta cette estimation à 235 millions d'euros. Suite à l'optimisation demandée par la STIB et décrite ci-dessous, l'estimation passa à 213 millions d'euros (quand le métro était encore prévu au niveau -3).

Fin 2018, l'étude d'incidence réalisée par Stratec fut publiée. Le nouveau projet de GSS contenait cette fois avec une estimation de coût à 183 millions d'euros. Les entreprises ayant soumissionné avaient d'ailleurs remis des offres très proches de cette estimation.

À partir de 2020, l'entreprise fut sélectionnée et les travaux démarrèrent. Ils achoppèrent rapidement sur une contrainte inattendue, la descente de charge du palais du Midi. Auparavant, les parties communes de l'édifice, gérées par la ville du Bruxelles, étaient certes accessibles, mais ce n'était pas le cas des caves, qui sont largement dans le domaine privé. De plus, le Palais avait subi de multiples modifications, qui avaient été très faiblement documentées. On n'avait aucun élément structurel probant. Lorsqu'on a enfin eu accès au Palais et qu'on a pu démonter les garnissages de murs, on a pu seulement

de tunnel op een andere manier op te vangen, zonder schade te berokkenen aan de structuur van het gebouw, wat destijds niet mogelijk geweest zou zijn. Een tweede hindernis was dat er onder een waterlaag moest worden gewerkt. Door de beperkte afmetingen van de kelders kon er bovendien enkel gebruikgemaakt worden van machines van maximaal 2,20 m hoog.

GSS heeft dus alle mogelijke oplossingen overwogen (dhr. Arnaud Pineur zal die later toelichten) alvorens te opteren voor de jetgroutingtechniek.

Om ervoor te zorgen dat de arbeiders in veilige en toegankelijke omstandigheden een tunnel konden bouwen, moesten ze beschermd worden tegen het water. Daarom was het nodig om twee waterdichte zijwanden te plaatsen. Bovendien moest het dak van de tunnel het gewicht van het Zuidpaleis kunnen dragen. De jetgroutingtechniek bood in dat opzicht meerdere voordelen. Eerst en vooral liet zij toe om de stabiliteitsrisico's voor het gebouw beter binnen de perken te houden, aangezien er zou worden gewerkt over een lineaire afstand van bijna 200 meter onder het Zuidpaleis. De onderschoeiing zou nog steeds een heikele opgave zijn, maar wel gemakkelijker uitvoerbaar dan met de bevroeringstechniek. Bij bevroering zou de ondergrond namelijk over 200 meter opzwellen. Vervolgens zou het door de typologie van de funderingen onder het gebouw moeilijk te voorspellen zijn of en waar zich zettingen zouden voordoen. Daarenboven is de jetgroutingtechniek energiezuiniger en dus goedkoper dan grondbevroering.

De heer Dufour geeft vervolgens een kort chronologisch overzicht van het project. GSS bezorgde zijn offerte in 2011 en in september 2013 werd de opdracht ter kennis gebracht. De eerste geotechnische proeven vonden eind 2015 plaats, maar leverden geen bevindingen op die ertoe noopten het ontwerp bij te sturen. De kostprijs werd toen geraamd op 171 miljoen euro.

Na de tweede reeks geotechnische proeven een jaar later liep de raming op tot 235 miljoen euro. Ingevolge de door de MIVB gevraagde optimalisering daalde de geraamde kostprijs tot 213 miljoen euro (het metrostation was toen nog gepland op bouwlaag -3).

Eind 2018 werd de effectenstudie van Stratec openbaar gemaakt. Het nieuwe ontwerp van GSS omvatte ditmaal een geraamde kostprijs van 183 miljoen euro. De offertes die door de inschrijvende aannemers waren ingediend, leunden overigens dicht bij dat geraamde bedrag aan.

In 2020 werd de aannemer geselecteerd en gingen de werken van start. Al snel dook daarbij een onverwachte hindernis op, namelijk de neerwaartse belasting van het Zuidpaleis. Vroeger waren de gemeenschappelijke, door de stad Brussel beheerde delen van het gebouw toegankelijk, maar dat was niet het geval voor de kelders, die grotendeels in privébezit waren. Bovendien had het Zuidpaleis heel wat veranderingen ondergaan, waarover maar zeer weinig documentatie beschikbaar was. Er waren geen overtuigende structurele aanwijzingen. Toen eindelijk toegang werd geboden tot het Zuidpaleis en

et enfin voir les structures des murs, les fondations et les poteaux mis en place.

Cela a profondément impacté la compréhension de la reprise en sous-œuvre. Sur la base des plans reçus, GSS pensait que la répartition de la descente des charges était relativement uniforme sur les fondations. Or il s'est éré que la descente de charge était très variables et que certaines fondations voyaient une concentration de charges importantes, ce qui compliquait la reprise. L'estimation du coût et de la durée des travaux s'en trouva affectée.

Il fut décidé en juin 2020 d'adapter la réalisation de la dalle de toiture du tunnel au moyen de ce qu'on appelle des touches de piano afin de pouvoir phaser la reprise en sous-œuvre. Au lieu d'avoir une grande dalle de 150 mètres, la dalle serait composée de petites touches d'un mètre de large. Cette méthode comporte deux avantages: d'une part, une reprise en sous-œuvre très localisée, ajustée au mieux sous chaque pilier de descente de charge, et d'autre part une pose plus graduelle de la dalle, avec moins de temps d'attente. De la sorte, l'intégrité du Palais du Midi pouvait être préservée moins difficilement.

Les premiers essais de sol eurent lieu en décembre 2020, à partir des caves, désormais accessibles. Ils ne révélèrent aucune anomalie. Les premières injections de jet grouting furent initiées en février 2021 et furent satisfaisantes.

Cependant, en juin 2021, après la réalisation d'une centaine de pieux de jet grouting sans problèmes lors des mois précédents, l'entreprise générale se heurta à des difficultés sur une zone et les travaux furent suspendus. Des sondages géotechniques révélèrent une hétérogénéité du sol.

En mars 2022, de nouveaux plots d'essai, avec des tests d'étanchéité sur les voiles de jet grouting, se révèlent infructueux. À partir de juin 2022, pour redéfinir de nouveaux paramètres d'exécution, on procéda à une campagne tomographique, c'est-à-dire une campagne d'essai exceptionnelle et très coûteuse. Le problème majeur n'était pas tant la réalisation du jet grouting, mais sa résistance à la compression en tête et le contact entre colonnes. La solution proposée par GSS consiste à renforcer le jet grouting par des pieux là où on a des problèmes de portance et à procéder à des injections en tête au point triple, c'est-à-dire le point de contact entre 3 colonnes pour parfaire l'étanchéité au sein de la paroi.

Dans ce cadre, les discussions entre l'entreprise générale et la STIB se heurtent à un blocage commercial.

M. Dufour confirme que GSS continue cependant de penser que la technique du jet grouting sous le Palais du Midi reste appropriée. Cette technique a démontré

de muurbekleding verwijderd kon worden, kreeg men uiteindelijk enkel zicht op de structuur van de muren, de funderingen en de aanwezige palen.

Dat bood een heel andere kijk op de onderschoeiing. Op basis van de plannen die het had gekregen, dacht GSS dat de neerwaartse belasting vrij gelijkmatig verdeeld zou zijn over de funderingen. De neerwaartse belasting bleek echter zeer sterk te verschillen en op bepaalde delen van de funderingen heel groot te zijn. Dat maakte de onderschoeiing een pak moeilijker en dat had ook een invloed op de raming van de kostprijs en de duur van de werken.

In juni 2020 werd beslist om de dakplaat van de tunnel op een andere manier te vervaardigen door middel van wat men in het jargon pianotoetsen noemt, om de onderschoeiing te kunnen faseren. In plaats van een grote vloerplaat van 150 meter aan te leggen zou worden gewerkt met een plaat die was opgebouwd uit kleine "toetsen" van elk één meter breed. Die methode bood twee voordelen: er was maar op enkele plaatsen, onder elke lastdragende pijler, een optimaal afgestemde onderschoeiing nodig en de vloerplaat kon geleidelijk aan worden geplaatst, wat de wachttijden inkortte. Daardoor zou het minder moeilijk zijn om het volledige Zuidpaleis te vrijwaren.

De eerste bodemonderzoeken werden in december 2020 uitgevoerd in de kelders, die vanaf dan wel toegankelijk waren. Die brachten niets abnormaals aan het licht. De eerste injecties met de jetgroutingtechniek vonden plaats in februari 2021 en waren bevredigend.

In enkele maanden tijd werden ongeveer honderd jetgroutingpalen geplaatst. Alles verliep vlekkeloos. In juni 2021 stuitte de hoofdaannemer in een bepaalde zone echter op problemen en werden de werken opgeschort. Geotechnische onderzoeken wezen op een heterogene structuur van de ondergrond.

In maart 2022 vonden nieuwe proeven plaats, waarbij ook de waterdichtheid van de jetgroutingwanden werd getest, maar die leverden niets op. Vanaf juni 2022 werd overgegaan tot tomografische onderzoeken om nieuwe uitvoeringsparameters te kunnen bepalen. Dat waren zeer dure en uitzonderlijke testen. Niet zozeer de toepassing van de jetgroutingtechniek zelf, maar wel de druksterkte aan de bovenzijde van de kolommen en het onderlinge contact tussen de kolommen vormden het grootste probleem. De door GSS voorgestelde oplossing bestond erin de jetgrouting te versterken door palen te plaatsen waar er problemen waren met de draagkracht en aan de bovenzijde van de kolommen injecties uit te voeren ter hoogte van het drievoudige contactpunt, dat wil zeggen het raakpunt tussen de drie kolommen, om de waterdichtheid van de wand verder te verbeteren.

De gesprekken daarover tussen de hoofdaannemer en de MIVB liepen vast op een commercieel twistpunt.

De heer Dufour stelt dat GSS echter blijft geloven dat de jetgroutingtechniek onder het Zuidpaleis nog steeds aangewezen is. Die techniek is efficiënt gebleken op het

son efficacité au niveau du n° 75, pour construire un des accès de la station Toots Thielemans, qui non seulement est située sous le palais du Midi, mais également dans l'emprise exacte de l'ancien lit de la Senne. Le jet grouting y a parfaitement fonctionné, ainsi que dans d'autres zones sous le Palais du Midi.

1.4.7. Exposé d'Arnaud Pineur, directeur de projet du Bureau d'études Greisch SA

M. Arnaud Pineur, directeur de projet chez Greisch, expose l'ensemble des techniques à disposition.

Il s'agit d'emblée de garder à l'esprit le contexte, celui d'une nappe phréatique, environ un mètre sous les caves du bâtiment, et du gabarit très contraint de l'espace de travail, de 2,20 mètres de haut au maximum, dans des caves voûtées. Le blindage à réaliser se doit d'être étanche et doit également soutenir des charges.

La première technique présentée est la paroi berlinoise, composée de bois et d'acier, à peine jointifs, et donc non étanches. La seconde technique envisagée est celle des fouilles blindées, qui consiste à creuser verticalement une galerie dans le sol, manuellement, et à installer, au fil du creusement, des blindages, des petites dalles auto-stabilisées. La faiblesse de cette technique est qu'elle ne peut s'effectuer dans l'eau. Le blindage installé n'est pas étanche. Dès qu'on est le pied dans l'eau, on ne sait plus creuser. Certes, on y reviendra plus loin, on peut recourir à la congélation pour utiliser cette technique dans l'eau.

La technique des micropieux ne convient pas non plus; on ne sait pas faire un écran étanche avec ce type de technique.

M. Pineur enchaîne sur d'autres techniques, qui répondent à cette contrainte de l'étanchéité.

La première est celle des palplanches, gros éléments profilés métalliques, fichés dans le sol, qui sont jointifs et donc étanches, mais elle exige l'utilisation de machines de grand gabarit, qui ne rentrent pas dans le Palais du Midi.

Une autre technique de plus en plus utilisée est le soil mix, qui consiste à mélanger le sol avec du ciment à l'aide de grosses fraises, pour améliorer les caractéristiques du sol. Ça peut être étanche, mais de nouveau, la taille de la machine est rédhibitoire.

La technique des pieux séquents, soit des colonnes jointives étanches, se heurte au même problème d'encombrement de la machine.

nummer 75 om een van de toegangen tot het station Toots Thielemans tot stand te brengen. Dat bevindt zich niet alleen onder het Zuidpaleis, maar ook op de precieze locatie van de vroegere bedding van de Zenne. De jetgroutingstechniek heeft daar perfect gewerkt, alsook in andere zones onder het Zuidpaleis.

1.4.7. Uiteenzetting van Arnaud Pineur, projectleider van het studiebureau Greisch nv

De heer Arnaud Pineur, projectleider bij Greisch, licht alle beschikbare technieken toe.

We moeten in het achterhoofd houden dat zich ongeveer één meter onder de kelders van het gebouw een grondwaterlaag bevindt en dat de gewelfde kelders, de ruimte waarin moet worden gewerkt, zeer beperkte afmetingen hebben en maximaal 2,20 meter hoog zijn. De beschoeiing moet waterdicht zijn en moet ook een zeker gewicht kunnen dragen.

De eerste voorgestelde techniek is die van de Berlijnse wand. Dergelijke wanden zijn samengesteld uit hout en staal, sluiten nauwelijks op elkaar aan en zijn dus niet waterdicht. De tweede overwogen techniek is die van de beschoeide sleuven en bestaat erin handmatig en verticaal een galerij uit te graven en tijdens de graafwerken beschoeiingen te plaatsen in de vorm van kleine autostabiele platen. Het nadeel is dat die techniek niet kan worden gebruikt wanneer er water aanwezig is. De geplaatste beschoeiing is namelijk niet waterdicht. Zodra men op water stuit, kan er niet meer worden gegraven. Met behulp van grondbevriezing zou het echter wel mogelijk zijn om die techniek te gebruiken bij de aanwezigheid van water. Hij zal daar later op terugkomen.

Ook de techniek die gebaseerd is op micropalen, is niet geschikt. Daarmee kan geen waterdicht scherm worden gecreëerd.

De heer Pineur geeft vervolgens een overzicht van enkele andere technieken, die wél voldoen aan de eis van waterdichtheid.

De eerste is die van de damwanden. Dat zijn grote metalen profielen die in de grond worden geplaatst, op elkaar aansluiten en dus waterdicht zijn. Het probleem is echter dat daarvoor grote machines moeten worden gebruikt, die in het Zuidpaleis niet binnen kunnen.

Een andere techniek die steeds vaker wordt toegepast, is die van de "soil mix". Die bestaat erin de grond met behulp van grote frezen te vermengen met cement om de bodemeigenschappen te verbeteren. Dat kan een waterdichte oplossing bieden, maar ook bij die techniek is de grootte van de machine een onoverkomelijk obstakel.

De te grote omvang van de te gebruiken machine staat ook het gebruik van de techniek van boorpalen, dat wil zeggen waterdichte op elkaar aansluitende kolommen, in de weg.

La technique de la paroi moulée a, quant à elle, été utilisée avenue de Stalingrad et place Bara, souffre aussi du problème d'encombrement. Toutefois, il existe une machine de faible gabarit, utilisée par Denys, appelée le «dreamcutter». Cette technique semble compatible, mais elle supposerait quand même une intervention de reprise en sous-œuvre de la structure du Palais, parce que la machine fait 3 mètres de haut, ce qui dépasse le gabarit des caves.

Comme évoqué plus haut, la technique de la fouille blindée peut, en cas de présence d'eau dans le sol, être accommodée par la congélation du sol. La STIB y a eu recours par le passé, quand il a fallu construire un tunnel de métro sous l'immeuble de la société Côte d'Or.

Ce bâtiment, aujourd'hui démoli, présentait des contraintes similaires au Palais du Midi, celles d'un bâtiment en exploitation, impliquant des charges importantes et construit sur une nappe phréatique. Néanmoins, à la différence du Palais du Midi, le bâtiment Côte d'Or avait une structure nettement plus régulière et le tunnel de métro devant être bâti dans son plein axe, alors que le tunnel du métro 3 passerait en biais par rapport au Palais du Midi.

De plus, le bâtiment Côte d'Or reposait sur des pieux, contrairement au Palais du Midi. Ces pieux enfouis dans le sol transmettent le poids du bâtiment dans des couches plus profondes du sol, pour aller chercher de meilleures résistances. Les charges descendent alors nettement plus bas. Les pieux ont permis de creuser sous le bâtiment Côte d'Or sans mettre en péril sa stabilité et d'y aménager un espace technique, dans lequel ont été installés de gros groupes frigorifiques, afin que des tiges descendant dans le sol congèlent l'eau présente dans le sol. Ces éléments congelés en forme de U, longs d'une vingtaine de mètres, sont de la glace étanche et protègent la zone de chantier à l'intérieur. C'est donc une technique similaire à celle de la fouille blindée, à l'exception du fait que le blindage est formé par de la glace.

On creuse à l'intérieur des U congelés, on bétonne et on réalise de la sorte les parois latérales de l'ouvrage de métro, avant le retrait des installations frigorifiques. On a pu, grâce aux pieux sous le bâtiment Côte d'Or, réaliser ensuite une opération qui serait impossible sous le Palais du Midi, à cause des risques de tassement du sol: on a abaissé le niveau de la nappe sous le bâtiment, uniquement dans l'emprise de l'enceinte qui vient d'être construite. L'immeuble Côte d'Or ne reposait pas directement sur le sol, mais sur ses pieux. En outre, les pieux conféraient un deuxième avantage. Une fois la nappe phréatique descendue, on a creusé puis bétonné la toiture du tunnel, en liaison avec les pieux, ce qui a permis une reprise en sous-œuvre du bâtiment, sans complexité ni intervention préalable, mais au fil des travaux. Après avoir creusé ce U inversé, on y a enlevé l'eau au fur et à mesure et descendu le niveau des terres, selon la technique du stross.

De technique van diepwanden werd dan weer gebruikt onder de Stalingradlaan en het Baraplein, maar stuit op hetzelfde probleem. Er bestaat echter wel een kleine machine, die gebruikt wordt door Denys en de naam "dreamcutter" draagt. Die techniek blijkt bruikbaar te zijn, al zou die er wel toe nopen de structuur van het Zuidpaleis te onderschoeien, omdat de machine drie meter hoog is en de kelders lager zijn.

Zoals eerder vermeld, kan de techniek van de beschoeide sleuven, indien er water aanwezig is in de bodem, geschikt worden gemaakt door gebruik te maken van grondbevriezing. De MIVB heeft die techniek in het verleden reeds gebruikt voor de bouw van een metrotunnel onder het gebouw van het bedrijf Côte d'Or.

Dat gebouw, dat inmiddels is afgebroken, deed gelijkaardige problemen rijzen als het Zuidpaleis. Ook dat pand was nog in gebruik, had een grote belasting en bevond zich boven een grondwaterlaag. Het gebouw van Côte d'Or had in tegenstelling tot het Zuidpaleis echter een veel regelmatigere structuur en het was de bedoeling om de metrotunnel er recht onder aan te leggen, terwijl de tunnel van metrolijn 3 schuin onder het Zuidpaleis zou lopen.

Bovendien rustte het gebouw van Côte d'Or op funderingspalen, wat voor het Zuidpaleis niet het geval is. Die in de grond ingegraven palen brachten het gewicht van het gebouw over naar diepere bodemlagen, die een betere weerstand boden. De neerwaartse belasting reikte op die manier veel dieper. Dankzij die palen was het mogelijk om onder het gebouw van Côte d'Or te graven zonder de stabiliteit van het pand in het gedrang te brengen en daar een technische ruimte in te richten, waar grote koelgroepen werden geplaatst met staven die werden neergelaten om het in de grond aanwezige water te bevriezen. Daardoor ontstond een twintig meter lange, bevroren U-vorm van waterdicht ijs, die de bouwplaats langs de binnenkant beschermde. Die techniek vertoont dus gelijkenissen met die van de beschoeide gleuven. Het enige verschil is dat de beschoeiing gevormd wordt door ijs.

De binnenkant van de bevroren U-vorm werd uitgegraven en vol beton gestort. Op die manier verkreeg men na het verwijderen van de koelinstallaties de zijwanden van de bouwwerken voor de metrolijn. Dankzij de aanwezigheid van funderingspalen onder het gebouw van Côte d'Or kon vervolgens een ingreep worden uitgevoerd die wegens het risico op grondverzakkingen onder het Zuidpaleis niet mogelijk zou zijn: de grondwaterlaag onder het gebouw werd verlaagd, maar dan wel enkel binnen de net daarvoor afgebakende ruimte. Het gebouw van Côte d'Or rustte niet rechtstreeks op de grond, maar op palen. Die palen boden ook nog een bijkomend voordeel. Zodra de grondwaterlaag was verlaagd, kon er worden gegraven en beton worden gestort om het dak van de tunnel te vormen, dat verbonden werd met de palen, waardoor het gebouw in de loop van de werken probleemloos en zonder voorafgaande ingrepen kon worden onderschoeid. Na het

L'option du recours à des fouilles blindées, conjuguées à une congélation des sols, a bien été analysée par GSS pour le Palais du Midi. Cela exigeait donc de prévoir cette reprise en sous-œuvre préalable du Palais, pour prévenir les risques de tassement. Le bureau GSS en a conclu que cette option ne présentait pas d'avantage en termes de complexité, de coût et de durée par rapport au jet grouting. GSS a donc préconisé cette dernière technique.

Ceci étant dit, eu égard au désaccord actuel entre la STIB et l'entreprise générale ainsi qu'à l'augmentation significative du budget et du délai prévisionnels de travaux, GSS a examiné une technique de réalisation alternative, qu'il qualifie de méthode bruxelloise, parce qu'elle a été largement utilisée pour la construction du métro jusqu'ici. Il s'agit de réalisation de parois moulées ou de pieux séquentiels pour le soutènement avant de réaliser la dalle de couverture et ensuite de creuser en stross sous la toiture. Sur le projet en cours, plus de 500 mètres de tunnels ont déjà été réalisés suivant cette technique, notamment la station et le tunnel de connexion.

Cette méthode supposerait cependant une déconstruction et reconstruction de l'intérieur du Palais du Midi, avec préservation des façades. Cette perspective d'un démantèlement du bâtiment peut s'appuyer sur les sondages des structures qui y avaient été effectués à partir de 2018, pour affiner la connaissance de l'immeuble, et notamment la présence ou non de pieux. Les premiers sondages concernaient donc les caves. Par la suite, une deuxième campagne de sondages a été réalisée en 2023 et concernait cette fois l'entièreté du bâtiment, dont les planchers des étages, ce qui n'était pas concevable dans un bâtiment en exploitation.

Ces sondages des structures ne sont certes pas exhaustifs, mais ils sont représentatifs. Ils font apparaître que 90 % environ des planchers sondés ne sont pas conformes aux normes en termes de capacité portante et, plus grave encore, la stabilité au feu n'est pas garantie. Ces éléments apportent une justification supplémentaire en faveur d'une déconstruction.

1.4.8. Exposé de Barbara Van der Wee, gérante, et de Jules Poncin, chef de projet, Barbara Van der Wee Architects SPRL

Mme Barbara Van der Wee, qui a étudié les aspects patrimoniaux et historiques du Palais du Midi pour le bureau Sum, expose quel est l'intérêt patrimonial actuel de l'édifice. Au cours de ses 150 ans d'existence, le Palais du Midi a subi de multiples modifications, à tel point qu'il est aujourd'hui difficile de déterminer les éléments

graven van die omgekeerde U werd met behulp van de strosstechniek het water er geleidelijk uit verwijderd en het grondniveau verlaagd.

GSS heeft wel degelijk onderzocht of het mogelijk zou zijn om onder het Zuidpaleis gebruik te maken van een combinatie van beschoeide gleuven en grondbevriezing. Met het oog daarop was het dus nodig om het gebouw vooraf te onderschoeien om risico's op grondverzakking te voorkomen. Het studiebureau GSS kwam tot de conclusie dat die optie qua moeilijkheidsgraad, kostprijs en duur niet voordeliger zou uitvallen dan de jetgroutingtechniek. Daarom beval GSS laatstgenoemde techniek aan.

Nu de MIVB en de hoofdaannemer op ramkoers liggen en zowel het geraamde kostenplaatje als de geschatte duur van de werken aanzienlijk zijn opgelopen, heeft GSS nog een andere uitvoeringstechniek onderzocht, die het de Brusselse methode noemt, omdat die tot dusver op grote schaal werd gebruikt om metrolijnen aan te leggen. Die bestaat erin diepwanden of boorpalen te plaatsen om het geheel te stutten alvorens de dekplaat aan te brengen en vervolgens de ruimte onder het dak uit te graven op basis van de strosstechniek. Voor het lopende project werd al meer dan 500 meter tunnel met behulp van die techniek aangelegd, meer bepaald voor het station en de verbindingstunnel.

Om die methode te kunnen toepassen, zou het echter nodig zijn om de binnenkant van het Zuidpaleis af te breken en weer op te bouwen. De gevels zouden behouden kunnen blijven. Voor een eventuele ontmanteling van het pand kan men zich baseren op de structuuronderzoeken die er vanaf 2018 werden uitgevoerd om een beter inzicht te krijgen in het gebouw en in de al dan niet aanwezigheid van funderingspalen. De eerste onderzoeken hadden betrekking op de kelders. Later, meer bepaald in 2023, werd een tweede reeks onderzoeken uitgevoerd die betrekking hadden op het volledige gebouw en onder meer ook op de vloeren op de bovenverdiepingen. Dat zou nooit mogelijk geweest zijn toen het gebouw nog in gebruik was.

Die structuuronderzoeken zijn weliswaar niet volledig, maar geven wel een representatief beeld. Er is uit gebleken dat ongeveer 90 % van de onderzochte vloeren niet voldoet aan de normen qua draagkracht en erger nog dat de brandstabiliteit niet gegarandeerd is. Al die elementen vormen een extra reden om over te gaan tot de afbraak van het pand.

1.4.8. Uiteenzetting van Barbara Van der Wee, zaakvoerster, en Jules Poncin, projectleider, Barbara Van der Wee Architects bvba

Mevrouw Barbara Van der Wee heeft in opdracht van het studiebureau Sum de erfgoedkundige en historische aspecten van het Zuidpaleis bestudeerd. Zij legt uit welke erfgoedwaarde het gebouw vandaag nog heeft. In de loop van zijn 150-jarige bestaan heeft het Zuidpaleis talrijke verbouwingen ondergaan. Daardoor is het vandaag onduidelijk

d'origine qui sont encore présents. Le bâtiment originel comportait d'ailleurs des qualités architecturales qui ont été dégradées par les interventions ultérieures.

Le Palais du Midi a été construit entre 1875 et 1880 sur le nouveau boulevard aménagé après le voûtement de la Senne en 1871. Le maître d'ouvrage, la Compagnie Générale des Marchés, avait commandé à l'architecte Wynand Janssens la construction d'un palais commercial, avec un marché couvert au rez-de-chaussée et des salles d'exposition aux étages. Deux cours intérieures, accessibles via quatre grandes portes, étaient séparées par le passage du Travail. Les façades, de style éclectique, furent richement décorées dans le style du Second Empire. Les cours intérieures furent surmontées de vastes baies vitrées.

Une première transformation majeure du Palais, achetée entre-temps par la ville de Bruxelles, intervint entre 1922 et 1926, sous la supervision de l'architecte Maurice Van Ysendyck, en vue d'y installer des services administratifs aux étages et dans la cour côté sud. Les commerces au rez-de-chaussée et les accès aux bâtiments furent préservés. Des étages supplémentaires furent ajoutés du côté du boulevard Lemonnier. Le plafond de la cour sud, qui devait dorénavant servir de hall d'accueil des services administratifs, fut reconstruit en béton et en verre, dans un style art-déco et modernisme. Cette transformation du Palais du Midi peut être qualifiée d'exemplaire, car elle se caractérise par la qualité des matériaux employés et la préservation de la typologie architecturale et de l'intégration urbanistique.

En revanche, les transformations ultérieures furent de piètre qualité architecturale et ont porté atteinte aux caractéristiques d'origine du bâtiment. La seconde transformation s'étendit de 1950 à 1963 et fut directement opérée par les services techniques de la ville de Bruxelles. Elle concerna surtout l'aile du côté de l'avenue de Stalingrad, dont la subdivision en étages fut modifiée.

En 1977, les services de la ville de Bruxelles quittèrent le bâtiment. Les architectes André et Jean Polak durent réaménager le Palais afin qu'il puisse héberger un établissement scolaire et des infrastructures sportives. Pour répondre aux normes désormais applicables, la structure de l'immeuble fut considérablement changée, avec une nouvelle disposition des salles, mais aussi des escaliers, des accès d'évacuation et des installations techniques supplémentaires, ainsi qu'un renforcement des structures. Les boutiques à front de rue furent largement modifiées également.

Le passage du Travail en perdit une grande part de ses qualités architecturales. La toiture de verre de la cour nord fut remplacée par une toiture technique pour salle de sport, avec un parking souterrain. Les façades intérieures furent adaptées, pour accueillir des vestiaires et des tribunes. Les châssis furent remplacés pour avoir du double vitrage. La salle d'accueil de 1926 fut détruite et remplacée par une surface minérale, destinée à des installations techniques.

welke elementen van de oorspronkelijke constructie nog aanwezig zijn. De architecturale kwaliteiten van het oorspronkelijke gebouw zijn door latere ingrepen aangetast.

Het Zuidpaleis werd tussen 1875 en 1880 gebouwd aan de laan die na de overwelving van de Zenne in 1871 werd aangelegd. De opdrachtgever, de Compagnie générale des Marchés, had architect Wynand Janssens de opdracht gegeven om een paleis met handelsfuncties te bouwen, met een overdekte markt op het gelijkvloers en tentoonstellingsruimten op de bovenverdiepingen. Twee binnenkoeren, toegankelijk via vier grote poorten, werden gescheiden door de Arbeidsdoorgang. De eclectische gevels werden rijkelijk versierd in second-empirestijl. De binnenkoeren kregen een glazen overkoepeling.

Het Zuidpaleis, dat inmiddels door de stad Brussel was aangekocht, werd voor de eerste maal ingrijpend verbouwd tussen 1922 en 1926, onder leiding van architect Maurice Van Ysendyck, om er administratieve diensten op de verdiepingen en op de zuidelijke binnenkoer onder te brengen. De winkels op het gelijkvloers en de toegangen tot de gebouwen bleven behouden. Aan de kant van de Lemonnierlaan werden extra verdiepingen toegevoegd. Het plafond van de zuidelijke koer, die voortaan dienst zou doen als ontvangstruimte voor de administratieve diensten, werd met beton en glas verbouwd in art-decostijl met een modernistische toets. Die verbouwing van het Zuidpaleis geldt door de kwaliteit van de gebruikte materialen, het behoud van de bouwtypologie en de integratie in de stad als een schoolvoorbeeld.

De latere verbouwingen waren daarentegen van matige architecturale kwaliteit en deden afbreuk aan de oorspronkelijke kenmerken van het gebouw. De tweede verbouwing vond plaats tussen 1950 en 1963 en werd rechtstreeks uitgevoerd door de technische diensten van de stad Brussel. Zij had vooral betrekking op de vleugel aan de kant van de Stalingradlaan. De indeling in verdiepingen werd gewijzigd.

In 1977 verlieten de diensten van de stad Brussel het gebouw. De architecten André en Jean Polak moesten het paleis herinrichten, zodat het plaats kon bieden voor een school en een sportcomplex. Om te voldoen aan de toen geldende normen werd de structuur van het gebouw ingrijpend gewijzigd, met een nieuwe indeling van de ruimten, maar ook extra trappen, evacuatiewegen en technische installaties. Voorts werden de structuren versterkt. Ook de winkels aan de straatkant werden grondig verbouwd.

De Arbeidsdoorgang verloor daarbij een groot deel van zijn architecturale kwaliteit. De glazen overkapping van de noordelijke binnenkoer werd vervangen door een technisch dak voor het sportcentrum, met daaronder een parking. De binnengevels werden aangepast om plaats te maken voor kleedkamers en tribunes. De ramen werden vervangen door dubbele beglazing. De inkomhal uit 1926 werd afgebroken en vervangen door een verharde oppervlakte, die ingenomen zou worden door technische installaties.

Il ne subsiste donc aujourd'hui plus grand-chose de la structure d'origine. Les salles et les cours intérieures du Palais ont perdu tout intérêt patrimonial. Seuls quelques éléments spécifiques méritent d'être maintenus, ou éventuellement reconstruits, dans le cadre d'un projet de réaffectation du Palais. Cela concerne avant tout les façades extérieures imposantes, en ce compris la transformation de 1928 sur le boulevard Lemonnier, mais aussi le passage du Travail, qui joue un rôle urbanistique de liaison entre l'avenue de Stalingrad et le boulevard Lemonnier et dans lequel la décoration du XIXe siècle a été partiellement conservée. L'escalier central en granit au-dessus du passage est également intéressant. Quelques autres éléments épars dans le bâtiment, qui sont des témoins de l'architecture d'origine, retiennent également notre attention, notamment dans la structure faîtière métallique et des restants des arcades des cours intérieures. Pour le reste, la structure intérieure résultant de la modification des frères Polak, achevée en 1990, est devenue méconnaissable par rapport au Palais originel.

M. Jean-Pierre Marien, architecte senior chez Sum Architecture & Engineering, présente quant à lui, à l'appui d'images de simulation, l'étude de reconstruction du Palais du Midi, qui s'est fondée sur les conclusions de l'étude historique et sur les recommandations de l'étude d'incidence.

Il s'agit de montrer les possibilités de remettre en valeur les qualités urbaines et architecturales initiales du Palais du Midi. Les éléments les plus importants seraient les deux grandes cours, qui seraient végétalisées sous forme de jardins, accessibles au public et aux écoles, qui prendraient place dans le futur Palais reconstruit. La reconstruction du passage du Travail reprendrait l'aspect initial du lieu, avec l'éclairage zénithal qui a été condamné depuis lors. Cet éclairage serait rétabli, à l'instar d'autres passages bruxellois, comme le passage du Nord.

Le socle serait commercial et renforcé en rétablissant la transparence et la perméabilité vers les jardins intérieurs du Palais du Midi. Ensuite, l'édifice retrouverait son gabarit initial, c'est-à-dire sans le troisième niveau, qui est un ajout ultérieur.

M. Frédéric Dufour concède qu'il est difficile de résumer treize ans de travaux en quelques minutes, mais il tient à préciser pour terminer que 70 % des travaux du tronçon Constitution sont achevés à ce jour. Deux options se présentent dès lors pour terminer ce chantier: soit finir uniquement les travaux prévus en souterrain, en gérant au mieux les aléas de chantier, soit y ajouter des travaux en aérien, comme l'ont expliqué M. Marien et Mme Van der Wee.

Une demande de permis d'urbanisme est d'ailleurs en cours à ce sujet. Toutefois, cette décision dépasse les prérogatives de GSS et relève des responsables politiques. Les ingénieurs de GSS ne peuvent que recommander de

Er blijft vandaag dus weinig over van de oorspronkelijke structuur. De zalen en binnenkoeren van het paleis hebben hun erfgoedwaarde volledig verloren. Alleen voor enkele specifieke onderdelen zou het de moeite lonen om ze binnen een herbestemmingsproject voor het paleis te behouden of eventueel te reconstrueren. Het gaat in de eerste plaats om de imposante buitengevels, inclusief de in 1928 verbouwde gevel aan de Lemonnierlaan, maar ook om de Arbeidsdoorgang, die een belangrijke stedenbouwkundige functie vervult als verbinding tussen de Stalingradlaan en de Lemonnierlaan en waar de negentiende-eeuwse decoratie gedeeltelijk bewaard is gebleven. Ook de centrale granieten trap boven de doorgang is opmerkelijk. Verspreid in het gebouw bevinden zich nog een aantal elementen die getuigen van de oorspronkelijke architectuur en onze aandacht verdienen, zoals de metalen koepelstructuur en de overblijfselen van de arcades van de binnenkoeren. Voor het overige is de binnenstructuur, die het resultaat is van de verbouwing door de gebroeders Polak, voltooid in 1990, onherkenbaar geworden in vergelijking met het oorspronkelijke paleis.

De heer Jean-Pierre Marien, senior architect bij SumProject Architecture & Engineering, verschaft aan de hand van simulatiebeelden nadere toelichting bij de studie over de heropbouw van het Zuidpaleis, die gebaseerd is op de conclusies van de historische studie en de aanbevelingen van de effectenstudie.

In die studie wordt onderzocht hoe de oorspronkelijke stedenbouwkundige en architecturale kwaliteiten van het Zuidpaleis in ere hersteld kunnen worden. Daarbij zijn vooral de twee grote binnenkoeren van belang. Daar zouden bij een toekomstige heropbouw van het paleis tuinen worden aangelegd die toegankelijk zijn voor het publiek en voor scholen. De Arbeidsdoorgang zou in zijn oorspronkelijke staat worden hersteld, met inbegrip van het bovenlicht dat vandaag is dichtgemaakt. Dat bovenlicht zou worden teruggebracht zoals in de Noorddoorgang en andere Brusselse doorgangen.

Beneden zou de handelsfunctie voorrang krijgen en worden versterkt door de doorkijk en de doorgang naar de binnentuinen van het Zuidpaleis te herstellen. Het gebouw zou zijn oorspronkelijke volume terugkrijgen zonder de later toegevoegde derde bouwlaag.

De heer Frédéric Dufour geeft toe dat het moeilijk is om dertien jaar werken in enkele minuten samen te vatten, maar benadrukt om af te ronden dat op dit moment 70 % van de werken op het tracé ter hoogte van het Grondwetplein is voltooid. Er zijn twee opties om die werken af te ronden: ofwel alleen de geplande ondergrondse werken voltooiën en daarbij de onvoorspelbare factoren op de bouwplaats zo goed mogelijk proberen op te vangen, ofwel ook de bovengrondse werken uitvoeren, zoals de heer Marien en mevrouw Van der Wee hebben uitgelegd.

Momenteel wordt overigens een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag daarvoor onderzocht. De beslissing daarover ligt niet bij GSS, maar bij de politiek. De ingenieurs van GSS kunnen alleen maar aanbevelen om de voordelen

ne pas perdre les bénéfices des travaux déjà engagés sur l'ensemble de la ligne et d'honorer tous les investissements consentis pendant une décennie.

1.4.9. Échange de vues

M. Ilyas El Omari s'étonne surtout du manque de maîtrise des aléas rencontrés. Tout d'abord, pourquoi aucun essai de sol n'aurait été réalisé avant 2017? Par ailleurs, M. Dufour a cité plusieurs estimations de coût total du chantier, selon les années considérées; peut-il donner aussi l'équivalent de ces estimations en prix au kilomètre de tunnel à réaliser?

Le député ne comprend pas non plus en quoi la hauteur sous plafond des caves, réduite à 2,2 mètres, a pu constituer un problème, parce que cette donnée était sue depuis longtemps. Il est d'ailleurs étonnant que GSS et l'entrepreneur n'aient eu accès aux caves qu'à partir de 2020, alors que le cahier de charges du marché avait été publié des années avant, en 2013.

D'autre part, les orateurs ont avancé que la technique de la congélation avait été écartée en raison de sa complexité et de son absence d'avantage comparatif. Néanmoins, la technique préconisée à la place, le jet grouting, comportait aussi de grandes incertitudes, vu l'hétérogénéité du sol. GSS a pris des risques à ce propos. Il s'est avéré finalement que le jet grouting donnait des résultats satisfaisants à certains endroits, mais pas quelques mètres plus loin. Pourquoi alors continuer à croire en cette technique, en affirmant qu'elle a fait ses preuves au n° 75 de l'avenue de Stalingrad?

M. Lino Rosa rétorque que GSS a disposé dès 2013, au démarrage de sa mission, des données issues d'essais géotechniques plus anciens. Le consortium a ensuite procédé à deux phases d'une large campagne de 260 essais, la première ayant livré ses résultats début 2016 et la seconde fin 2017.

Quant à l'estimation du prix au kilomètre de tunnel, l'estimation à 171 millions d'euros, relative au premier projet, abandonné en 2017, qui comportait à peu près 1,6 km d'ouvrages à étudier, représentait un peu plus de 100 millions d'euros du kilomètre.

M. Arnaud Pineur précise ensuite que les caves du Palais ne sont pas sous eau. La nappe d'eau se situe à peu près 1 mètre sous les caves. La machine ne fonctionne donc pas sous eau, mais dans un espace contraint de 2,2 mètres de haut, ce qui est compatible avec la technique du jet grouting. Cependant, la difficulté tient à la présence d'eau à très faible profondeur dans le sol à creuser. Il s'agit donc de construire une enceinte étanche dans le sol, que ce soit au moyen d'une congélation ou de jet grouting.

van de over de hele lijn reeds gestarte werken niet te verwanselen en alle investeringen die gedurende de voorbije tien jaar zijn gedaan, te laten renderen.

1.4.9. Gedachtewisseling

De heer Ilyas El Omari verbaast zich vooral over de gebrekkige manier waarop met de onvoorziene omstandigheden is omgegaan. Waarom werden er voor 2017 geen bodemonderzoeken uitgevoerd? Voorts heeft de heer Dufour verschillende ramingen van de totale kostprijs van het project genoemd, al naargelang van het jaar waarop men zich baseert. Kan hij ook het equivalent van die ramingen geven in prijs per kilometer aan te leggen tunnel?

Het parlementslid begrijpt evenmin hoe het komt dat de plafondhoogte van de kelders, die slechts 2,2 meter bedraagt, een probleem kon vormen, aangezien men van dat gegeven al lang van op de hoogte was. Het is trouwens verbazingwekkend dat GSS en de aannemer pas vanaf 2020 toegang kregen tot de kelders, terwijl het bestek van de opdracht al jaren eerder, namelijk in 2013, was bekendgemaakt.

Voorts hebben de sprekers aangevoerd dat de bevrozingstechniek terzijde werd geschoven, omdat die zo complex is en geen comparatief voordeel bood. De in de plaats daarvan aanbevolen jetgroutingstechniek hield wegens de heterogene bodemstructuur echter ook grote onzekerheden in. GSS heeft daar risico's genomen. Uiteindelijk is gebleken dat jetgrouting op sommige plaatsen bevredigende resultaten opleverde, maar een paar meter verderop niet. Waarom is men dan blijven zweren bij die techniek met als argument dat die zijn nut had bewezen ter hoogte van de Stalingradlaan 75?

De heer Lino Rosa antwoordt dat GSS al in 2013, toen het met zijn opdracht van start ging, beschikte over gegevens die afkomstig waren van oudere geotechnische proeven. Het consortium voerde vervolgens in twee fasen een uitgebreide reeks van 260 proeven uit, waarvan de eerste begin 2016 en de tweede eind 2017 resultaten opleverde.

Op de vraag om de prijs per kilometer tunnel te ramen, antwoordt hij dat de raming van 171 miljoen euro, die betrekking had op het eerste project, dat in 2017 werd stopgezet en ongeveer 1,6 km aan te onderzoeken bouwwerken omvatte, overeenstemde met iets meer dan 100 miljoen euro per kilometer.

De heer Arnaud Pineur verduidelijkt vervolgens dat de kelders van het Zuidpaleis niet onder water staan. De grondwaterlaag bevindt zich ongeveer 1 meter onder de kelders. De machine wordt niet ingezet onder het water, maar in een ruimte van slechts 2,2 meter hoog, die groot genoeg is om de jetgroutingstechniek toe te passen. De moeilijkheid ligt echter in de aanwezigheid van water op zeer geringe diepte in de grond waarin wordt gegraven. Het komt er dus op aan om ondergronds een waterdichte ruimte af te bakenen door middel van bevrozing of jetgrouting.

M. Frédéric Dufour ajoute que GSS n'ignorait pas du tout la hauteur réduite des caves du Palais avant de débiter sa mission. Il a pris cet élément en compte, mais il a dû attendre avant de pouvoir effectuer des essais dans ces caves privées.

M. El Omari a avancé que le jet grouting était une technique risquée, et pourtant c'est celle qui permettait de maîtriser au mieux les risques, en vue de garantir la stabilité du Palais du Midi, bâtiment qui devait être préservé. Par contre, la congélation aurait induit des risques de gonflement et de tassement.

Par ailleurs, l'usage du jet grouting, avec succès, pour l'accès à la station au niveau du n° 75, n'a jamais conduit GSS à penser que ce succès serait certain partout ailleurs. Ceci étant dit, le jet grouting a aussi été utilisé ailleurs sous le Palais du Midi avec réussite, pour plusieurs centaines de plots. Les premiers essais, pour le réglage des machines avant le lancement de la production industrielle des plots, ont été concluants. Une partie des voiles latéraux et des voiles transversaux ont été réalisés en jet grouting. Ce n'est qu'après la pose de plus de 300 pieux que les problèmes ont commencé à se manifester, à cause d'une variabilité des sols localisée, qui était difficilement prévisible. C'est pourquoi GSS a dû s'adapter à ces problèmes de variabilité.

M. Oliver Rittweger de Moor demande d'emblée si les orateurs invités sont soumis à une clause de confidentialité et s'ils peuvent parler librement. Il constate en tout cas que leur exposé apporte peu de réponses aux questions transmises au préalable par écrit.

La précipitation constatée par la Cour des comptes dans l'établissement du dossier d'adjudication aurait-elle compromis la qualité des études préparatoires et causé en fin de compte les coûteuses erreurs techniques commises sous le Palais du Midi? La STIB aurait-elle demandé à GSS d'accélérer la finalisation de l'étude, afin de pouvoir attribution le marché public avant les élections de mai 2019?

Il semble que, conscient de l'imperfection et de l'insuffisance de ses analyses, GSS aurait fait part à la STIB de ses réserves et aurait plaidé pour un report sur le futur adjudicataire du marché des travaux du soin d'effectuer les tests supplémentaires nécessaires et de refaire les calculs pour s'assurer que la technique du jet grouting fonctionnerait. La STIB aurait accepté ce report de responsabilité sur l'adjudicataire des travaux, créant ainsi une source de conflit potentiel entre celui-ci et le bureau d'études GSS durant la phase d'exécution. Les orateurs n'ont pas évoqué cette question dans leur exposé; qu'en est-il?

De heer Frédéric Dufour voegt eraan toe dat GSS nog voor het met zijn opdracht begon, wel degelijk op de hoogte was van de beperkte hoogte van de kelders van het Zuidpaleis. Het heeft daar rekening mee gehouden, maar het heeft even geduurd alvorens het in de kelders, die in privébezit waren, proeven kon uitvoeren.

De heer El Omari stelde dat jetgrouting een risicovolle techniek is. Toch was dat de techniek waarmee de risico's het best binnen de perken konden worden gehouden, zodat de stabiliteit van het Zuidpaleis, dat gevrijwaard moest blijven, niet in het gedrang kwam. Bevriezing daarentegen zou risico's op opzwellings- of verzakking hebben ingehouden.

Dat de jetgroutingtechniek succesvol was gebleken om de toegang tot het station aan de Stalingradlaan 75 te creëren, is voor GSS overigens nooit een reden geweest om aan te nemen dat die ook op andere plaatsen succesvol zou zijn. Hoe dan ook werd de jetgroutingtechniek ook elders onder het Zuidpaleis al met succes toegepast, voor enkele honderden wanden. De eerste proeven, die bedoeld waren om de machines af te stellen vóór de start van de industriële productie van de wanden, waren overtuigend. Een deel van de zij- en dwarswanden werden met jetgrouting verwezenlijkt. Pas nadat al meer dan 300 palen geplaatst waren, doken de eerste problemen op als gevolg van de variabele structuur van de bodem op bepaalde plaatsen, die moeilijk te voorspellen was. Naar aanleiding van die problemen moest GSS de nodige aanpassingen doen.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt vooreerst of de gastsprekers gebonden zijn aan een geheimhoudingsplicht en of zij vrijuit mogen spreken. Hun uiteenzetting biedt immers weinig antwoorden op de vragen die vooraf schriftelijk waren ingediend.

Zou de door het Rekenhof vastgestelde overhaasting bij het opstellen van het aanbestedingsdossier de kwaliteit van de voorbereidende studies in het gedrang hebben gebracht en uiteindelijk de dure technische fouten onder het Zuidpaleis hebben veroorzaakt? Heeft de MIVB GSS gevraagd om de studie sneller af te ronden om de overheidsopdracht vóór de verkiezingen van mei 2019 te kunnen gunnen?

Aangezien GSS er zich bewust van was dat zijn onderzoeken onvolmaakt en ontoereikend waren, zou het zijn bedenkingen aan de MIVB kenbaar hebben gemaakt en erop aangedrongen hebben om de toekomstige aannemer van de werken de nodige bijkomende testen te laten uitvoeren en nieuwe berekeningen te maken om zich ervan te vergewissen dat de jetgroutingtechniek zou werken. De MIVB zou ermee hebben ingestemd om de verantwoordelijkheid door te schuiven naar de aannemer van de werken, wat tijdens de uitvoeringsfase aanleiding zou hebben kunnen geven tot een conflict tussen de aannemer en het studiebureau GSS. De sprekers hebben daar in hun uiteenzetting niets over gezegd. Wat is daar van aan?

Le rapport de la Cour des comptes indique que le marché d'études attribué à GSS en 2013 était fixé à un prix de près de 4 millions d'euros, mais que les dépenses relatives à ce marché s'élevaient au 31 décembre 2024 à presque 20 millions d'euros, soit plus du quadruple du montant du marché initial. Comment l'expliquer? À titre de comparaison, le bureau d'études Clerbaux avait demandé 125.000 euros pour son rapport d'incidences sur l'environnement.

M. Frédéric Dufour répond d'abord que le marché passé entre la STIB et GSS contient bien une clause de confidentialité, comme dans tout marché public, notamment pour des questions de protection des données. Cependant, la STIB a autorisé les représentants de GSS à parler librement, sans réserve.

M. Lino Rosa confirme ensuite que GSS a adressé un courrier à la STIB, afin de synthétiser la situation à ce moment. Parce que l'entrepreneur venait d'être désigné, il allait pouvoir débiter la phase des études d'exécution. Dans ce cadre, GSS estimait opportun de lancer sans tarder des discussions avec l'entrepreneur, pour lui fournir les renseignements nécessaires à ces études.

En outre, GSS réclamait aussi de la STIB des informations complémentaires nécessaires, en temps utiles avant le démarrage des études d'exécution. Enfin, ce courrier avait aussi pour but de se prémunir du risque de modifications ultérieures de données d'entrée.

Partant, le courrier rappelait le contexte dans lequel GSS avait élaboré son étude et quelles étaient les informations encore à obtenir, pour ne pas devoir prendre en charge d'éventuelles études supplémentaires ultérieures, si l'entrepreneur se plaignait de manquer d'information. La date d'envoi de ce courrier n'était en rien liée à l'approche des élections, mais plutôt aux échéances fixées par le maître d'ouvrage.

M. Frédéric Dufour poursuit en démentant toute prétendue demande de décharge de responsabilité sur l'adjudicateur. Le cahier des charges a toujours attribué la charge des études d'exécution au groupement GSS, afin de déterminer les grands principes constructifs et les objectifs à atteindre. Dans cette perspective, GSS a donné l'instruction à l'entrepreneur de réaliser des parois étanches et une dalle de couverture, pour reprendre les efforts, et lui a recommandé la technique du jet grouting, qui serait la plus indiquée pour la maîtrise des risques. Il incombe à l'entreprise de paramétrer ses machines pour arriver aux résultats attendus et dans ce cadre les plots d'essais s'avèrent nécessaires tels que prévus dans le cahier des charges.

Cependant, il fallait que l'entreprise adjudicataire procédât aussi, à l'entame des travaux, à des essais supplémentaires, outre les analyses de GSS. Tout d'abord parce qu'il était impossible de réaliser ces essais anticipativement dans les caves du Palais du Midi, qui n'avait

In het verslag van het Rekenhof staat dat de in 2013 aan GSS gegunde studieopdracht was begroot op bijna 4 miljoen euro, maar dat de uitgaven voor die opdracht op 31 december 2024 waren opgelopen tot bijna 20 miljoen euro. Dat is meer dan vier keer zoveel als het oorspronkelijke bedrag. Hoe valt dat te verklaren? Ter vergelijking: het studiebureau Clerbaux had 125.000 euro gevraagd voor zijn milieueffectenrapport.

De heer Frédéric Dufour antwoordt dat het contract tussen de MIVB en GSS inderdaad een geheimhoudingsclausule bevat, zoals bij elke overheidsopdracht het geval is vanwege van de gegevensbescherming. De MIVB heeft de vertegenwoordigers van GSS echter toestemming gegeven om vrijuit en zonder voorbehoud te spreken.

De heer Lino Rosa bevestigt vervolgens dat GSS een brief heeft gestuurd naar de MIVB om de situatie op dat moment samen te vatten. Vermits de aannemer net was aangewezen, kon met de uitvoeringsstudies worden begonnen. Daarom vond GSS het wenselijk om de aannemer snel te spreken en hem de nodige informatie voor die studies te verstrekken.

Voorts vroeg GSS de MIVB ook om tijdig de nodige aanvullende informatie vóór de start van de uitvoeringsstudies te bezorgen. Ten slotte was de brief ook bedoeld om zich te beschermen tegen het risico dat de inputgegevens later gewijzigd zouden worden.

Daarom schetste de brief de context waarin GSS zijn studie had opgesteld en bevatte hij een overzicht van de informatie die nog moest worden verkregen, om te voorkomen dat GSS eventuele latere extra studies op zich zou moeten nemen, mocht de aannemer klagen over een gebrek aan informatie. De datum waarop die brief werd verzonden, had niets te maken met de naderende verkiezingen, maar met de deadlines die de bouwheer had vastgesteld.

De heer Frédéric Dufour ontkent dat er gevraagd zou zijn om de verantwoordelijkheid door te schuiven naar de opdrachtnemer. De verantwoordelijkheid voor de uitvoeringsstudies, die erop gericht waren de belangrijkste bouwprincipes en de te bereiken doelstellingen te bepalen, heeft krachtens het bestek altijd bij het consortium GSS gelegen. In dat verband heeft GSS de aannemer de opdracht gegeven om waterdichte wanden en een afdekplaat te vervaardigen om de krachten op te vangen en heeft het de jetgroutingtechniek aanbevolen als meest aangewezen techniek om de risico's binnen de perken te houden. Het is de verantwoordelijkheid van de aannemer om zijn machines zodanig af te stellen dat de vooropgestelde resultaten kunnen worden bereikt en daarbij leken de proeven waarin het bestek voorzag, noodzakelijk.

De aannemer moest echter bij de aanvang van de werken bovenop de analyses van GSS ook nog enkele aanvullende testen uitvoeren. Ten eerste omdat het niet mogelijk was om die testen eerder uit te voeren in de kelders van het Zuidpaleis, dat destijds nog niet was

pas encore été vidé de ses occupants à l'époque. Il n'avait donc pas été possible, avant le début des travaux, de faire entrer les machines appropriées dans les caves et faire les ouvertures requises.

De plus, l'adjudicataire devait effectuer ses propres essais parce que le jet grouting fait intervenir des machines complexes. Or, l'entreprise connaît sa machine, ses tailles de fraises, ses paramètres d'injection, ses réglages de débit, etc. Ce sont des paramètres que GSS, en tant que concepteur, ne peut figer, à moins d'imposer très tôt dans le processus un certain type de machine, ce qui aurait pour inconvénient de restreindre la concurrence face à l'appel d'offres.

M. Lino Rosa ajoute à cet égard qu'il faut faire la distinction entre d'une part les études d'exécution des ouvrages définitifs, qui sont à charge du bureau d'études, et d'autre part les études d'exécution des éléments provisoires, sous la responsabilité de l'entrepreneur, comme M. Dufour vient de l'expliquer. Or, le jet grouting est utilisé pour une structure provisoire: le temps de réaliser le tunnel, il supporte le palais du midi et empêche l'eau de rentrer dans la fouille. Une fois le tunnel réalisé, la structure provisoire est remplacée par un cadre complet en béton à l'intérieur de l'enceinte. Il n'y a pas eu un report de responsabilité sur l'adjudicataire. Il est de pratique courante que de telles études soient à sa charge.

Par ailleurs, il n'est pas pertinent de comparer le prix de l'étude de M. Clerbaux, relative à une modification du PRAS et qui n'a pas pris plus de six mois, et celui de l'étude de GSS. Les travaux de GSS portent sur plusieurs centaines de mètres d'ouvrage et ont duré treize ans.

Ceci étant dit, il est vrai que le coût des études de GSS ont subi une évolution à la hausse, entre autres en raison des nombreuses modifications apportées au projet en treize ans, suscitant plusieurs avenants au marché public. M. Rosa cite par exemple une prolongation du tunnel Fonsny ou la survenance d'éléments inconnus au stade de l'offre, comme la présence de collecteurs d'égouts et d'un évacuateur de crues, qui changeaient les travaux à étudier.

Ensuite, le projet a été considérablement remanié en 2017, après que GSS avait déjà réalisé quatre phases d'études, déposé un avant-projet et une demande de permis. Il ne restait plus à vrai dire qu'à rédiger le cahier des charges avant de lancer les travaux.

Il faut ajouter à cela des adaptations des études en cours de travaux, mais il s'agissait de légères corrections, comme dans tout projet. Ces éléments-là, qui portent sur des parties d'ouvrages terminées, ont généré des études

ontruimd. Daardoor was het niet mogelijk om voor de start van de werken de gepaste machines in de kelders te brengen en de vereiste openingen te maken.

Bovendien moest de opdrachtnemer zijn eigen proeven uitvoeren, omdat bij jetgrouting complexe machines worden gebruikt. Het bedrijf kent zijn machine, de afmetingen van de frezen, de injectieparameters, de debietinstellingen enzovoort. Dat zijn parameters die GSS, als ontwerper, niet kon vastleggen, tenzij het al in een zeer vroeg stadium van het proces een bepaald type machine zou hebben opgelegd, wat als nadeel zou hebben dat de concurrentie bij de offerteoproep werd beperkt.

De heer Lino Rosa verduidelijkt dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de uitvoeringsstudies over de definitieve bouwwerken, die onder de verantwoordelijkheid van het studiebureau vallen, en de uitvoeringsstudies over de tijdelijke elementen, die onder de verantwoordelijkheid van de aannemer vallen, zoals de heer Dufour heeft uitgelegd. Jetgrouting werd echter gebruikt voor een tijdelijke constructie, die het Zuidpaleis tijdens de aanleg van de tunnel moest ondersteunen en moest voorkomen dat er water in de sleuf zou komen. Zodra de tunnel is voltooid, zou de tijdelijke constructie worden vervangen door een volledige betonnen constructie binnen de afgebakende ruimte. Er is nooit sprake geweest om de verantwoordelijkheid door te schuiven naar de aannemer. Het is gangbaar dat die zelf instaat voor dergelijke studies.

Het is overigens niet ernstig om de prijs van de studie van de heer Clerbaux, die betrekking had op een wijziging van het GBP en niet langer dan zes maanden in beslag nam, te vergelijken met de prijs van de studie van GSS. De werken van GSS liepen over enkele honderden meter en duurden dertien jaar.

Het klopt echter dat de kostprijs van de studies van GSS is toegenomen. Dat was vooral het gevolg van de talrijke wijzigingen die in dertien jaar tijd aan het project zijn aangebracht, waardoor meerdere bijakten aan de overheidsopdracht werden toegevoegd. De heer Rosa verwijst bij wijze van voorbeeld naar een verlenging van de tunnel onder de Fonsnylaan en enkele nieuwe elementen die in de aanbestedingsfase nog niet bekend waren, zoals de aanwezigheid van rioolcollectoren en een overstort. Dat alles leidde ertoe dat er andere werken moesten worden onderzocht.

Bovendien werd het project in 2017 grondig bijgestuurd, nadat GSS al vier studiefasen had uitgevoerd en een voorontwerp en een vergunningsaanvraag had ingediend. Er hoefde eigenlijk alleen nog maar een bestek te worden opgesteld voordat de werken konden beginnen.

Daarbij komt nog dat er tijdens de werken aanpassingen van de studies nodig waren. Het ging echter om kleine correcties. Dat doet zich voor bij elk project. Die elementen, die betrekking hadden op reeds voltooide

complémentaires mais n'ont pas été de nature à suspendre le chantier en tout cas.

Cependant, les obstacles à l'utilisation du jet grouting sous le Palais du Midi ont également conduit GSS à effectuer plusieurs compléments d'études, au-delà de sa mission d'origine, dont l'étude patrimoniale du bâtiment et celle de sa déconstruction, qui n'étaient pas prévues au départ. Ces nouvelles études ont bien sûr fait aussi l'objet d'avenants.

L'orateur poursuit en expliquant que la hausse du coût des études est due aussi à une demande de réaménagement de l'avenue de Stalingrad, émanant de la ville de Bruxelles, alors que le cahier des charges prévoyait initialement une simple réfection à l'identique des voiries. Tous les plans de cette voirie ont donc dû être adaptés.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que le montant de 4 millions d'euros est celui qui figurait dans l'offre de GSS, qui remonte à 2011, et qu'il était entendu qu'il suivrait l'indexation du coût de la vie, comme tout marché public. Enfin, la prolongation du chantier, qui continue d'impliquer un suivi, justifie aussi l'évolution du coût des études.

Mme Sofia Bennani a relevé des explications de GSS que la technique de la congélation, qui avait été utilisée sous l'immeuble Côte d'Or, n'était pas indiquée sous le Palais du Midi, notamment en raison de l'absence de pieux en-dessous de ce dernier. Pourquoi, dès lors, ne pas avoir contourné cette difficulté en installant des pieux sous le Palais du Midi? Le chantier qui avait été réalisé sous l'immeuble Côte d'Or s'est en tout cas déroulé sans dommage à l'édifice.

La députée ne peut accepter, d'autre part, d'entendre que GSS ait été surpris par la nature hétérogène du sous-sol de la vallée de la Senne. Vu les nombreux éléments que GSS n'avait pas prévus dans le sous-sol, on peut s'interroger sur la suffisance de son expertise pour accompagner ce chantier.

La technique de la congélation a souvent été utilisée à Bruxelles par le passé, notamment pour la construction du métro, et elle ne supposait pas une destruction du Palais du Midi. Pourquoi dès lors avoir dérogé aux habitudes et avoir préconisé le jet grouting, qui était entouré de beaucoup d'incertitudes? Cette technique a lamentablement échoué.

D'autre part, l'avant-projet présenté par GSS ne tenait aucun compte des tracés alternatifs pour la ligne de métro, dont le tracé historique, qui aurait nécessité des expropriations, sans qu'une véritable comparaison de risque technique et financier ait été faite.

Enfin, Mme Bennani ne souhaite pas prêter une longue attention aux simulations soignées d'une reconstruction

delen van de werken, hebben aanleiding gegeven tot bijkomende studies, maar waren in ieder geval niet van dien aard dat de bouwplaats moest worden stilgelegd.

De belemmeringen voor het gebruik van de jetgroutingstechniek onder het Zuidpaleis hebben GSS er echter ook toe aangezet om, aansluitend op zijn oorspronkelijke opdracht, verschillende extra studies uit te voeren, waaronder een erfgoedstudie over het gebouw en een studie over de ontmanteling ervan, die aanvankelijk niet waren gepland. Ook voor die nieuwe studies werden uiteraard bijakten gesloten.

De spreker legt verder uit dat de toename van de studiekosten mede het gevolg was van een vraag van de stad Brussel om de Stalingradlaan herin te richten, terwijl in het bestek aanvankelijk enkel bepaald was om de wegen te herstellen in hun oorspronkelijke staat. Daardoor moesten alle plannen met betrekking tot die weg worden aangepast.

Daarnaast mag niet uit het oog worden verloren dat 4 miljoen euro het bedrag is dat was opgenomen in de offerte van GSS, die dateert van 2011, en dat werd overeengekomen dat dat bedrag, zoals gebruikelijk is bij overheidsopdrachten, zou worden geïndexeerd overeenkomstig de evolutie van de levensduurte. Ten slotte valt de stijging van de studiekosten ook te verantwoorden door het feit dat de werken langer duurden en dus ook opgevolgd moesten blijven worden.

Mevrouw Sofia Bennani leidt uit de uitleg van GSS af dat de bevrozingstechniek, die werd toegepast onder het gebouw van Côte d'Or, niet aangewezen was voor de werken onder het Zuidpaleis, omdat er geen funderingspalen onder dat gebouw staan. Waarom werd die moeilijkheid dan niet omzeild door palen te plaatsen onder het Zuidpaleis? Bij de eerder uitgevoerde werken onder het gebouw van Côte d'Or liep dat pand in elk geval geen schade op.

Voorts kan het parlamentslid niet aannemen dat GSS verrast zou zijn geweest door de heterogene aard van de ondergrond van de Zennevallei. Aangezien GSS blijkbaar heel wat elementen in de ondergrond niet had voorzien, kunnen we ons afvragen of het wel voldoende expertise in huis had om dit project in goede banen te leiden.

De bevrozingstechniek werd in het verleden vaak toegepast in Brussel bij de aanleg van de metro en vereiste niet dat het Zuidpaleis zou worden afgebroken. Waarom werd dan afgeweken van de gangbare praktijk en werd jetgrouting aanbevolen, een techniek die heel wat onzekerheden inhield? Die techniek is op een mislukking uitgedraaid.

Voorts hield het voorontwerp van GSS geen rekening met de alternatieve tracés voor de metrolijn, zoals het historische tracé, waarvoor onteigeningen nodig geweest zouden zijn, en werden de technische en financiële risico's niet eens met elkaar vergeleken.

Ten slotte wenst mevrouw Bennani niet uitvoerig stil te staan bij de verzorgde simulatiebeelden van een

du Palais du Midi. L'objet de la commission spéciale n'est pas le Palais du Midi, mais le métro 3.

M. Lino Rosa souligne d'emblée que GSS n'a pris aucune part dans la détermination du tracé de la ligne. Il s'agissait, dans l'offre à remettre, d'étudier les techniques nécessaires et de dimensionner les ouvrages sur la base d'un tracé prédéfini.

M. Arnaud Pineur indique ensuite que les pieux d'un bâtiment sont placés lors de la construction. Pour le Palais du Midi, qui n'en dispose pas, ce qui ferait office de pieux serait la reprise en sous-œuvre, étape délicate préalable à la réalisation du tunnel.

Le bâtiment Côte d'Or a en effet bien supporté une congélation du sol et le gonflement qui s'en est suivi, grâce à ses pieux, qui transmettaient sa charge plus bas. La technique de la congélation a effectivement été utilisée à plusieurs reprises à Bruxelles et GSS avait d'ailleurs prévu d'y recourir pour certaines étapes du projet.

M. Lino Rosa ajoute qu'une congélation des sols serait certes possible sous le Palais du Midi, mais son application serait bien plus complexe et plus coûteuse que ce ne fut le cas sous le bâtiment Côte d'Or. De même, on pourrait faire une reprise en sous-œuvre complète du Palais du Midi sur micropieux, mais cela coûterait très cher. Le jet grouting s'avère moins coûteux et plus rapide à exécuter.

M. Frédéric Dufour conteste également les allégations d'échec de la technique du jet grouting. Plusieurs centaines de colonnes de jet grouting ont été réalisées avec succès sous le Palais du Midi, de même qu'au niveau de l'accès du n° 75, qui se situe pourtant dans le lit de la Senne.

Mme Sofia Bennani rétorque que les dysfonctionnements du chantier sont évidents, au point qu'ils ont justifié la constitution d'une commission spéciale. Quel est dès lors le différentiel de prix en faveur du jet grouting, en ce compris le coût de la reconstruction du Palais du Midi?

M. Frédéric Dufour estime que la question posée revient à demander pourquoi on en est là aujourd'hui. La cause en est un désaccord entre la STIB et l'entreprise générale sur le montant et la durée des travaux proposés, à l'aide d'une technique adaptée de jet grouting. L'usage de cette technique en tant que tel n'est pas contesté par la STIB.

Mme Amélie Pans demande pour commencer s'il serait possible de mettre des pieux sous le Palais du Midi sans détruire le bâtiment.

L'intention initiale de la Région était de préserver l'intégrité du Palais du Midi lors du chantier. Pourtant, aux

heropbouw van het Zuidpaleis. De bijzondere commissie buigt zich immers niet over het Zuidpaleis, maar over Metro 3.

De heer Lino Rosa benadrukt vooreerst dat GSS geen aandeel heeft gehad in het bepalen van het tracé van de lijn. In de te bezorgen offerte dienden de noodzakelijke technieken te worden onderzocht en de afmetingen van de bouwwerken te worden vastgesteld op basis van een vooraf bepaald tracé.

De heer Arnaud Pineur verduidelijkt vervolgens dat de funderingspalen van een gebouw worden geplaatst tijdens de bouw ervan. Onder het Zuidpaleis staan er geen. Om dat gebrek op te vangen, zou het gebouw worden onderschoeid, een zeer heikele fase in aanloop naar de bouw van de tunnel.

Het gebouw van Côte d'Or heeft de bevrozing van de ondergrond en de daaropvolgende uitzetting inderdaad goed doorstaan dankzij de aanwezige funderingspalen, die de belasting van het pand naar diepere bodemlagen overbrachten. De bevrozingstechniek was inderdaad reeds meermaals toegepast in Brussel en GSS was ook van plan om die methode te gebruiken voor bepaalde fasen van het project.

De heer Lino Rosa voegt eraan toe dat het mogelijk zou zijn om de bodem onder het Zuidpaleis te bevrozen, maar dat het gebruik van die methode complexer en duurder zou zijn dan onder het gebouw van Côte d'Or. Het zou ook mogelijk zijn om het Zuidpaleis volledig te onderschoeien met micropalen, maar ook dat zou een pak geld kosten. Jetgrouting valt minder duur uit en kan sneller worden uitgevoerd.

De heer Frédéric Dufour is het er ook niet mee eens dat de jetgroutingstechniek mislukt zou zijn. Er waren met succes enkele honderden jetgroutingkolommen onder het Zuidpaleis aangemaakt, net als ter hoogte van de toegang op het nr. 75, die zich nochtans op de bedding van de Zenne bevindt.

Mevrouw Sofia Bennani antwoordt dat de tekortkomingen van het bouwproject overduidelijk zijn, in die mate dat een bijzondere commissie moest worden opgericht. Wat is het prijsverschil in het voordeel van jetgrouting, met inbegrip van wat het zou kosten om het Zuidpaleis herop te bouwen?

Volgens **de heer Frédéric Dufour** komt dat neer op de vraag waarom we ons vandaag in deze situatie bevinden. De oorzaak is een meningsverschil tussen de MIVB en de hoofdaannemer over het bedrag en de duur van de voorgestelde werken met behulp van een aangepaste jetgroutingstechniek. Het gebruik van die techniek op zich wordt door de MIVB niet betwist.

Mevrouw Amélie Pans vraagt om te beginnen of het mogelijk zou zijn om funderingspalen te plaatsen onder het Zuidpaleis zonder het gebouw af te breken.

De oorspronkelijke intentie van het gewest was om de integriteit van het Zuidpaleis tijdens de werken te

yeux de Mme Pans, ce bâtiment n'a qu'un patrimonial très relatif. N'aurait-il donc pas été plus judicieux de sacrifier dès le départ le Palais du Midi, pour une exécution plus rapide et moins onéreuse du chantier? Sait-on qui a décidé de préserver le bâtiment?

Par ailleurs, si GSS n'a pas eu son mot à dire dans la définition du tracé de la ligne, qui aurait pris cette décision? Les représentants de GSS considèrent-ils d'ailleurs, avec leur regard de professionnel, que le tracé retenu était le meilleur?

M. Olivier Willocx souligne, pour tenter de comprendre la valorisation du coût global de l'entité, que si l'on ramène la surface du Palais du Midi, soit à peu près 30.000 m², au coût du passage sous l'édifice, soit près de 500 millions d'euros, on arrive à une somme d'environ 16.000 euros du mètre carré. On peut faire des baignoires en or à ce prix-là.

Par ailleurs, puisque les cours intérieures étaient occupées par un gymnase ou par une salle de sport, pourquoi ne pas avoir d'emblée décidé de démonter le toit au-dessus des cours, pour disposer d'un accès direct et assez large au tunnel par en-haut?

M. Arnaud Pineur répond qu'il serait possible d'installer des pieux pour une reprise en sous-œuvre du Palais du Midi.

M. Lino Rosa ajoute que la destruction du Palais du Midi est une bonne question, qui rejoint celle du surcoût lié au travail souterrain avec reprise en sous-œuvre. Il faut envisager ce démantèlement. Mais il était plus délicat d'aborder cette question il y a treize ans, quand on ne disposait pas encore d'autant d'information sur l'état de bâtiment et de son sous-sol.

Quant au choix du tracé, GSS a bien entendu pris connaissance des différentes options présentes. Aucune des options de tracé n'est exempte de difficultés, qu'il s'agisse d'îlots d'immeubles, de couches de sol délicates ou d'incidence sur le réseau du pré-métro en service.

Quant à l'estimation du surcoût engendré par les travaux sous le Palais du Midi par rapport à un démantèlement, elle excède la mission de GSS et le cadre du gros œuvre en tant que tel. Les frais de relocalisation et d'indemnisation des occupants, par exemple, n'ont pas été calculés par GSS. De même, GSS n'a jamais fourni d'estimation d'un coût de 500 millions d'euros pour creuser un tunnel sous le Palais du Midi.

M. Arnaud Pineur revient sur la suggestion de démolir la toiture de la salle de sport, pour obtenir un accès plus aisé au chantier, en tout cas sur sa partie centrale, qui ne représente qu'environ trente mètres sur le tunnel à réaliser. Les ailes du Palais resteraient à traiter d'une autre façon.

vrijwaren. Volgens mevrouw Pans is de erfgoedwaarde van het gebouw echter zeer beperkt. Was het dan niet verstandiger geweest om het Zuidpaleis van bij het begin op te offeren, zodat de werken sneller en goedkoper hadden kunnen worden uitgevoerd? Weet men wie heeft beslist om dat gebouw te behouden?

Indien GSS geen inspraak had bij het bepalen van het tracé van de lijn, wie heeft die beslissing dan wel genomen? Vinden de vertegenwoordigers van GSS, vanuit hun vaktechnische achtergrond, dat het gekozen tracé de beste keuze was?

De heer Olivier Willocx wijst erop dat we, om ons een beter beeld te vormen van de taxatie van de totale kostprijs, de oppervlakte van het Zuidpaleis, ongeveer 30.000 m², in verhouding moeten brengen tot wat het kost om het tracé onder het gebouw door te trekken, bijna 500 miljoen euro. Dat komt neer op ongeveer 16.000 euro per vierkante meter. Voor dat bedrag zou men gouden badkuipen kunnen maken.

De binnenkoeren waren ingenomen door een gymzaal of sportzaal. Waarom werd dan niet van meet af aan beslist om het dak boven de binnenkoeren weg te nemen om vandaar rechtstreeks en met voldoende overschot van bovenaf toegang te krijgen tot de tunnel?

De heer Arnaud Pineur antwoordt dat het mogelijk zou zijn om funderingspalen te plaatsen om het Zuidpaleis te onderschoeien.

De heer Lino Rosa voegt eraan toe dat de vraag over de afbraak van het Zuidpaleis terecht wordt gesteld. Zij sluit aan bij de vraag hoeveel de ondergrondse werken om het gebouw te onderschoeien extra zouden kosten. Die ontmanteling moet worden overwogen. Dertien jaar geleden lag die vraag echter gevoeliger. Toen was er nog niet zoveel informatie beschikbaar over de toestand van het gebouw en de ondergrond ervan.

Wat de keuze van het tracé betreft, heeft GSS uiteraard kennisgenomen van de verschillende opties. Elk van de mogelijke tracés ging gepaard met de nodige problemen, die verband hielden met allerlei factoren, gaande van de bouwblokken, over gevoelige bodemlagen tot de impact op het bestaande premetronet.

Ramen hoeveel het extra zou kosten om de werken onder het Zuidpaleis uit te voeren in verhouding tot een ontmanteling van dat gebouw valt buiten de opdracht van GSS en het kader van de ruwbouwwerken als dusdanig. De kosten om de gebruikers elders onder te brengen en te vergoeden werden bijvoorbeeld niet berekend door GSS. Evenmin heeft GSS ooit een raming bezorgd van een kostprijs van 500 miljoen euro voor het graven van een tunnel onder het Zuidpaleis.

De heer Arnaud Pineur gaat in op het voorstel om het dak van de sportzaal af te breken om gemakkelijker toegang te krijgen tot de bouwplaats, althans tot het centrale deel ervan, dat slechts een dertigtal meter van de aan te leggen tunnel omvat. De vleugels van het Zuidpaleis zouden ook

Cela faciliterait certes les choses, mais cela signifierait un changement de paradigme par rapport au cadre initial de la mission, qui était de préserver le bâtiment.

Mme Amélie Pans demande si GSS a eu connaissance d'une étude sur les avantages potentiels d'une destruction du Palais du Midi.

M. Lino Rosa répond par la négative.

M. Stijn Bex demande à partir de quand Mme Van der Wee a été sollicitée pour étudier l'intérêt patrimonial du Palais du Midi. Celle-ci a eu des mots très forts à l'encontre des transformations du bâtiment, qui auraient anéanti ses qualités architecturales. On évoque bien sûr l'intérieur du Palais, puisque personne ne songe à démolir les façades.

Par ailleurs, le député demande à M. Marien, qui a présenté un plan de reconstruction du bâtiment, s'il a envisagé d'y ajouter des étages supplémentaires, en vue d'augmenter la valeur vénale de l'immeuble.

Pour en venir au bureau GSS, il est surprenant qu'il semble s'être résigné à ne pas obtenir d'accès aux caves du Palais au moment de faire ses essais géotechniques. GSS n'a donc bénéficié à ce moment que d'un accès incomplet aux salles du bâtiment, notamment au parking, et n'a pas commencé son rapport d'analyse par un avertissement en préambule, pour indiquer les limites des analyses qu'il a su effectuer. Cette restriction a-t-elle été mentionnée dans les rapports de GSS?

D'autre part, les orateurs de GSS ont plusieurs fois souligné le paradigme qui leur avait été imposé de ne pas porter atteinte à l'intégrité du Palais du Midi. Cependant, GSS n'a pas hésité, à un moment donné, à proposer, de sa propre initiative, un démantèlement du bâtiment pour faciliter le chantier. A-t-il lancé un avertissement, vu son expérience et sa prudence, au maître d'ouvrage à ce sujet, avant l'analyse de Mme Van der Wee? A-t-il osé remettre en cause le paradigme de départ auprès des autorités régionales?

Mme Barbara Van der Wee indique qu'elle a été saisie de cette mission en 2023 par la STIB. Il s'agit de faire une distinction entre les transformations antérieures à 1950, qui ont respecté la conception d'origine de ce bâtiment, et les suivantes, qui ont réduit à néant le caractère original des éléments intérieurs. L'immeuble est aujourd'hui difficilement lisible dans sa structure.

M. Jean-Pierre Marien précise que la simulation de reconstruction exposée ne comporte pas de surfaces supplémentaires pour répondre à la volonté de la ville de Bruxelles et d'urban.brussels de revenir au gabarit initial et de ne pas reconstruire le troisième étage.

in dat geval nog op een andere wijze moeten worden aangepakt. Het zou de zaken zeker vergemakkelijken, maar het zou een complete ommezwaai betekenen ten opzichte van het oorspronkelijke opzet van de opdracht om het gebouw te vrijwaren.

Mevrouw Amélie Pans vraagt of GSS heeft kennisgenomen van een studie over de potentiële voordelen van een afbraak van het Zuidpaleis.

De heer Lino Rosa antwoordt van niet.

De heer Stijn Bex vraagt vanaf wanneer mevrouw Van der Wee gevraagd werd om de erfgoedwaarde van het Zuidpaleis te onderzoeken. Zij deed immers de krasse uitspraak dat de verbouwingen van het pand de architecturale kwaliteiten ervan teniet hebben gedaan. Het gaat daarbij uiteraard om de binnenkant van het Zuidpaleis. Niemand denkt er immers aan om de gevels af te breken.

Voorts vraagt het parlementslid aan de heer Marien, die een plan voor de heropbouw van het pand heeft voorgesteld, of hij heeft overwogen om bijkomende verdiepingen toe te voegen om de verkoopwaarde van het gebouw te verhogen.

Hij vindt het verrassend dat het studiebureau GSS er vrede mee leek te hebben dat het geen toegang kreeg tot de kelders van het Zuidpaleis, toen het zijn geotechnische proeven uitvoerde. GSS had op dat moment dus geen volledige toegang tot de ruimten van het gebouw, maar enkel tot de parking, en heeft in zijn analyseverslag bij wijze van inleidende waarschuwing niet gewezen op de beperkingen van de uitgevoerde onderzoeken. Staat daar iets over vermeld in de rapporten van GSS?

Voorts hebben de sprekers van GSS herhaaldelijk gewezen op het uitgangspunt dat hun was opgelegd, namelijk dat het Zuidpaleis intact moest blijven. GSS heeft echter op een bepaald moment uit eigen beweging voorgesteld om het gebouw af te breken teneinde de werken te vergemakkelijken. Heeft GSS dat vanuit zijn ervaring en in al zijn behoedzaamheid diets gemaakt aan de opdrachtgever vóór de analyse van mevrouw Van der Wee? Heeft het bureau het aangedurfd om het oorspronkelijke uitgangspunt bij de gewestelijke overheid ter discussie te stellen?

Mevrouw Barbara Van der Wee zegt dat zij haar opdracht in 2023 van de MIVB heeft gekregen. Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de verbouwingen van vóór 1950, die het oorspronkelijke concept van het gebouw hebben bewaard, en de latere ingrepen, die het oorspronkelijke karakter van de binnenkant hebben tenietgedaan. De huidige structuur van het gebouw is onoverzichtelijk.

De heer Jean-Pierre Marien verduidelijkt dat de toegelichte simulatie van de heropbouw geen bijkomende oppervlakten omvat teneinde tegemoet te komen aan de wens van de stad Brussel en urban.brussels om terug te keren naar het oorspronkelijke bouwvolume en de derde verdieping niet herop te bouwen.

M. Frédéric Dufour dit ensuite que GSS, vu son manque d'accès aux caves du Palais du Midi, a inséré dans les contrats d'adjudication une clause mentionnant la nécessité de réaliser des essais complémentaires, pour lever les doutes. Cependant, M. Dufour tient à rappeler que GSS avait pu faire des essais sous le parking, contrairement aux caves, et que c'est dans le sol sous le parking que les problèmes de jet grouting ont été constatés, et pas sous les caves. C'est à l'endroit où GSS disposait de données qu'il a rencontré des problèmes bien que plusieurs plots de jet grouting avaient au préalable présenté les résultats attendus dont les plots d'essais. En outre, il faut se souvenir que la technique du jet grouting n'avait pas été envisagée avant 2017.

M. Lino Rosa ajoute que toutes les options ont été considérées au sujet d'une déconstruction du Palais du Midi. Comme M. Pineur l'a expliqué, un démontage des toitures des cours intérieures n'aurait apporté qu'une aide très partielle et le problème persistait dans les autres parties. Cette hypothèse n'a donc pas été retenue.

Pourquoi GSS n'a-t-il pas proposé d'emblée de renoncer au paradigme de l'intégrité du bâtiment et de le démolir partiellement? Il faut garder à l'esprit que la mission de GSS reste avant tout l'étude du gros œuvre et du parachèvement d'ouvrages enterrés, qui, de plus, étaient censés passer bien en profondeur sous le Palais du Midi, sans répercussion sur sa structure. Les équipes de GSS ne comptaient à l'époque aucun historien ni aucun architecte spécialisé en patrimoine. C'est pourquoi les visites du Palais portaient sur le sous-sol et le niveau d'assise des fondations, mais pas sur l'aménagement des étages.

Ce n'est qu'à partir de 2017, quand le projet fut grandement modifié et que le niveau du tunnel fut remonté, qu'il a fallu accroître les analyses et les essais dans les caves, après des mois de pourparlers avec la ville de Bruxelles pour obtenir l'autorisation d'intervenir dans les caves. Tout le monde ignorait à l'époque les difficultés que le sous-sol allait engendrer et personne n'envisageait une démolition du bâtiment.

M. Jamal Ikazban estime que, si la mission attribuée à GSS semblait bien balisée au départ, elle s'est avérée de plus en plus compliquée, au point que l'équation apparaît aujourd'hui insoluble. Pourquoi GSS n'y renonce-t-il donc pas? Les représentants de GSS ont d'ailleurs fait part de leurs réticences initiales à faire passer le tunnel de métro sous le Palais du Midi, ce qui induit une fois encore la question de savoir si le tracé choisi était le meilleur possible. Pourquoi ne pas avoir tout simplement emprunté le tunnel du pré-métro, comme on a fait au boulevard Léopold II? Cette option semblait assez évidente, hormis

De heer Frédéric Dufour verklaart vervolgens dat GSS, aangezien het geen toegang had tot de kelders van het Zuidpaleis, in de aanbestedingscontracten een clause had opgenomen waarin werd gewezen op de noodzaak om bijkomende proeven uit te voeren om de twijfels weg te nemen. Hij wenst evenwel te benadrukken dat GSS wel proeven heeft kunnen uitvoeren onder de parking, in tegenstelling tot in de kelders, en dat het precies in de bodem onder de parking is dat de problemen met jetgrouting zijn vastgesteld, en niet onder de kelders. De problemen zijn dus opgetreden op de plaats waarover GSS wel gegevens had, hoewel meerdere jetgroutingkolommen, waaronder de proefkolommen, voordien de verwachte resultaten hadden opgeleverd. Bovendien mogen we niet vergeten dat de jetgroutingtechniek vóór 2017 niet werd overwogen.

De heer Lino Rosa voegt eraan toe dat alle opties voor een afbraak van het Zuidpaleis in overweging zijn genomen. Zoals de heer Pineur heeft uitgelegd, zou een ontmanteling van de daken van de binnenkoeren slechts een zeer gedeeltelijke oplossing hebben geboden en zou het probleem in de andere delen gewoon hetzelfde gebleven zijn. Daarom werd daar niet voor gekozen.

Waarom heeft GSS niet van bij het begin voorgesteld om af te stappen van het uitgangspunt om de integriteit van het gebouw te vrijwaren en het gedeeltelijk af te breken? We moeten voor ogen houden dat de opdracht van GSS in de eerste plaats betrekking had op de studie van de ruwbouw en de afwerking van ondergrondse constructies, die bovendien op een aanzienlijke diepte onder het Zuidpaleis zouden worden aangelegd zonder dat zij enige impact zouden hebben op de structuur van het gebouw. De teams van GSS hadden destijds geen historicus, noch een architect die gespecialiseerd was in erfgoed, in hun rangen. Daarom ging tijdens de bezoeken aan het Zuidpaleis de aandacht uit naar de ondergrond en het niveau van de funderingen, en niet naar de inrichting van de verdiepingen.

Pas vanaf 2017, toen het project ingrijpend werd gewijzigd en beslist werd om de tunnel hoger aan te leggen, moesten bijkomende onderzoeken en proeven worden uitgevoerd in de kelders, na maandenlange gesprekken met de stad Brussel om toestemming te krijgen om de kelders te betreden. Op dat moment was niemand zich bewust van de problemen die de ondergrond zou teweegbrengen. Een afbraak van het gebouw werd dan ook niet overwogen.

De heer Jamal Ikazban meent dat de opdracht van GSS aanvankelijk goed was afgebakend, maar steeds complexer is geworden en de knoop vandaag gewoon onontwarbaar is. Waarom trekt GSS zich dan niet terug? Bovendien stonden de vertegenwoordigers van GSS aanvankelijk terughoudend tegenover het idee om de metrotunnel onder het Zuidpaleis te laten lopen, waardoor we ons nogmaals kunnen afvragen of het gekozen tracé wel het meest aangewezen was. Waarom werd niet gewoon de premetrotunnel gebruikt, zoals onder de Leopold II-laan werd gedaan? Die optie leek vanzelfsprekend, afgezien van

le coude de la ligne à Lemonnier. Elle aurait peut-être évité un désastre au quartier Stalingrad. À la station de la Gare du Midi, il y a, sur un même quai, d'un côté une voie de métro et de l'autre, une voie de tram.

D'autre part, dans l'exposé, les orateurs ont rapidement passé en revue les techniques envisageables sous le Palais du Midi, avant de s'attarder à celle du jet grouting, qui a manifestement leur préférence. Pourtant, cette technique a été un échec à certains endroits. Pourquoi dès lors ne pas utiliser plusieurs techniques différentes, en fonction des sols en présence? Si la congélation des sols a fait ses preuves sous le bâtiment Côte d'Or, il faut la considérer sérieusement. Les références présentées par les orateurs en matière de génie civil sont-elles des résultats propres à GSS ou s'agit-il de données de petits bureaux d'études qui auraient été rachetées?

Les orateurs ont aussi répété à plusieurs reprises que des techniques avaient été écartées à cause de l'exigüité de l'espace de travail et de l'encombrement des machines qui opèrent. Mais ne serait-il pas possible de recourir à des machines plus réduites, voire de les construire, puisqu'on construit bien des tunneliers sur mesure?

Par ailleurs, les orateurs ont indiqué que le chantier sous la place de la Constitution était réalisé à 70 %. Mais qu'en est-il sous le Palais du Midi? Que reste-t-il à faire? Vu la situation déplorable dans laquelle les riverains ont été plongée, n'aurait-on pas dû privilégier dès le départ la démolition de l'édifice, pour faciliter et abrégier le chantier?

M. Frédéric Dufour réplique que l'équation n'est pas insoluble. Il y a une solution technique à disposition. Le chantier est suspendu à cause d'un blocage sur le prix demandé. Quant à la question des tracés alternatifs à celui qui passe sous le Palais du Midi, même si GSS n'a jamais étudié ce point, il apparaît qu'aucun autre tracé n'est exempt de défaut. Les autres options comportent des croisements avec des boulevards ou avec une ligne de tram ou exigent des expropriations ou des rabotages de coins de mur, par exemple.

Ensuite, pourquoi ne pas utiliser tout simplement le tunnel du pré-métro, comme pour d'autres lignes construites avant? Il faut bien reconnaître que la logique du pré-métro bruxellois est unique. Il n'y a pas d'équivalent ailleurs dans le monde. Cependant, le coude de la ligne de tram, entre Lemonnier et la Gare du Midi, est beaucoup trop serré; il est presque à angle droit. Cette géométrie des voies est impraticable pour un métro, pour des raisons de sécurité et d'usure des rails et de roues. C'est pourquoi le projet de ligne élargit ce coude, tout en insérant une station. De plus, la ligne du pré-métro présente aussi un second obstacle, le croisement avec une autre ligne de

de bocht die de lijn zou maken ter hoogte van Lemonnier. Op die manier had een ramp in de Stalingradwijk vermeden kunnen worden. In het Zuidstation heb je op eenzelfde perron aan de ene kant een metrospoor en aan de andere kant een tramspoor.

Voorts hebben de sprekers in hun uiteenzetting de mogelijke technieken onder het Zuidpaleis tamelijk snel overlopen, om vervolgens uitvoerig stil te staan bij de jetgroutingtechniek, die duidelijk hun voorkeur geniet. Nochtans heeft die techniek op bepaalde plaatsen gefaald. Waarom werd dan niet gekozen voor een combinatie van verschillende technieken, al naargelang van de aanwezige bodemstructuur? De bevrozingstechniek heeft zijn nut bewezen onder het gebouw van Côte d'Or en moet dus ernstig in overweging worden overwogen. Zijn de referenties over de civieltechnische werken die de sprekers in hun uiteenzetting hebben aangehaald, verkregen door GSS zelf of gaat het om gegevens van kleinere studiebuureaus die het heeft overgekocht?

De sprekers herhaalden ook meermaals dat bepaalde technieken werden uitgesloten vanwege de beperkte werkruimte en de grootte van de gebruikte machines. Is het echter niet mogelijk om kleinere machines in te zetten, of om er desnoods te ontwikkelen, zoals ook tunnelboormachines op maat worden gemaakt?

Voorts wezen de sprekers erop dat de werken onder het Grondwetplein voor 70 % voltooid zijn. Hoeveel staat het echter met de werken onder het Zuidpaleis? Wat moet daar nog gebeuren? Had men er, gezien de erbarmelijke toestand waarin de buurtbewoners zijn terechtgekomen, niet van bij het begin voor moeten kiezen om het gebouw af te breken, zodat de werken gemakkelijker en binnen een kortere tijdspanne konden worden uitgevoerd?

De heer Frédéric Dufour antwoordt dat de knoop niet onontwarbaar is. Er bestaat wel degelijk een technische oplossing. De werken liggen stil, omdat er een patstelling is omtrent de gevraagde prijs. GSS heeft de alternatieve tracés voor de doortocht onder het Zuidpaleis nooit onderzocht, maar geen enkel ander tracé blijkt zonder nadelen te zijn. De andere opties behelzen kruisingen met bepaalde lanen of een tramlijn, of vereisen onteigeningen of slijpwerken aan muurhoeken.

Waarom wordt niet gewoon de premetrotunnel gebruikt, zoals dat voor andere, eerder aangelegde lijnen werd gedaan? We moeten erkennen dat de Brusselse premetro een uniek concept is. Nergens ter wereld bestaat iets gelijkaardigs. De bocht die de tramlijn maakt tussen Lemonnier en het Zuidstation, is echter veel te scherp en vormt bijna een rechte hoek. Een dergelijke schikking van de sporen is ongeschikt voor metroverkeer om redenen die verband houden met veiligheid en de slijtage van de sporen en wielen. Daarom zou die bocht op de geplande lijn worden verbreed en een station worden ingevoegd. Bovendien houdt de premetrolijn nog een tweede

tram. Il est impossible de faire croiser du tram et du métro sur les mêmes voies.

M. Lino Rosa ajoute qu'on ne peut pas faire se croiser sur les mêmes voies du tram et du métro.

M. Frédéric Dufour explique qu'un métro, au contraire d'un tram, nécessite un troisième rail pour apporter l'électricité. Faire cohabiter deux systèmes d'alimentation électrique sur une même voie serait complexe, sans parler de la signalisation différente.

M. Lino Rosa poursuit en indiquant que le problème du coude des voies était déjà connu des concepteurs du pré-métro, qui avaient prévu pour ce faire une amorce de voies de métro vers le boulevard Lemonnier, sous des terrains qui ont été lotis ensuite.

Par ailleurs, GSS n'a pas utilisé de références de petits bureaux. Les références citées dans l'exposé sont propres à GSS et émanent d'ingénieurs participant à ses équipes.

Quant à l'idée de faire fabriquer des machines à gabarit plus réduit, comme ce fut le cas à l'époque de la construction du pré-métro, elle n'est pas convaincante. L'ancien pertuis de la Senne, où passe le pré-métro, est plus haut que les caves du Palais du Midi, qui sont même trop basses que pour pouvoir accueillir une machine comme le «dreamcutter». Ce point a été longuement étudié par GSS.

Enfin, le chantier, qui représente un tronçon d'environ 120 mètres, est à l'arrêt sous le Palais du Midi. Deux options restent ouvertes: le passage sous l'édifice au moyen d'un jet grouting dit amélioré, qui est la plus coûteuse, et la déconstruction du Palais, pour laquelle une demande de permis d'urbanisme a été déposée. Il revient aux autorités régionales de trancher.

Mme Joëlle Maison admet que les questions techniques en jeu sont complexes. Un débat public entre ingénieurs, notamment sur la question du gonflement des sols suite à une congélation, serait intéressant. D'autres experts entendus par le Parlement ont affirmé que d'autres techniques que le jet grouting, dont les fouilles blindées avec congélation, les palplanches ou le «dreamcutter», étaient envisageables dans les caves du Palais du Midi.

Les représentants de GSS ont affirmé que les difficultés survenues en juin 2021, après la pose de plusieurs centaines de pieux, étaient inattendues. La variabilité des sols aurait été difficilement prévisible.

Cependant, le bureau Stratec, le 2 mai 2018, a rendu un rapport d'incidence relatif à la station Toots Thielemans, dans lequel il estimait indispensable de réaliser une étude du contexte hydrogéologique et géotechnique au droit de la zone de chantier, préalablement à la réalisation du chantier. Une telle étude n'avait en tout pas été effectuée au moment de l'étude d'incidence de Stratec. Etant donné

hindernis in, namelijk de kruising met een andere tramlijn. Het is onmogelijk om een tram en een metro elkaar op dezelfde sporen te laten kruisen.

De heer Lino Rosa voegt eraan toe dat tram- en metro-verkeer elkaar niet kunnen kruisen op dezelfde sporen.

De heer Frédéric Dufour verduidelijkt dat een metro, in tegenstelling tot een tram, een derde spoor nodig heeft voor de stroomvoorziening. Het zou bijzonder complex zijn om twee stroomsystemen op één spoor te combineren, om nog maar te zwijgen van de verschillende signalisaties.

De heer Lino Rosa legt verder uit dat de ontwerpers van de premetro al op de hoogte waren van het probleem van de bocht. Daarom hadden zij in een eerste stuk metrosporen voorzien in de richting van de Lemonnierlaan, onder percelen die nadien werden verkaveld.

GSS heeft voorts geen gebruik gemaakt van referenties van kleine bureaus. De referenties die werden aangehaald in de uiteenzetting, zijn wel degelijk eigen referenties van GSS, afkomstig van zijn eigen ingenieurs.

Het voorstel om kleinere machines te bouwen, zoals destijds bij de aanleg van de premetro, vindt hij niet overtuigend. De oude Zennekoker waarin de premetro loopt, is hoger dan de kelders van het Zuidpaleis, die zelfs te laag zijn om een machine zoals de «dreamcutter» te kunnen inzetten. Dat aspect werd uitgebreid onderzocht door GSS.

De werken onder het Zuidpaleis, waar ongeveer 120 meter van het tracé zou worden aangelegd, liggen momenteel stil. Er zijn nog twee opties: een doorgang onder het gebouw maken met behulp van een verbeterde jetgroutingstechniek, wat de duurste optie is, of het paleis afbreken, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning werd aangevraagd. Het is aan de gewestelijke overheid om de knoop door te hakken.

Mevrouw Joëlle Maison erkent dat dit een complex technisch verhaal is. Het zou interessant zijn om ingenieurs met elkaar in debat te laten gaan over de opzwellen van de bodem als gevolg van het gebruik van de bevrozingstechniek. Andere deskundigen die het Parlement heeft gehoord, verklaarden dat er in de kelders van het Zuidpaleis ook andere technieken dan *jetgrouting* mogelijk waren, zoals een combinatie van beschoeide sleuven en de bevrozingstechniek, damwanden of de dreamcutter.

De vertegenwoordigers van GSS stelden dat de problemen die in juni 2021 opdoken, nadat er al enkele honderden palen waren geplaatst, onverwacht waren. De variabele samenstelling van de bodem zou moeilijk te voorspellen zijn geweest.

et bureau Stratec heeft echter op 2 mei 2018 een milieueffectenrapport uitgebracht met betrekking tot het station Toots Thielemans, waarin het noodzakelijk achtte om - vóór de uitvoering van de werken - een studie uit te voeren over de hydrogeologische en geotechnische omstandigheden op de bouwplaats. Toen Stratec de effectenstudie uitvoerde, had een dergelijk onderzoek in elk

la STIB, au même moment, a commandé à GSS l'établissement du dossier d'adjudication et du cahier spécial des charges, pourquoi ne pas lui avoir opposé les mesures de précaution recommandées par Stratec?

M. Arnaud Pineur répond tout d'abord qu'un gonflement du sol n'est pas un problème en soi, mais implique des interventions préalables de reprise en sous-œuvre, qui seront différentes selon que le bâtiment est posé sur des pieux ou directement sur le sol. D'autre part, des techniques comme les palplanches ou le «dreamcutter» pourraient certes fonctionner, mais elles ne présentent pas d'avantages significatifs en termes financiers, de planning ou de risque par rapport au jet grouting.

M. Frédéric Dufour en vient aux recommandations de Stratec en matière de géotechnique. Bien avant cette étude, GSS savait que la situation était compliquée et Stratec n'a fait que le confirmer. Par contre, la solution technique avancée par GSS, qui ne requiert aucune déconstruction du Palais du Midi, se fonde sur les données issues des campagnes géotechniques faites par GSS. De même, en matière d'hydrologie, GSS a bien pris en compte l'étude d'incidence et, par ailleurs des passages de nappes étaient prévus dans la dalle, de manière à ne pas perturber les écoulements d'eau à cet endroit.

M. Lino Rosa indique que, l'étude de Stratec, portait plutôt sur les effets sur l'environnement, notamment sur l'écoulement des eaux dans le sol alors les aspects structurels sont examinés par des bureaux de contrôle, qui ont validé les études de GSS.

M. Benjamin Dalle constate un changement de paradigme à l'égard du Palais du Midi. Il s'agissait d'abord de ne pas porter atteinte à son intégrité, alors qu'on affirme aujourd'hui que l'intérieur du bâtiment n'a plus de valeur architecturale et qu'il est même dangereux pour les usagers.

D'autre part, le projet de métro a été fondamentalement modifié en 2017 dans la zone Constitution, en raison des demandes de la STIB, d'urban.brussels, de la commune de Saint-Gilles et de la ville de Bruxelles. M. Dufour, qui jouit d'une grande expérience et a conduit de nombreux autres projets à l'étranger, a-t-il déjà été confronté à de telles interventions politiques ou administratives?

Ces modifications ont aussi eu pour lourde conséquence de relever le niveau du tunnel, ce qui complexifia sa réalisation sous le Palais du Midi. Qui a avalisé ce changement de profondeur, malgré la hausse du risque sous le bâtiment et selon quelle analyse de risque? N'aurait-ce pas été le moment indiqué pour envisager sérieusement la démantèlement du Palais du Midi voire un autre tracé?

geval nog niet plaatsgevonden. Op datzelfde moment gaf de MIVB GSS de opdracht om het aanbestedingsdossier en het bestek op te stellen. Waarom heeft het de openbaarvervoersmaatschappij dan niet gewezen op de door Stratec aanbevolen voorzorgsmaatregelen?

De heer Arnaud Pineur antwoordt eerst en vooral dat het opzwellen van de bodem op zich geen probleem vormt, maar wel voorafgaande onderschoeiing vereist. De manier waarop die ingreep moet worden uitgevoerd, verschilt echter al naargelang het gebouw op palen staat of rechtstreeks op de bodem rust. Anderzijds zouden technieken zoals damwanden of de dreamcutter kunnen werken, maar die bieden geen noemenswaardige voordelen qua kostprijs, planning of risico's in vergelijking met *jetgrouting*.

De heer Frédéric Dufour gaat in op de geotechnische aanbevelingen van Stratec. Al lang voor die studie wist GSS dat de situatie allesbehalve eenvoudig was, en Stratec heeft dat alleen maar bevestigd. De door GSS voorgestelde technische oplossing, waarbij het Zuidpaleis niet hoefde te worden afgebroken, was daarentegen gebaseerd op de gegevens van de door GSS uitgevoerde geotechnische proeven. Voorts heeft GSS wel degelijk rekening gehouden met de hydrologische aanbevelingen van de effectenstudie. Er was overigens voorzien in een zogenaamd grondwaterbalanceringsstelsel om de waterdoorstroming op die plek niet te verstoren.

De heer Lino Rosa stelt dat in de studie van Stratec de aandacht veeleer uitging naar de gevolgen voor het leefmilieu, en dan meer bepaald de waterdoorstroming in de bodem, terwijl de structurele aspecten onderzocht werden door de controlebureaus, die de studies van GSS hebben goedgekeurd.

De heer Benjamin Dalle stelt vast dat de opvatting over wat er moet gebeuren met het Zuidpaleis, volledig aan het veranderen is. Aanvankelijk was bepaald dat het intact moest worden gehouden. Vandaag horen we echter dat de binnenkant van het gebouw geen architecturale waarde meer heeft en zelfs gevaarlijk is voor de gebruikers.

Voorts werd het metroproject ter hoogte van het Grondwetplein in 2017 op vraag van de MIVB, urban.brussels, de gemeente Sint-Gillis en de stad Brussel ingrijpend gewijzigd. Heeft de heer Dufour, die over ruime ervaring beschikt en al talrijke andere projecten in het buitenland heeft geleid, al eens te maken gehad met dergelijke politieke of administratieve bijstellingen?

Die wijzigingen hadden ook als belangrijk gevolg dat de tunnel hoger moest worden aangelegd, waardoor het moeilijker zou worden om die onder het Zuidpaleis door te trekken. Wie heeft zijn fiat gegeven om de diepte te wijzigen, ook al zouden zich daardoor grotere risico's aandienen onder het gebouw, en op basis van welke risicoanalyse? Zou dat niet het uitgelezen moment zijn geweest om ernstig na te denken over de ontmanteling van het Zuidpaleis en, waarom ook niet, over een ander tracé?

Par ailleurs, au vu des difficultés d'accès aux caves, qui étaient occupées par des personnes privées, pourquoi GSS n'a-t-il pas demandé à l'autorité publique une négociation avec les propriétaires voire, au besoin, une expropriation?

M. Pineur a quant à lui annoncé des manquements graves de sécurité au Palais du Midi. Nonante pour cent des échantillons ne seraient pas conformes aux normes de capacité portante et, pire encore, de résistance au feu. Cela signifie-t-il qu'il était irresponsable d'y héberger des associations sportives et des écoles? Faudrait-il de toute façon démanteler ou rénover en profondeur le bâtiment, avec ou sans construction d'un métro?

Enfin, si les qualités architecturales du Palais ont été annihilées au moins depuis les années 1970, pourquoi est-ce seulement en 2023 que la STIB s'est inquiétée de l'intérêt patrimonial du bâtiment? Dans l'hypothèse d'une reconstruction, pourquoi vouloir conserver l'intégralité des façades, ce qui diminue fortement les possibilités de réaménagement? Serait-il concevable de ne préserver qu'une partie de ces façades, pour ouvrir plus largement l'édifice au public?

M. Jean-Pierre Marien répond qu'une démolition partielle des façades serait une idée malheureuse, parce que le principal élément d'intérêt, ce sont justement les façades dans leur entièreté. Le Palais du Midi est un bâtiment qui imprime une marque dans le tissu bruxellois. Les façades sont d'origine dans leur majeure partie. C'est donc une donnée d'entrée du projet.

De plus, la ville de Bruxelles tient beaucoup à conserver les unités de commerce du rez-de-chaussée. Le rythme de la structure et la profondeur des ailes sont tributaires des deux cours intérieures et du passage central, qui coupe un bâtiment de 170 m de long et relie les deux boulevards. Par-delà ces considérations, la structure même du bâtiment, rythmée tous les 7 mètres environ, pour une profondeur d'une quinzaine de mètres, est intéressante parce qu'elle s'adapte parfaitement à des programmes actuels.

Par ailleurs, l'étude historique du Palais du Midi a été demandée en 2023 seulement, ce qui correspond à l'évolution du chantier. Avant cela, la démolition de l'édifice n'était pas du tout envisagée. Ce n'est qu'à partir du moment où cette hypothèse a été soulevée qu'est apparue la nécessité d'une étude patrimoniale préalable, afin de déterminer les éléments à conserver.

Mme Barbara Van der Wee abonde dans le même sens. Les façades éclectiques du Palais du Midi ont une valeur particulière dans l'architecture à Bruxelles et elles sont en outre en bonne partie intactes. Il n'y a aucune raison de ne préserver que partiellement ce patrimoine. Les transformations apportées aux façades ont leur intérêt aussi.

M. Frédéric Dufour répond ensuite que des modifications de projet à l'instigation de pouvoirs politiques sont

Voorts was het moeilijk om toegang te krijgen tot de kelders, omdat die in privéhanden waren. Waarom heeft GSS de overheid niet gevraagd om met de eigenaars te onderhandelen of, indien nodig, over te gaan tot onteigening?

De heer Pineur heeft melding gemaakt van ernstige veiligheidsgebreken in het Zuidpaleis. Negentig procent van de proeven wezen op een gebrek aan conformiteit met de normen inzake draagkracht en, erger nog, op problemen met de brandveiligheid. Betekent dat dan dat het onverantwoord was om er sportverenigingen en scholen in te huisvesten? Is het dus hoe dan ook niet nodig om het gebouw te ontmantelen of grondig te renoveren, ongeacht of er een metro komt of niet?

Als de architecturale kwaliteiten van het paleis al minstens sinds de jaren zeventig zijn tenietgedaan, waarom is de MIVB zich dan pas vanaf 2023 zorgen beginnen te maken over de erfgoedwaarde van het gebouw? Waarom zouden bij een eventuele heropbouw alle gevels behouden moeten blijven, wetende dat dat de herinrichtingsmogelijkheden sterk zou beperken? Is het denkbaar om slechts een deel van de gevels te laten staan, zodat het gebouw toegankelijker kan worden gemaakt voor het publiek?

De heer Jean-Pierre Marien antwoordt dat een gedeeltelijke sloop van de gevels geen goed idee zou zijn, omdat net de gevels in hun geheel het meest waardevol zijn. Het Zuidpaleis is een gebouw dat zijn stempel drukt op het Brussels stadsweefsel. De gevels verkeren grotendeels in originele staat. Dat moet het uitgangspunt vormen voor wat men met het gebouw van plan is.

Bovendien hecht de stad Brussel veel belang aan het behoud van de winkelruimtes op het gelijkvloers. De structurele vormgeving en de diepte van de vleugels sluiten nauw aan op de twee binnenkoeren en de centrale doorgang, die het 170 meter lange gebouw doorklieft en de twee stadslanen met elkaar verbindt. Afgezien daarvan is de structurele indeling van het gebouw (met blokken van telkens circa zeven meter en een diepte van ongeveer 15 meter) interessant, omdat die zich perfect leent voor een hedendaagse invulling.

Overigens werd pas in 2023 gevraagd om een historische studie over het Zuidpaleis uit te voeren, omdat dan ook op een andere manier werd nagedacht over de werken. Voorheen werd helemaal niet overwogen om het gebouw af te breken. Pas toen dat idee werd geopperd, bleek het nodig om vooraf een erfgoedstudie uit te voeren om op basis daarvan te bepalen wat behouden zou moeten blijven.

Mevrouw Barbara Van der Wee sluit zich daarbij aan. De eclectische gevels van het Zuidpaleis hebben een bijzondere waarde binnen het Brussels architecturale landschap en zijn bovendien grotendeels intact gebleven. Er is geen enkele reden om dergelijk erfgoed slechts gedeeltelijk te behouden. Ook de verbouwingen van de gevel zijn interessant.

De heer Frédéric Dufour antwoordt vervolgens dat het gebruikelijk is dat projecten op aansturen van de

courantes. Il ne connaît pas de projet qui se soit passé exactement comme prévu, quel que soit le continent. On peut par contre affirmer que, dans les projets qui se sont bien déroulés, il y a toujours un pouvoir politique constant, qui imprime une direction forte et constante.

L'orateur ignore à vrai dire qui a pris la décision en 2017 de remonter d'un niveau la station Toots Thielemans. Cette modification a induit des risques accrus sous le Palais du Midi, mais elle présentait aussi des avantages pour la connexion avec le réseau de tram et ôtait l'inconvénient d'un arrêt d'exploitation pendant de longs mois du réseau. Les instructions données à GSS émanaient toujours de la STIB, sans avoir égard à l'instigateur d'origine.

En ce qui concerne l'accès aux caves privées, il ne s'agissait pas tant d'avoir la clé de la porte que de disposer de lieux vides d'occupation, ce qui n'est arrivé que tardivement. Même si certaines caves ont pu être visitées avant le chantier, y réaliser des essais ou des sondages n'était pas envisageable avant qu'elles ne soient vidées.

M. Arnaud Pineur ajoute que les sondages destructifs aux étages du Palais du Midi ne sont intervenus qu'en 2023, au moment de l'étude patrimoniale, dans un souci de bon usage des deniers publics. Il est évident que ce bâtiment doit être rénové, ce qui n'est guère surprenant pour un bâtiment du XIX^e siècle.

Les coûts relatifs à la conservation et à la stabilisation des façades sont de l'ordre de 2 à 2,5 millions d'euros. Démolir uniquement les façades à l'aplomb de l'ouvrage à réaliser, pour faciliter le passage, ne serait pas moins onéreux, car il faudrait quand même stabiliser l'ensemble des façades.

M. Oliver Rittweger de Moor a entendu des experts affirmer que Systra ne voulait pas utiliser la technique des fouilles blindées dans la glace parce qu'en France, cette technique n'est pas utilisée. Est-ce vrai? Selon la Cour des comptes, GSS aurait averti que la précipitation dans l'établissement du dossier d'adjudication et le manque de qualité des études géotechniques engendraient des risques d'erreurs techniques et contractuelles coûteuses sous le Palais du Midi. Est-ce exact? Le bureau GSS, conscient des risques de l'imperfection du dossier et de la nécessité de faire des tests supplémentaires, aurait fait part de ses réserves à la STIB. Est-ce le cas?

De même, le rapport de la Cour, selon lequel la STIB aurait accepté le report d'une partie de la responsabilité sur l'adjudicataire des travaux, créant ainsi une source de conflit potentiel entre celui-ci et GSS, est-il exact?

La STIB et les anciens ministres en charge ont tous fait état du caractère imprévisible de l'hétérogénéité du

beleidsverantwoordelijken worden aangepast. Hij kent geen enkel project dat precies volgens plan is verlopen, waar ook ter wereld. Men kan daarentegen wel stellen dat er bij projecten die goed zijn verlopen, altijd sprake is van een stabiele overheid, die een sterke richting uitstippelt en aanhoudt.

De spreker weet eigenlijk niet wie in 2017 beslist heeft om het station Toots Thielemans een bouwlaag hoger te bouwen. Die wijziging ging gepaard met grotere risico's onder het Zuidpaleis, maar hield ook het voordeel in dat daardoor kon worden gezorgd voor een aansluiting op het tramnet. Bovendien viel het nadeel weg dat het net maandenlang buiten gebruik zou zijn. De instructies aan GSS werden altijd doorgegeven door de MIVB, ongeacht van wie die oorspronkelijk kwamen.

Wat de toegang tot de privé-kelders betreft, werd niet zozeer gevraagd om de sleutels ervan in handen te krijgen, maar wel om ze leeg te maken. Dat is pas later gebeurd. Sommige kelders konden weliswaar voor aanvang van de werken worden bezocht, maar het was niet mogelijk om er proeven en boringen uit te voeren voordat ze ontruimd waren.

De heer Arnaud Pineur voegt eraan toe dat de destructieve onderzoeken op de verdiepingen van het Zuidpaleis pas in 2023 gelijktijdig met de erfgoedstudie werden uitgevoerd om op een verantwoorde manier om te springen met het overheids-geld. Het is duidelijk dat het gebouw aan renovatie toe is, wat niet echt verrassend is voor een pand dat dateert uit de negentiende eeuw.

De kosten om de gevels te behouden en te stabiliseren bedragen ongeveer 2 tot 2,5 miljoen euro. Het zou overigens niet goedkoper zijn om met het oog op een vlottere doorgang alleen de gevels af te breken die zich recht boven het te verwezenlijken bouwwerk bevinden, omdat alle gevels sowieso gestabiliseerd zouden moeten worden.

De heer Oliver Rittweger de Moor heeft deskundigen horen verklaren dat Systra geen gebruik wilde maken van de techniek van beschoeide gleuven en grondbevrozing, omdat die techniek in Frankrijk niet wordt toegepast. Is dat waar? Volgens het Rekenhof zou GSS ervoor hebben gewaarschuwd dat door het overhaast opstellen van het aanbestedingsdossier en de gebrekkige kwaliteit van de geotechnische studies het risico ontstond op dure technische en contractuele fouten onder het Zuidpaleis. Klopt dat? Het bureau GSS, dat zich bewust was van de risico's van het onvolmaakte dossier en de noodzaak om bijkomende proeven uit te voeren, zou zijn bedenkingen aan de MIVB kenbaar hebben gemaakt. Is dat zo?

Is het ook juist dat, zoals in het verslag van het Rekenhof wordt gesteld, de MIVB ermee zou hebben ingestemd dat een deel van de verantwoordelijkheden bij de opdrachtnemer kwam te liggen, wat tot een conflict kon leiden tussen laatstgenoemde en GSS?

Zowel de MIVB als de voormalige bevoegde ministers hebben gewezen op de onvoorspelbare aard van de

sous-sol, sans évoquer un manque d'études géotechniques, en dépit des avertissements de la CRMS dès 2016, rejointe ensuite par d'autres experts. Qu'en dit GSS?

L'auteur d'un rapport d'incidences sur l'environnement affirme que son rapport a été commandé trop tard, bien après la validation du tracé et bien après le choix des méthodes pour creuser. Est-ce à dire que des choses ont été faites à l'envers et que cela aurait précipité le fiasco?

Il n'y a eu qu'une seule étude sur l'ensemble du tracé. Est-ce suffisant pour un projet de cette ampleur?

Enfin, les orateurs invités ont donné des justifications du montant de 18 millions d'euros facturé par GSS au 31 décembre 2024. À combien en est-on à l'heure qu'il est? Les cahiers de charges et structures de bordereau peuvent-ils être transmis à la commission?

M. Benjamin Dalle rappelle que l'un des avantages du tracé choisi est qu'il dispense d'une longue interruption du service de trams entre la Gare du Nord et la Gare du Midi, au contraire par exemple d'une transformation du tunnel existant du pré-métro. Toutefois, on a appris que le chantier exigerait quand même une interruption du réseau pour une question de mise à niveau des lignes. Combien de temps cette interruption pourrait-elle durer? Ces travaux de connexion des réseaux sont-ils en cours ou sont-ils suspendus? D'autre part, où en est le chantier du tunnel sous la Petite Ceinture?

M. Frédéric Dufour confirme que la connexion au réseau exigera une suspension de plusieurs mois du réseau de tram, à plusieurs intervalles, en périodes de moindre fréquentation, le détail doit cependant être confirmé par la STIB notamment sur les durées et modalités de coupures.

Il est erroné de penser que Systra aurait une objection de principe contre les foules blindées parce qu'on ne les utilise pas en France. Systra recourt à cette technique quand c'est la plus appropriée et ne réalise que 15 % de son chiffre d'affaires en France. La société construit des tunnels dans tous les pays du monde, notamment sous des ouvrages complexes comme à Copenhague ou à Toulouse.

Ensuite, il est vrai que GSS était conscient des risques d'exécution. En revanche, il ne prenait pas la mesure du risque de blocage contractuel.

Le bureau GSS a bel et bien exprimé ses réserves à la STIB, par le biais de ses analyses de risques. La décision de transmettre ces documents revient à la STIB.

Comme cela a été expliqué tantôt, il n'y a eu aucun report de responsabilité de la part de GSS sur l'adjudicataire, et donc aucun potentiel conflit d'intérêts. Ce que GSS a demandé à l'entreprise générale de faire, c'est de confirmer ses suppositions, que GSS ne pouvait vérifier

heterogene ondergrond, maar zeiden niets over een gebrek aan geotechnische studies, hoewel de KCML daar al in 2016 voor had gewaarschuwd en later ook andere deskundigen zich daarbij aansloten. Wat heeft GSS daarover te zeggen?

De opsteller van een milieueffectenrapport stelt dat zijn rapport te laat werd besteld, nadat het tracé allang was goedgekeurd en ook de graafmethodes allang waren bepaald. Wil dat zeggen dat men omgekeerd te werk is gegaan, wat het fiasco in de hand zou hebben gewerkt?

Er is slechts één studie uitgevoerd voor het volledige tracé. Is dat wel genoeg voor zo'n omvangrijk project?

Tot slot hebben de gastsprekers het bedrag van 18 miljoen euro verantwoord dat GSS tot 31 december 2024 had gefactureerd. Op hoeveel staat de teller nu? Kunnen de bestekken en prijslijsten aan de commissie worden bezorgd?

De heer Benjamin Dalle wijst erop dat een van de voordelen van het gekozen tracé erin bestond dat er, in tegenstelling tot bij de verbouwing van de bestaande premetrotunnel, geen langdurige onderbreking van het tramverkeer tussen het Noord- en het Zuidstation nodig zou zijn. We hebben echter vernomen dat het verkeer op het net door de werken om de lijnen op elkaar te laten aansluiten toch zou moeten worden onderbroken. Hoe lang zou die onderbreking kunnen duren? Zijn die aansluitingswerken momenteel aan de gang of liggen ze stil? Hoever staat het voorts met de aanleg van de tunnel onder de Kleine Ring?

De heer Frédéric Dufour bevestigt dat het tramverkeer door de aansluitingswerken gedurende meerdere maanden, in verschillende fasen en tijdens minder drukke periodes, zal moeten worden onderbroken. Hoe lang die onderbrekingen precies zouden duren en hoe die exact geregeld zouden worden, moet worden bevestigd door de MIVB.

Het klopt niet dat Systra principieel gekant is tegen de beschoeiingstechniek, alleen maar omdat die in Frankrijk niet wordt gebruikt. Systra past die techniek toe wanneer die het meest geschikt is en haalt slechts 15 % van zijn omzet in Frankrijk. Het bedrijf bouwt tunnels in alle uithoeken van de wereld, ook onder complexe bouwwerken zoals in Kopenhagen of Toulouse.

Voorts is het waar dat GSS zich bewust was van de risico's bij de uitvoering van de werken. Het kon echter het risico op een contractuele patstelling niet inschatten.

Het bureau GSS heeft in het kader van zijn risicobeoordelingen inderdaad zijn bedenkingen kenbaar gemaakt aan de MIVB. De MIVB dient te beslissen of het die documenten bezorgt.

Zoals eerder uitgelegd, heeft GSS geen verantwoordelijkheden doorgeschoven naar de opdrachtnemer en dreigde er dus geen belangenconflict. GSS heeft de hoofdaannemer echter wel gevraagd om de aannames die het had geformuleerd, te bevestigen. Het kon die eerder in

lui-même plus tôt dans la procédure, faute d'accès aux caves. Les essais demandés font partie des missions normales d'une entreprise générale, en vue d'atteindre les performances attendues.

Quant à l'imprévisibilité du caractère hétérogène du sol, il ne fait aucun doute que GSS s'attendait à une situation compliquée, mais pas au point d'imaginer des aléas de chantier ou des modifications de structure de sol, de mètre en mètre, comme ce fut le cas.

M. Dufour ne se prononcera pas sur l'éventuel caractère tardif du rapport d'incidences commandé à M. Clerbaux, mais il a retenu de la réunion précédente que ce dernier avait lancé un avertissement, au même titre que Stratec, sur les risques géotechniques, mais aussi que son confrère Philippe Joye a considéré que le jet grouting était une technique envisageable pour ce chantier.

M. Lino Rosa partage cet avis. La date du rapport d'incidence et l'étude sur le tracé de la ligne sont des questions étrangères à GSS et portent sur des éléments antérieurs à sa mission. Pour le gros œuvre, il n'y a aucun rapport entre le projet Constitution et l'extension vers Bordet.

Enfin, GSS a continué à travailler depuis les montants facturés à la fin de l'année 2024. Le total facturé est aujourd'hui de près de 21 millions d'euros, entre autres à cause du suivi du chantier et de la poursuite des études relatives à la déconstruction du Palais du Midi.

Les cahiers de charges et les structures de bordereaux doivent être demandés à la STIB. Ils n'appartiennent pas à GSS.

M. Oliver Rittweger de Moor rappelle que Pascal Smet avait déclaré vouloir rendre le projet irréversible pour le quartier de l'avenue de Stalingrad, malgré les avertissements de GSS. Quelles étaient les conclusions de GSS pour ce périmètre? Quelles seraient les erreurs commises? Qu'aurait-on dû faire différemment, avec le recul? Le poste budgétaire consacré aux aléas financiers du projet, qui représenterait vraisemblablement 10 % du total, était-il suffisant?

N'y a-t-il pas eu dans le développement du projet trop peu de bureaux d'études indépendants, c'est-à-dire non liés à la cause?

Combien coûterait, d'après les estimations les plus récentes, la seule finalisation du tronçon sud, entre la Gare du Nord et Albert? D'aucuns critiquent d'ailleurs la scission du projet en deux tronçons; qu'en pensent les orateurs invités?

Le député est étonné d'entendre M. Rosa balayer les critiques sur le tracé de la ligne, quand on sait les difficultés du chantier sous la Gare du Nord, qui est le point de jonction des deux tronçons.

de procedure immers niet zelf controleren, aangezien het geen toegang had tot de kelders. De gevraagde proeven maakten deel uit van de opdrachten die een hoofdaannemer normaal moet uitvoeren om de verwachte diensten te leveren.

Een andere vraag had betrekking op de onvoorspelbaarheid van de heterogene bodemstructuur. GSS had er zeker rekening mee gehouden dat de situatie complex zou zijn, maar het had niet gedacht dat zich op de bouwplaats zoveel onvoorziene omstandigheden zouden aandienen en dat de bodemstructuur er om de meter anders zou uitzien.

De heer Dufour wil er zich niet over uitspreken of het effectenrapport van de heer Clerbaux te laat werd besteld. Uit de vorige vergadering heeft hij echter onthouden dat de heer Clerbaux, net als Stratec, had gewaarschuwd voor de geotechnische risico's, maar ook dat zijn collega Philippe Joye van mening was dat *jetgrouting* een haalbare techniek was voor dit bouwproject.

De heer Lino Rosa sluit zich daarbij aan. GSS kan niet antwoorden op de vragen over de datum van het effectenrapport en de studie over het tracé van de lijn. Die hebben betrekking op zaken die dateren van vóór zijn opdracht. Er is geen enkel verband tussen de ruwbouwwerken onder het Grondwetplein en die voor de uitbreiding naar Bordet.

Tot slot is GSS na de facturering van eind 2024 blijven doorwerken. Het totale gefactureerde bedrag is inmiddels opgelopen tot bijna 21 miljoen euro wegens de verdere opvolging van de werken en de uitvoering van de studies over de afbraak van het Zuidpaleis.

De bestekken en prijslijsten moeten bij de MIVB worden opgevraagd. Die behoren niet toe aan GSS.

De heer Oliver Rittweger de Moor herinnert aan de uitspraken van Pascal Smet, die het project voor de wijk rond de Stalingradlaan ondanks de waarschuwingen van GSS onomkeerbaar wilde maken. Tot welke conclusies was GSS gekomen voor dat gebied? Welke fouten zouden er zijn gemaakt? Wat had achteraf beschouwd anders moeten worden aangepakt? Was er wel een voldoende groot bedrag, vermoedelijk 10 % van het totale budget, geboekt om de onverwachte financiële tegenvallers van het project op te vangen?

Werd er bij de ontwikkeling van het project niet te weinig een beroep gedaan op onafhankelijke studiebureaus, die dus geen rechtstreeks betrokken partij waren?

Hoeveel zou het volgens de meest recente ramingen kosten om alleen het zuidelijke traject, tussen het Noordstation en Albert, te voltooien? Uit verschillende hoeken weerklinkt kritiek over de opsplitsing van het project in twee delen. Wat vinden de gastsprekers daarvan?

Het parlementslid is verbaasd dat de heer Rosa de kritiek op het tracé van tafel veegt, wetende welke problemen zich voordoen bij de werken onder het Noordstation, waar beide delen van het tracé samenkomen.

M. Lino Rosa réplique que GSS n'a jamais remis en cause la robustesse du projet de métro. Les avertissements transmis par GSS portaient sur des imprévus en chantier, qui nécessitaient des légères adaptations techniques.

M. Frédéric Dufour précise que les études fournies par GSS à la STIB, dont le député demandait à connaître les conclusions, forment un ensemble 3300 documents, en plusieurs versions, soumis à l'approbation du bureau de contrôle Seco. Ces documents doivent être demandés à la STIB.

M. Lino Rosa ne décèle pas d'erreurs dans la conduite du chantier. Tout le monde a agi pour le mieux en fonction des données disponibles. Quant à la question de savoir si on aurait pu faire mieux, si c'était à refaire, il aurait sans doute fallu se poser plus tôt la question d'une démolition et d'une reconstruction du Palais du Midi.

La marge de 10 % évoquée par M. Rittweger n'a rien à voir avec les estimations de GSS mais forme probablement une réserve de budget interne à la STIB.

De même, la question des intérêts des bureaux d'études se rapporte probablement à l'étude d'opportunité sur l'extension du réseau de métro vers Bordet et ne regarde pas GSS. Pour le tronçon entre Albert et la Gare du Nord, l'ouvrage était déjà dessiné quand GSS a été chargé d'en étudier la structure, dans une perspective purement technique et sous la supervision d'un bureau de contrôle indépendant.

Le bureau GSS n'a jamais effectué d'estimation du coût total du chantier si celui-ci était arrêté. De plus, GSS ne gère pas tous les postes de dépenses et il faudrait aussi comptabiliser des travaux complémentaires de remise en état.

La scission du projet en deux tronçons n'est pas en soi un facteur de dysfonctionnement. Bien que situés sur la même ligne, le gros œuvre et les parachèvements concernent des ouvrages distants de plusieurs kilomètres. Il n'est pas indispensable de les faire réaliser par un seul auteur de projet. Quant à la question de la maîtrise d'ouvrage, elle n'appartient pas à GSS.

M. Oliver Rittweger de Moor demande la répartition du montant total facturé de 21 millions d'euros. Quelle est l'incidence des modifications demandées par les pouvoirs publics?

M. Lino Rosa invite à poser cette question à la STIB.

De heer Lino Rosa antwoordt dat GSS de robuustheid van het metroproject nooit in twijfel heeft getrokken. De door GSS geformuleerde waarschuwingen hadden betrekking op onvoorziene verwikkelingen tijdens de uitvoering van de werken, waardoor kleine technische aanpassingen nodig waren.

De heer Frédéric Dufour verduidelijkt dat de studies die GSS aan de MIVB heeft bezorgd en waarvan het parlements lid de conclusies wenst te kennen, maar liefst 3.300 documenten omvatten, in verschillende versies, die ter goedkeuring zijn voorgelegd aan het controlebureau Seco. Die documenten moeten aan de MIVB worden gevraagd.

De heer Lino Rosa stelt geen fouten vast in de uitvoering van de werken. Iedereen heeft op basis van de beschikbare gegevens naar beste vermogen gehandeld. Op de vraag of het beter had gekund antwoordt hij dat, als het opnieuw kon, allicht eerder overwogen had moeten worden om het Zuidpaleis af te breken en herop te bouwen.

De marge van 10 % waarover de heer Rittweger het had, staat los van de ramingen van GSS, maar vormt waarschijnlijk een interne budgetreserve van de MIVB.

De vraag over de belangen van de studiebureaus heeft vermoedelijk betrekking op de opportuniteitsstudie over de uitbreiding van het metronet naar Bordet. Ook daar heeft GSS niets mee te maken. Voor het traject tussen Albert en het Noordstation waren de bouwwerken reeds uitgetekend toen GSS de opdracht kreeg om de louter technische aspecten van de structuur ervan te bestuderen onder toezicht van een onafhankelijk controlebureau.

Het bureau GSS heeft nooit geraamd wat het project in totaal zou kosten indien het zou worden stopgezet. Bovendien beheert GSS niet alle uitgavenposten en zouden ook aanvullende herstellingswerken moeten worden meegerekend.

De opsplitsing van het project in twee delen is er op zich niet de oorzaak van dat het project spaak is gelopen. Het gaat weliswaar om ruwbouwwerken en afwerkingen op één en dezelfde lijn, maar de bouwwerken in kwestie bevinden zich op kilometers afstand van elkaar. Het is niet per se noodzakelijk om die te laten uitvoeren door één projectontwerper. De vraag over het bouwheerschap moet niet worden gesteld aan GSS.

De heer Oliver Rittweger de Moor vraagt om het gefactureerde totaalbedrag van 21 miljoen euro uit te splitsen. Wat is de impact van de door de overheid gevraagde wijzigingen?

De heer Lino Rosa suggereert om die vraag aan de MIVB te stellen.

Réunion du 5 février 2026

1.4.10. Exposé d'Erwin Malcorps, administrateur délégué, de Johan Dubruel, responsable technique, Sweco Belgium SRL et d'Yvan Mayeur, Head of Business Unit Belgium, TPF Engineering SA (Bureau Métro Nord)

M. Erwin Malcorps présente en premier lieu la société momentanée Bureau Métro Nord (la SM BMN). Sweco Belgium et TPF en constituent les principaux partenaires, rejoints par Amberg Engineering, bureau suisse spécialisé dans les travaux souterrains et les tunneliers, un groupement d'architectes belges et plusieurs sous-traitants. Il cite notamment Transamo, bureau français spécialisé dans les transports publics, RCA pour la communication, Aries Rail et Geste Engineering pour les systèmes ferroviaires et Simon Braun pour l'accompagnement juridique.

La SM BMN est constituée d'entités possédant une expérience importante dans des projets d'infrastructures similaires. Par exemple, TPF Engineering travaille encore actuellement sur la gare centrale de Bruxelles et plusieurs partenaires ont participé au tunnel Schuman-Josaphat.

M. Yvan Mayeur soulève la question de la confidentialité dans le contexte exact du contrat et du cahier des charges afin de bien comprendre la marge de manœuvre du bureau d'études.

Il lit alors les premières clauses du contrat: «Le bureau et ses éventuels sous-traitants s'engagent à respecter les règles de déontologie et le secret professionnel. Ils doivent veiller à ne poser aucun acte susceptible de porter atteinte aux intérêts du maître d'ouvrage ou du maître d'ouvrage délégué».

Il précise qu'avant l'audition, BMN a longuement échangé avec Beliris afin de déterminer ce qui pouvait être communiqué publiquement à la commission.

Il insiste ensuite sur le contenu même du cahier des charges, qui définit le cadre général de la mission. Celui-ci s'inscrit dans le plan Iris 2 approuvé par le Gouvernement régional. Ce plan considère comme pertinente l'extension d'un réseau de transport en commun de haute performance vers le nord et le sud de la Région bruxelloise.

Le marché porte donc sur les études nécessaires à cette extension ainsi que sur l'identification des stations potentielles. Le tracé, le nombre et la localisation des stations ainsi que les modalités de réalisation doivent être étudiés de manière approfondie. Le mode de transport doit être compatible avec une exploitation de type métro.

Le marché est structuré en huit tranches conditionnelles. Il précise que cette structure, parfois critiquée, est toutefois prévue et même encouragée par la législation

Vergadering van 5 februari 2026

1.4.10. Uiteenzetting van Erwin Malcorps, afgevaardigd bestuurder, Johan Dubruel, technisch verantwoordelijke, Sweco Belgium bv en Yvan Mayeur, Head of Business Unit Belgium, TPF Engineering nv (bureau Metro Noord)

De heer Erwin Malcorps stelt om te beginnen de tijdelijke vennootschap Brussel Metro Noord (BMN) voor. Sweco Belgium en TPF zijn de belangrijkste partners. Zij kregen de hulp van Amberg Engineering, een Zwitsers bureau dat gespecialiseerd is in ondergrondse werken en tunnelboormachines, een Belgische architectengroep en verschillende onderaannemers. Zo werd onder meer een beroep gedaan op Transamo, een Frans bureau dat gespecialiseerd is in openbaar vervoer, RCA voor de communicatie, Aries Rail en Geste Engineering voor de spoorssystemen en Simon Braun voor juridische bijstand.

De entiteiten die deel uitmaken van de tijdelijke vennootschap BMN, hebben veel ervaring met soortgelijke infrastructuurprojecten. TPF Engineering werkt vandaag bijvoorbeeld nog rond het Centraal Station van Brussel en verschillende partners waren destijds betrokken bij de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat.

De heer Yvan Mayeur wil om te beginnen ingaan op de vertrouwelijkheid van de overeenkomst en het bestek om duidelijk te maken welke bewegingsvrijheid het studiebureau heeft.

Hij leest de eerste bepalingen van de overeenkomst voor: "Het bureau en zijn eventuele onderaannemers verbinden zich ertoe de deontologische regels na te leven en het beroepsgeheim in acht te nemen. Zij mogen geen enkele handeling stellen die de belangen van de bouwheer of de gedelegeerde bouwheer zou kunnen schaden".

Hij zegt dat BMN voor de hoorzitting een lang gesprek heeft gehad met Beliris om te bepalen wat er in de commissie openbaar mocht worden gemaakt.

Vervolgens gaat hij in op de inhoud van het bestek, waarin het algemene kader van de opdracht was vastgelegd. Het steunde op het Iris 2-plan dat de Brusselse Regering had goedgekeurd. In dat plan stond dat het zinvol zou zijn om een hoogwaardig openbaarvervoersnet door te trekken naar het noorden en het zuiden van het Brussels Gewest.

De opdracht had dus betrekking op de studies die met het oog op die uitbreiding moesten worden uitgevoerd en op het bepalen van de mogelijke stations. Het tracé, het aantal stations en de ligging ervan moesten samen met de uitvoeringswijze van de werken grondig worden onderzocht. De vervoerswijze moest verenigbaar zijn met een exploitatie als metrolijn.

De opdracht was opgedeeld in acht voorwaardelijke schijven. Op die indeling weerklinkt vanuit sommige hoeken kritiek, maar zij was wel geregeld in de wetgeving

sur les marchés publics pour certains projets complexes. Il s'agissait d'un choix du pouvoir adjudicateur et non du bureau d'études.

M. Erwin Malcorps précise que la mission de BMN débute en 2011. La première tranche, consacrée à l'étude socio-économique stratégique, est réalisée en 2012. Cette étude repose notamment sur des comptages effectués sur la ligne de tram 55 entre 2008 et 2012. Elle tient également compte de l'hypothèse d'un péage urbain ainsi que de principes d'intermodalité.

Plusieurs variantes de tracé et de mode de transport sont alors analysées: tram, tram amélioré, préméto, métro classique et métro automatique, avec des projections pour les horizons 2020 et 2040. Une extension vers le sud est également étudiée pour 2040. BMN utilise pour cela un modèle macro de mobilité développé au moyen d'un logiciel également employé par Bruxelles Mobilité.

Tous les paramètres et résultats intermédiaires sont présentés aux comités d'accompagnement afin que les différents intervenants puissent suivre l'évolution de l'étude. Il insiste sur le fait que même des variantes de tram en site propre extrêmement difficiles à réaliser ont été étudiées.

Les simulations conduisent toutefois à constater que la ligne 55 est saturée et ne peut offrir une solution de transport de haute performance pour le nord-est de la Région.

Les hypothèses financières intègrent déjà les coûts d'infrastructure et de stations. BMN examine différentes méthodes constructives: techniques similaires à celles utilisées chaussée de Mons, système monotube et système similaire à celui de Barcelone. Le bureau compare également les coûts avec ceux de projets réalisés dans plusieurs pays européens.

L'orateur précise cependant que certains exemples souvent cités, comme Amsterdam ou Cologne, correspondent à des projets ayant connu des problèmes techniques exceptionnels — tassements, sinistres, effondrements — et qu'ils ne constituent donc pas des références représentatives d'un coût moyen.

Le Gouvernement régional valide finalement cette étude d'opportunité en février 2013.

La tranche 2 porte ensuite sur l'étude de faisabilité technique. Celle-ci comprend des analyses techniques, géotechniques, socio-économiques, financières et urbanistiques beaucoup plus approfondies. Plusieurs variantes sont comparées au moyen d'une évaluation multicritères afin d'établir un plan directeur.

Dans ce cadre, BMN réalise également un benchmark international détaillé permettant de comparer les

inzake overheidsopdrachten en zij werd zelfs aangemoedigd voor bepaalde projecten met een zekere moeilijkheidsgraad. Het was de aanbestedende overheid die die keuze heeft gemaakt en niet het studiebureau.

De heer Erwin Malcorps legt uit dat de opdracht van BMN begon in 2011. De eerste schijf, die betrekking had op de strategische socio-economische studie, werd uitgevoerd in 2012. Die studie was onder meer gebaseerd op de reizigerstellingen die tussen 2008 en 2012 waren uitgevoerd op tramlijn 55. Zij hield ook rekening met de veronderstelling dat er een stadstol zou worden ingevoerd en met bepaalde principes op het vlak van intermodaliteit.

Verschillende mogelijke tracés en vervoerswijzen werden tegen het licht gehouden: een tram, een verbeterde tram, een premetro, een klassieke metro en een geautomatiseerde metro, waarbij prognoses werden gemaakt tot 2020 en 2040. Daarnaast werd ook een uitbreiding naar het zuiden tegen 2040 bestudeerd. BMN maakte daarvoor gebruik van een macro-mobiliteitsmodel dat ontwikkeld was met behulp van een softwareprogramma dat ook gebruikt werd door Brussel Mobiliteit.

Alle parameters en tussentijdse resultaten werden voorgelegd aan het begeleidingscomité, zodat de verschillende betrokken partijen het verloop van de studie konden volgen. Zelfs de bijzonder moeilijk te verwezenlijken formule van een tram in een eigen bedding werd onderzocht.

De gemaakte simulaties leidden echter tot de vaststelling dat tramlijn 55 verzadigd was en niet in aanmerking kwam om als hoogwaardige openbaarvervoerslijn het noordoosten van het gewest te bedienen.

In de financiële ramingen werden reeds de kosten van de infrastructuur en de stations verrekend. BMN heeft verschillende bouwmethodes onderzocht: technieken zoals die welke gebruikt waren onder de Bergensesteenweg, een tunnel met één koker en een systeem zoals dat in Barcelona. Het bureau vergeleek ook de kosten met die van andere projecten in verschillende Europese landen.

De spreker wijst er echter op dat sommige projecten die vaak als voorbeeld worden aangehaald, zoals die in Amsterdam en Keulen, te maken kregen met uitzonderlijke technische problemen (grondverzakkingen, ongevallen, instortingen) en daardoor dus niet beschouwd kunnen worden als representatief voor de gemiddelde kostprijs.

De Brusselse Regering keurde de opportuniteitsstudie uiteindelijk goed in februari 2013.

De tweede schijf omvatte de technische haalbaarheidsstudie. Daarin werden de technische, geotechnische, socio-economische, financiële en stedenbouwkundige aspecten grondig onder de loep genomen. Verschillende formules werden met elkaar vergeleken en op basis van meerdere criteria beoordeeld om op basis daarvan een richtplan op te stellen.

BMN heeft in dat verband ook een uitvoerige internationale benchmark gemaakt om de bouwtechnieken

techniques constructives et les coûts observés dans différents projets européens. Il ressort de cette analyse qu'un système comparable à celui de Barcelone représente environ cent millions d'euros par kilomètre, même si l'implantation exacte des stations n'est pas encore connue à ce stade. Ce plan directeur est approuvé par la Région en mars 2015.

Les tranches 3 et 4 concernent ensuite l'avant-projet du tracé retenu. La mission porte cette fois sur les plans détaillés, les équipements ferroviaires, le fonctionnement des installations, l'estimation détaillée des coûts d'investissement, les recettes potentielles liées au nombre de voyageurs ainsi que les plans d'expropriation. L'étude traite également des infrastructures de dépôt, des ateliers et des raccordements ferroviaires. L'avant-projet est présenté à la Région en 2016.

L'intervenant précise ensuite que les premières estimations évoluent progressivement au fur et à mesure des différentes tranches d'études, notamment avec l'intégration du dépôt, des études détaillées et de la préparation des marchés publics.

Il attire particulièrement l'attention sur l'impact de l'inflation post-covid observée en 2022 et 2023. Les prix de l'énergie, de l'acier et du ciment augmentent fortement. BMN procède donc à une actualisation des coûts en 2024. Toutefois, ces montants ne comprennent ni les acquisitions foncières, ni les impétrants, ni le matériel roulant, ni les éventuelles modifications futures du projet.

Abordant ensuite le lot 3 — consacré au tunnelier et aux stations —, il indique que la consultation du marché réalisée en 2022 et 2023 conduit à la réception d'offres jugées anormalement élevées. Selon BMN, cette situation s'explique notamment par un manque de concurrence, le nombre important de grands projets internationaux en cours à ce moment-là, l'inflation exceptionnelle et la hausse spectaculaire des coûts énergétiques et des matériaux.

BMN considère néanmoins que ces difficultés ne remettent pas en cause la faisabilité du projet. Le bureau adresse alors à Beliris une série de recommandations destinées à rendre les offres plus compétitives.

Il recommande notamment un meilleur partage des risques dans le cahier des charges, l'établissement d'une liste précise des risques, l'adaptation des clauses de révision des prix, la révision des modalités de paiement et des pénalités ainsi qu'un assouplissement des horaires de chantier.

Il suggère également d'élargir certaines emprises de chantier afin de laisser davantage de liberté aux entreprises et de permettre aux soumissionnaires de proposer des variantes techniques. En effet, un projet d'une telle complexité nécessite une certaine flexibilité

die voor andere Europese projecten werden gebruikt, en de bijhorende kosten met elkaar te vergelijken. Uit die analyse bleek dat een systeem zoals dat van Barcelona ongeveer honderd miljoen euro per kilometer zou kosten, ook al was toen nog niet geweten waar de stations precies zouden komen. Het gewest keurde het richtplan in maart 2015 goed.

De derde en de vierde schijf hadden vervolgens betrekking op het voorontwerp van het gekozen tracé. Tijdens dit deel van de opdracht kwamen de gedetailleerde plannen, de spooruitrustingen, de werking van de installaties, de gedetailleerde raming van de investeringskosten, de mogelijke opbrengsten op basis van het aantal reizigers en de onteigeningsplannen aan bod. In de studie werd voorts ook aandacht besteed aan de stelplaatsinfrastructuur, de werkhuizen en de spooraansluitingen. Het voorontwerp werd in 2016 voorgelegd aan het gewest.

De spreker verduidelijkt vervolgens dat de eerste ramingen geleidelijk opliepen naarmate de verschillende schijven van de studie werden uitgevoerd, doordat ook de stelplaats, de gedetailleerde studies en de voorbereiding van de overheidsopdrachten in rekening werden gebracht.

Hij vestigt in het bijzonder de aandacht op de gevolgen van de inflatie die zich in de nasleep van de coronacrisis in 2022 en 2023 voordeed. Energie, staal en cement werden aanzienlijk duurder. BMN heeft de kosten daarom in 2024 geüpdatet. De aankoop van gronden, de nutsleidingen, het rollend materieel en de eventuele toekomstige wijzigingen van het project zijn echter niet in die bedragen verrekend.

Vervolgens wil hij het hebben over het derde perceel, dat betrekking had op de tunnelboormachine en de stations. Na de in 2022 en 2023 uitgevoerde marktraadpleging werden offertes ontvangen die als abnormaal hoog werden beschouwd. Volgens BMN valt dat voornamelijk te verklaren door een gebrek aan concurrentie, het grote aantal lopende projecten in het buitenland op dat moment, de uitzonderlijke inflatie en de spectaculaire stijging van de energiekosten en materiaalprijzen.

BMN was desalniettemin van oordeel dat die problemen de uitvoerbaarheid van het project niet in het gedrang brachten. Het bureau formuleerde vervolgens enkele aanbevelingen aan Beliris om de offertes concurrentiëler te maken.

Het beval onder meer aan om de risico's op basis van het bestek beter te verdelen, een nauwkeurig overzicht van de risico's op te stellen, de prijsherzieningsclausules aan te passen, de betalings- en boeteregeling te wijzigen en de werktijden op de bouwplaats te versoepelen.

Het stelde ook voor om de oppervlakte van bepaalde bouwplaatsen te verruimen om de aannemers meer bewegingsvrijheid te geven en de inschrijvers de mogelijkheid te bieden om technische alternatieven voor te stellen. Bij een dergelijk complex project is het namelijk nodig om flexibel

afin de tirer parti de solutions innovantes proposées par les entrepreneurs.

M. Johan Dubruel explique que les contraintes urbaines rendent impossible la réalisation complète des stations à ciel ouvert. Le manque de terrains disponibles, la densité du bâti, la présence de voiries, de lignes de tram et d'infrastructures ferroviaires imposent des solutions complexes. À cela s'ajoutent les contraintes d'exploitation de la STIB, avec notamment l'obligation de disposer de quais de cent mètres de long.

Un large groupe d'experts bruxellois et internationaux — issus de la STIB, de Bruxelles Mobilité, de Beliris, de BMN ainsi que de bureaux suisses, français, allemands, espagnols et néerlandais — a travaillé durant plusieurs années sur la conception des stations, des tunnels et du dépôt.

La méthode finalement retenue consiste à réaliser autant que possible des enceintes étanches depuis la surface et à construire ensuite les quais grâce à la technique de congélation du sol. Cette méthode est notamment prévue pour les stations Paix, Verboekhoven, Collignon et Liedts.

Il détaille alors les différentes étapes techniques: installation d'un système de compensation mise en œuvre de micro-tunneliers d'environ 4,10 mètres de diamètre, création d'une enceinte étanche par congélation horizontale et inclinée du sol, réalisation de colonnes de *jet grouting* destinées à soutenir provisoirement les structures, rabattement de la nappe phréatique puis excavation progressive avec fouilles blindées et butonnage jusqu'à la construction du radier définitif. Une fois le radier achevé, les installations de rabattement et de congélation peuvent être arrêtées.

Concernant les études géotechniques, BMN établit dès 2014 un premier profil géotechnique sur la base des données existantes et des cartes géologiques, profil qui est régulièrement actualisé à partir des campagnes d'essais réalisées entre 2015 et 2020.

Il conteste ensuite l'idée selon laquelle Bruxelles ne disposerait d'aucune expérience en matière de tunneliers. Il rappelle que la STIB a déjà réalisé un tunnel de métro entre Parc et Arts-Loi au moyen d'un tunnelier dans les années 1960. Infrabel a également réalisé les tunnels Diabolo à Zaventem et Vivaqua a réalisé un bassin d'orage à Forest.

Enfin, il explique que la profondeur importante des stations résulte directement des contraintes géologiques et des exigences de limitation des tassements en surface. Le tunnel doit être suffisamment profond pour respecter les seuils admissibles de déformation des bâtiments, des voiries et des infrastructures sensibles. Les contraintes d'exploitation du métro interviennent également, notamment

te werk te gaan, zodat geprofiteerd kan worden van de eventuele vernieuwende oplossingen die de aannemers zouden aanreiken.

De heer Johan Dubruel legt uit dat het door de beperkingen van het stedelijke landschap niet mogelijk was om de stations volledig in open lucht te bouwen. Het gebrek aan beschikbare grondoppervlakte, de dichtheid van de bebouwing en de aanwezigheid van wegen, tramlijnen en spoorinfrastructuur noopten ertoe complexe oplossingen toe te passen. Daarbovenop kwamen de eisen die de MIVB stelde voor de exploitatie, zoals perrons van honderd meter lang.

Een grote groep van Brusselse en buitenlandse deskundigen (van de MIVB, Brussel Mobiliteit, Beliris, BMN en Zwitserse, Franse, Duitse, Spaanse en Nederlandse studiebureaus) heeft jarenlang gewerkt aan het ontwerp van de stations, de tunnels en de stelplaats.

Uiteindelijk werd gekozen voor een methode die erin bestond, in zoverre dat mogelijk was, waterdichte afsluitingen te maken vanaf de bovengrond en vervolgens de perrons aan te leggen met behulp van de grondbevriezingstechniek. Die methode werd onder meer vooropgesteld voor de stations Vrede, Verboekhoven, Collignon en Liedts.

Vervolgens gaat hij dieper in op de verschillende technische fases: eerst wordt een compensatiemechanisme aangebracht, daarna worden microtunnelboormachines met een diameter van ongeveer 4,10 meter ingezet, vervolgens wordt een waterdichte afsluiting aangemaakt door de bodem horizontaal en schuin te bevriezen, dan worden *jetgroutingkolommen* gegoten om de structuren tijdelijk te ondersteunen, daarna wordt de grondwaterlaag verlaagd, nadien wordt de grond geleidelijk uitgegraven met behulp van beschoeide sleuven en betonning en uiteindelijk wordt het definitieve stortebed geplaatst. Zodra het stortebed voltooid is, kunnen de verlagings- en bevriezingsinstallaties worden stilgelegd.

In het kader van de geotechnische studies stelde BMN in 2014 een eerste geotechnisch profiel op. Het baseerde zich daarvoor op de reeds beschikbare gegevens en geologische kaarten. Dat profiel werd regelmatig bijgewerkt op basis van de proeven die tussen 2015 en 2020 werden uitgevoerd.

Vervolgens weerlegt hij de opvatting dat Brussel geen enkele ervaring had met tunnelboormachines. Hij wijst erop dat de MIVB al in de jaren zestig met behulp van een tunnelboormachine een metrotunnel tussen Park en Kunst-Wet had gebouwd. Infrabel heeft er ook één gebruikt om de Diabolo-tunnels in Zaventem te bouwen en Vivaqua voor de aanleg van een stormbekken in Vorst.

Tot slot legt hij uit dat de grote diepte van de stations het rechtstreekse gevolg is van de geologische beperkingen en van de vereiste om de verzakkingen aan de oppervlakte te beperken. De tunnel moest voldoende diep zijn, zodat de toelaatbare maximale vervorming van gebouwen, wegen en gevoelige infrastructuur niet zou worden overschreden. Ook de exploitatievereisten van de metrolijn speelden

les limitations de pente et la nécessité de limiter les points bas afin de réduire les besoins en pompage des eaux.

M. Frédéric Detandt rappelle d'abord le concept initial retenu pour la partie de l'ouvrage situé gare du Nord. Celui-ci répondait à une demande explicite d'Infrabel: perturber le moins possible le trafic ferroviaire au niveau de la gare, qui constitue une zone de trafic extrêmement dense et équipée de nombreux dispositifs de signalisation indispensables au fonctionnement de l'ensemble de la jonction bruxelloise. Dans cette optique, il avait été décidé de réaliser la toiture du futur tunnel au moyen de galeries minières creusées sous les voies ferrées, de manière à éviter toute intervention lourde en surface, hormis un monitoring des mouvements des voies.

Ce principe d'exécution n'avait rien d'exceptionnel. La technique avait déjà été appliquée avec succès dans le cadre du projet Schuman-Josaphat et est régulièrement utilisée sous des remblais ferroviaires pour la réalisation d'ouvrages souterrains. Il insiste donc sur le fait qu'il s'agissait d'un concept considéré comme parfaitement réalisable.

Cette méthode répondait d'ailleurs aux remarques formulées dans les différentes études d'incidences. Le travail en galerie constitue l'une des rares techniques capables de traverser les massifs en béton et en maçonnerie présents au pied du remblai ferroviaire. Ces obstacles étaient connus grâce aux recherches réalisées dans les archives; les passages sous voies et les différents éléments structurels avaient donc été identifiés dès les études préparatoires.

À propos des investigations géotechniques réalisées avant les travaux, des essais profonds avaient été menés au niveau de la rue d'Aerschot et de la rue du Progrès, tandis que des essais complémentaires sous les voies avaient été exécutés à l'aide d'une machine de pénétration montée sur un train-travaux. La situation initiale montrait un niveau d'eau circulant à environ +12 avec une pression hydraulique à +16. Il fallait dès lors rabattre cette nappe afin de pouvoir exécuter les galeries hors d'eau.

Il insiste sur le fait que les essais sous les voies avaient volontairement été limités afin de répondre aux exigences d'Infrabel de maintien du trafic ferroviaire. Les investigations préalables devaient donc être compatibles avec les contraintes d'exploitation du réseau.

Il expose ensuite les difficultés apparues en cours de chantier. Lors du creusement des premières galeries au niveau du puits de la rue du Progrès, les équipes ont rencontré une couche de terrain présentant une très faible cohésion ainsi que d'importantes venues d'eau. Cette

daarbij een rol, zoals de maximale hellingsgraad en de noodzaak om de lage punten te beperken om zo weinig mogelijk water te moeten wegpompen.

De heer Frédéric Detandt gaat vooreerst in op het aanvankelijk gekozen concept voor het bouwwerk ter hoogte van het Noordstation. Dat concept kwam tegemoet aan de uitdrukkelijke eis van Infrabel om het treinverkeer in het station zo weinig mogelijk te verstoren. Dat station is namelijk een bijzonder druk knooppunt en is uitgerust met heel wat signalatiesystemen die onontbeerlijk zijn voor de werking van de volledige Brusselse Noord-Zuidverbinding. Daarom was beslist om het dak van de toekomstige tunnel te bouwen door mijngangen onder de treinsporen te graven, zodat er bovengronds, op het controleren van de spoorbewegingen na, geen zware ingrepen uitgevoerd dienden te worden.

Dat is geen uitzonderlijke manier van werken. Die techniek was al met succes toegepast bij de bouw van de tunnel tussen Schuman en Josaphat en wordt regelmatig onder spoordijken gebruikt om ondergrondse bouwwerken te verwezenlijken. Hij benadrukt dat het dus ging om een perfect uitvoerbaar concept.

Die methode kwam overigens tegemoet aan de opmerkingen die in de verschillende effectenstudies waren geformuleerd. De werkwijze met gangen is een van de weinige technieken waarmee doorheen de in beton en metselwerk vervaardigde massieve structuren ter hoogte van de spoordijken kan worden gewerkt. Dankzij opzoekingen in de archieven waren die obstakels bekend. De doorgangen onder de sporen en de verschillende structurele elementen waren dus al in de voorbereidende studies in kaart gebracht.

In aanloop naar de werken waren ter hoogte van de Aarschotstraat en de Vooruitgangstraat geotechnische onderzoeken op grote diepte uitgevoerd en werden met behulp van een boormachine op een werktrein ook bijkomende proeven onder de sporen verricht. Uit de aanvankelijke bevindingen bleek dat het waterpeil zich op een niveau van ongeveer +12 bevond en de waterdruk +16 bedroeg. Daarom moest de grondwaterlaag worden verlaagd, zodat men niet in het water zou moeten graven om die gangen te maken.

De proeven onder de sporen werden bewust beperkt gehouden om tegemoet te komen aan de eis van Infrabel om ervoor te zorgen dat het treinverkeer zou kunnen blijven rijden. De voorafgaande onderzoeken moesten dus worden afgestemd op de vereisten in verband met de exploitatie van het spoornet.

Vervolgens gaat hij in op de moeilijkheden die tijdens de werken zijn opgetreden. Toen ter hoogte van de put in de Vooruitgangstraat de eerste gangen werden gegraven, stuitten de teams op een grondlaag met een zeer lage cohesie en grote hoeveelheden binnendringend water.

situation a imposé l'arrêt immédiat des travaux afin de garantir la sécurité du personnel et la stabilité des voies ferrées.

Des investigations complémentaires ont alors été entreprises afin de mieux identifier cette couche problématique. Des sondages supplémentaires ont été réalisés depuis les quais avec préforage, des puits d'essai ont été exécutés et plusieurs piézomètres ont été installés afin de mesurer précisément les niveaux d'eau dans les différentes couches géologiques.

L'orateur précise que ce type d'essais n'aurait pas pu être réalisé avant le début des travaux, car il nécessitait des moyens techniques lourds qui ne sont généralement disponibles qu'auprès de l'entrepreneur général pendant l'exécution du chantier. Il indique que l'ensemble de ces investigations complémentaires, y compris les analyses de pompage, représente un investissement de 1,6 million d'euros.

Les nouveaux essais ont alors mis en évidence des variations importantes dans les couches de terrain, notamment dans leur positionnement, sans toutefois modifier fondamentalement les paramètres géotechniques retenus au moment de l'adjudication.

Plusieurs moyens de remédiation ont ensuite été testés. Des pompages depuis des puits avaient été réalisés ainsi que des injections dans les galeries afin d'améliorer à la fois la cohésion et l'imperméabilité des terrains rencontrés. Malgré ces essais, aucun résultat n'a permis d'atteindre un niveau de sécurité suffisant pour poursuivre l'exécution des galeries selon le concept initial.

À la demande de Beliris, plusieurs variantes d'exécution ont alors été étudiées pendant près de deux ans en collaboration avec l'entreprise, le bureau de contrôle SECO et Infrabel. Les discussions avaient finalement conduit à une solution consistant à ouvrir progressivement les voies ferroviaires, deux voies par deux voies, afin de réaliser une toiture au moyen de techniques différentes, notamment des parois moulées, tout en permettant l'abaissement du niveau de la nappe perchée pour l'exécution du tunnel.

Il précise que le supplément financier lié à cette adaptation est déjà intégré dans les dernières estimations budgétaires présentées précédemment.

M. Yvan Mayeur rappelle que le projet se trouve actuellement à l'arrêt dans l'attente d'une décision politique et que plusieurs options sont désormais sur la table.

La première consiste à renoncer totalement au projet. La deuxième serait de relancer le marché dans sa forme actuelle, avec certaines adaptations possibles dans le cadre du marché existant. La troisième impliquerait de redessiner complètement un projet considéré comme plus soutenable avant de lancer un nouveau marché. Enfin, une quatrième option, plus intermédiaire, consisterait à

Om de veiligheid van het personeel en de stabiliteit van de sporen te waarborgen moesten de werken onmiddellijk worden gestaakt.

Om een beter inzicht te krijgen in die problematische grondlaag werden vervolgens bijkomende onderzoeken uitgevoerd. Vanop de perrons werden extra boringen, inclusief voorboringen, uitgevoerd, er werden proefputten gegraven en er werden meerdere piëzometers geplaatst om nauwkeurig het waterpeil in de verschillende geologische lagen te meten.

De spreker verduidelijkt dat dergelijke proeven niet vóór het begin van de werken uitgevoerd hadden kunnen worden, aangezien er zware technische middelen voor nodig waren die de hoofdaannemer doorgaans pas tijdens de uitvoering van de werken ter beschikking heeft. Die bijkomende onderzoeken, met inbegrip van de analyses van de oppompingen, vergden een investering van 1,6 miljoen euro.

De nieuwe proeven brachten grote verschillen in de grondlagen en de positionering ervan aan het licht, zonder dat de geotechnische parameters die op het moment van de aanbesteding waren vastgelegd, daardoor ingrijpend wijzigden.

Daarna werden verschillende mogelijke oplossingen uitgetoetst. Er werd water uit de putten opgepompt en er werden injecties in de gangen uitgevoerd om zowel de cohesie als de waterdichtheid van de aangetroffen grondlagen te verbeteren. Ondanks die proeven werd geen manier gevonden om in voldoende veilige omstandigheden de gangen verder te kunnen uitgraven op basis van het oorspronkelijke concept.

Op vraag van Beliris werden daarna in samenwerking met de aannemer, het controlebureau SECO en Infrabel gedurende bijna twee jaar verschillende alternatieve uitvoeringstechnieken onderzocht. De besprekingen hebben uiteindelijk geleid tot een oplossing die erin bestond de treinsporen geleidelijk per twee open te leggen om met behulp van verschillende technieken, zoals diepwanden, een dak te maken en tegelijk het peil van de verhoogde grondwaterlaag te verlagen om de tunnel te kunnen graven.

Hij verduidelijkt dat de extra financiële vergoeding voor die aanpassing reeds verrekend is in de laatste budgettaire ramingen die eerder zijn voorgesteld.

De heer Yvan Mayeur wijst erop dat het project in afwachting van een politieke beslissing momenteel stilstaat en dat er nog meerdere opties op tafel liggen.

De eerste optie is om het project volledig stop te zetten. De tweede bestaat erin de opdracht in zijn huidige vorm met enkele aanpassingen opnieuw uit te schrijven. De derde is om het project volledig opnieuw uit te tekenen in een haalbaardere vorm alvorens een nieuwe aanbesteding te doen. Een vierde en laatste optie, die eerder een tussenoplossing vormt, bestaat erin enkel het station ter hoogte

réaliser uniquement la station Gare du Nord — indispensable au fonctionnement du tronçon sud — et à reporter l'extension vers le nord à une date ultérieure.

Il affirme que BMN reste disponible pour analyser l'ensemble de ces hypothèses et proposer des solutions techniques permettant de rencontrer les contraintes budgétaires actuelles. Il rappelle néanmoins que l'objectif du projet demeure la desserte d'une population dense tant au nord qu'au sud de Bruxelles, conformément aux objectifs inscrits dans le contrat et le cahier des charges.

La situation actuelle d'incertitude n'est bénéfique ni pour les Bruxellois, ni pour les autorités publiques, ni pour le bureau d'études lui-même, qui se trouve en situation de stand-by depuis près de deux ans alors que ses équipes restent mobilisées et prêtes à poursuivre le travail.

M. Erwin Malcorps conclut en affirmant que BMN reste à la disposition du maître d'ouvrage et du maître d'ouvrage délégué afin de participer à la recherche de toutes les solutions techniques ou administratives permettant d'optimiser le projet.

1.4.11. Échange de vues

M. Oliver Rittweger de Moor se réfère à la situation de conflit d'intérêt généré par l'existence d'un marché à tranches. Il demande également que soit fourni à la commission la documentation écrite dont BMN dispose. Il souhaite également que BMN précise les raisons pour lesquelles les techniques choisies ont été retenues.

Il évoque ensuite les critiques formulées par l'entrepreneur chargé du tunnel sous la gare du Nord. Celui-ci aurait qualifié les études de conception d'indigentes et affirmé avoir dû refaire lui-même les calculs de dimensionnement. Quelles réponses BMN peut-elle apporter à ces accusations?

M. Erwin Malcorps rappelle que BMN a échangé avec le maître d'ouvrage et le maître d'ouvrage délégué afin de déterminer quels documents pouvaient être transmis à la commission. Les représentants de BMN considèrent avoir présenté toutes les informations nécessaires. Ils demeurent toutefois plus prudents concernant certaines pièces spécifiques liées à la consultation encore en cours du lot 3, notamment les prix unitaires détaillés, afin d'éviter tout problème administratif. Il confirme néanmoins que les bordereaux et les cahiers des charges peuvent être transmis à la commission.

M. Yvan Mayeur rappelle que le découpage du marché en tranches résulte d'un choix de l'autorité publique et non du bureau d'études. Ce mécanisme est prévu tant par la loi de 1993 que par celle de 2016 sur les marchés publics et il est même recommandé pour des projets complexes de cette ampleur.

van het Noordstation, dat onontbeerlijk is om het zuidelijke deel bruikbaar te maken, te bouwen en de uitbreiding naar het noorden uit te stellen tot een latere datum.

Hij stelt dat BMN bereid is om al die hypothesen samen tegen het licht te houden en technische oplossingen voor te stellen die afgestemd zijn op de huidige budgettaire beperkingen. Hij herinnert er evenwel aan dat het opzet blijft om de dichtbevolkte gebieden zowel in het noorden als in het zuiden van Brussel te bedienen, zoals ook vooropgesteld was in de overeenkomst en het bestek.

De huidige situatie is niet goed voor de Brusselaars en de overheid, maar ook niet voor het studiebureau, dat zich al bijna twee jaar gewoon klaar moet houden, terwijl de studieteams nog steeds op het dossier zitten en klaar zijn om het werk voort te zetten.

De heer Erwin Malcorps stelt ten slotte dat BMN bereid is om de bouwheer en de gedelegeerde bouwheer te helpen zoeken naar alle mogelijke technische en administratieve oplossingen om het project te optimaliseren.

1.4.11. Gedachtewisseling

De heer Oliver Rittweger de Moor heeft het over de belangenvermenging die ontstond door het indelen van een opdracht in schijven. Hij vraagt ook om de schriftelijke documentatie waarover BMN beschikt, aan de commissie te bezorgen. Daarnaast zou hij BMN graag horen verduidelijken waarom voor de uiteindelijk gekozen technieken is geopteerd.

Vervolgens heeft hij het over de kritische opmerkingen van de aannemer die onder de arm genomen was voor de bouw van de tunnel onder het Noordstation. Die vond de ontwerpstudies maar pover en heeft de afmetingen naar eigen zeggen zelf opnieuw moeten berekenen. Hoe reageert BMN op die aantijgingen?

De heer Erwin Malcorps wijst erop dat BMN met de bouwheer en de gedelegeerde bouwheer heeft gesproken om te bepalen welke stukken aan de commissie bezorgd mogen worden. De vertegenwoordigers van BMN menen dat zij alle nodige informatie hebben voorgesteld. Om administratieve problemen te vermijden zijn ze echter liever nog even voorzichtig met bepaalde stukken die betrekking hebben op de nog lopende raadpleging voor het derde perceel en meer bepaald op de gedetailleerde eenheidsprijzen. Hij bevestigt desalniettemin dat de prijslijsten en bestekken aan de commissie kunnen worden bezorgd.

De heer Yvan Mayeur benadrukt dat de beleidsverantwoordelijken ervoor gekozen hebben om de opdracht op te delen in schijven. Het studiebureau heeft geen inspraak gehad in die beslissing. Die manier van werken is geregeld door de wet van 1993 en die van 2016 inzake overheidsopdrachten en wordt zelfs aanbevolen voor grootschalige projecten met een hoge moeilijkheidsgraad.

Le système des tranches permet à l'autorité publique d'adapter l'exécution du marché aux crédits budgétaires réellement disponibles, d'éviter d'engager des dépenses incertaines et de limiter les risques financiers liés aux inconnues techniques et aux décisions politiques futures. Il ajoute que ce mécanisme permet également de conserver une continuité contractuelle malgré l'évolution possible du projet.

Il est dès lors parfaitement compréhensible que l'autorité publique ait opté pour ce mode de fonctionnement.

M. Erwin Malcorps ajoute que dans le cadre de la première tranche consacrée à l'étude d'opportunité, le groupement avait notamment fait appel au bureau spécialisé Transamo et utilisé le logiciel Visum, couramment employé au niveau international pour la simulation des comportements de mobilité.

Les simulations avaient porté sur différents modes de transport: tram, tram amélioré en site propre, préméto, métro classique, métro automatique ainsi que différents scénarios de phasage. Les paramètres de base — croissance démographique, réseau de transport public, infrastructures existantes — avaient été discutés lors de nombreuses réunions associant les administrations et les différents acteurs du projet. Les résultats intermédiaires puis finaux avaient ensuite été présentés au comité de pilotage réunissant Bruxelles Mobilité, Beliris, la STIB et les représentants du Gouvernement régional avant validation.

À propos des critiques formulées par la société momentanée Progrès concernant la prétendue fragilité des études **M. Yvan Mayeur** précise qu'il appartient à l'entreprise de préciser ce qu'elle entend exactement par là.

Il rappelle cependant qu'en 2023, la SM Progrès avait officiellement demandé à Beliris que la SM BMN soit également chargée des études d'exécution de la gare du Nord en raison de la complexité du chantier. Cette demande fut acceptée par Beliris et fit l'objet d'un avenant au contrat. Cette situation démontre que les entrepreneurs souhaitent bénéficier de sa connaissance approfondie du dossier par la SM BMN tant pour les études de conception que pour les études d'exécution.

M. Erwin Malcorps rappelle que la nécessité d'un dépôt avait déjà été identifiée dès l'étude d'opportunité de 2012 et figurait explicitement dans le rapport de synthèse remis à l'époque. Une mission spécifique relative au dépôt avait ensuite été commandée dans les tranches suivantes.

Il précise que la SM BMN avait étudié plusieurs méthodes d'exécution: tranchée couverte, tunnelier monotube, tunnelier bitube ainsi que le système de grand

De indeling in schijven stelt de overheid in staat om de uitvoering van de opdracht af te stemmen op het werkelijk beschikbare budget, onzekere uitgaven te vermijden en de financiële risico's die samenhangen met onbekende technische factoren en toekomstige politieke beslissingen, te beperken. Bovendien maakt dat systeem het mogelijk om een contractuele continuïteit te behouden, ook al wordt het project nog bijgestuurd.

Het is dan ook volkomen begrijpelijk dat de overheid voor die werkwijze heeft gekozen.

De heer Erwin Malcorps voegt daar nog aan toe dat het consortium in het kader van de eerste schijf van de opdracht, die betrekking had op de opportuniteitsstudie, onder meer een beroep heeft gedaan op het gespecialiseerde bureau Transamo en gebruik heeft gemaakt van het softwareprogramma Visum, dat in het buitenland vaak wordt gebruikt om simulaties te maken van het verplaatsingsgedrag van mensen.

Die simulaties hadden betrekking op verschillende vervoerswijzen: een tram, een verbeterde tram in een eigen bedding, een premetro, een klassieke metro en een geautomatiseerde metro. Daarbij werden ook verschillende scenario's voor de fasering uitgetekend. De basisparameters (bevolkingsgroei, openbaarvervoersnet en bestaande infrastructuur) waren besproken tijdens talrijke vergaderingen met de administraties en de verschillende betrokken spelers. De tussentijdse en vervolgens de definitieve resultaten werden daarna voorgesteld aan de stuurgroep met vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, Beliris, de MIVB en de Brusselse Regering, alvorens te worden goedgekeurd.

Wat de kritiek van de tijdelijke vennootschap Progrès op de vermeende lage kwaliteit van de studies betreft, stelt **de heer Yvan Mayeur** dat de aannemer in kwestie zelf duidelijk moet maken wat hij daar precies mee bedoelt.

Hij wijst er echter op dat de tijdelijke vennootschap Progrès in 2023 Beliris officieel had gevraagd om de tijdelijke vennootschap BMN ook te belasten met de uitvoeringsstudies voor het Noordstation, aangezien het ging om ingewikkelde bouwwerken. Beliris heeft dat verzoek ingewilligd en heeft daarover een bijakte bij de overeenkomst laten opnemen. Dat toont aan dat de aannemer wilde kunnen steunen op de grondige dossierkennis van de tijdelijke vennootschap BMN, zowel voor de ontwerpstudies als voor de uitvoeringsstudies.

De heer Erwin Malcorps wijst erop dat de nood aan een stelplaats al was vastgesteld in de opportuniteitsstudie van 2012 en expliciet was opgenomen in het syntheseverslag dat destijds werd bezorgd. In de daaropvolgende schijven werd vervolgens een specifieke opdracht met betrekking tot de stelplaats besteld.

Hij verduidelijkt dat de tijdelijke vennootschap BMN verschillende uitvoeringsmethodes heeft onderzocht: de cut-and-covertechniek, een tunnelboormachine voor één

diamètre inspiré du métro de Barcelone.

Chaque solution présente des avantages et des inconvénients et le bitube comportait plusieurs désavantages: des bifurcations supplémentaires pour des raisons de sécurité, la réalisation de stations beaucoup plus complexe, l'augmentation du nombre de connexions, des besoins accrus en acquisitions foncières et la création d'un ouvrage particulièrement complexe entre la gare du Nord et Liedts.

Le bitube entraînait également un surcoût important non seulement pour les travaux de génie civil du lot 3 mais aussi pour les équipements futurs tels que les systèmes ferroviaires, les télécommunications et la signalisation.

Du point de vue de l'exploitation future, le monotube est également plus avantageux, notamment parce qu'il permet plus facilement l'ajout ultérieur d'appareils de voie.

Si certains réseaux allemands utilisent davantage le bitube, les projets récents du Grand Paris privilégient pour leur part le monotube. La SM BMN reste dès lors convaincue que cette solution constitue le choix le plus pertinent pour le projet Métro Nord.

Mme Sofia Bennani rappelle que le rapport final de 2012 validait des estimations de coûts pour les infrastructures souterraines comprises entre 100 et 110 millions d'euros par kilomètre alors même que plusieurs références européennes citées dans l'étude affichaient déjà des coûts deux à trois fois supérieurs, notamment à Barcelone, Cologne ou Amsterdam. Pourquoi le bureau d'études n'a-t-il pas réalisé sa propre estimation indépendante au lieu de reprendre des chiffres trop optimistes issus de l'administration et susceptibles d'induire les décideurs publics en erreur dès l'origine du projet? Elle s'interroge également sur l'absence de référence au métro de Lyon, dont les conditions géologiques lui paraissent davantage comparables à celles de Bruxelles.

Elle souligne ensuite que les chiffres relatifs à Barcelone diffèrent selon les sources. Là où BMN évoque un coût d'environ 100 millions d'euros par kilomètre, le rapport de la Cour des comptes mentionne plutôt 136 millions d'euros par kilomètre. L'estimation bruxelloise initiale ne doit-elle pas être considérée comme excessivement optimiste?

Elle revient également sur l'étude d'opportunité de 2012 qui conditionnait la rentabilité socio-économique du projet à l'instauration d'un péage urbain à Bruxelles à partir de 2020. Comme cette mesure n'a jamais été mise en œuvre, pourquoi le projet a malgré tout été validé sur la base d'une hypothèse aussi fragile sans scénario alternatif?

koker, een tunnelboormachine voor twee kokers en het systeem met een grote diameter dat werd gebruikt voor de metro van Barcelona.

Elke oplossing heeft voor- en nadelen. Een tunnel met twee kokers hield verschillende nadelen in. Zo zouden er om veiligheidsredenen bijkomende vertakkingen nodig zijn, zou de bouw van de stations veel complexer zijn, zou er in meer verbindingen moeten worden voorzien, zouden er meer gronden moeten worden aangekocht en zou een bijzonder complex kunstwerk tussen het Noordstation en Liedts moeten worden gebouwd.

Een tunnel met twee kokers zou bovendien aanzienlijke extra kosten meebrengen, die niet alleen betrekking hebben op de civieltechnische werken van het derde perceel, maar ook op de toekomstige uitrustingen zoals het spoor-, het telecommunicatie- en het signalatiesysteem.

Ook vanuit het oogpunt van de toekomstige exploitatie is de oplossing met één koker voordeliger, onder meer omdat het makkelijker is om later wissels toe te voegen.

Hoewel op bepaalde Duitse netten vaker tunnels met twee kokers worden gebruikt, heeft men in het project in Groot-Parijs toch de voorkeur gegeven aan een tunnel met één koker. De tijdelijke vennootschap BMN blijft er dan ook van overtuigd dat die oplossing de meest aangewezen keuze is voor het project Metro Noord.

Mevrouw Sofia Bennani wijst erop dat in het eindverslag van 2012 kostenramingen van 100 tot 110 miljoen euro per kilometer voor de ondergrondse infrastructuur waren bekrachtigd, terwijl verschillende Europese projecten die in de studie als referentie werden aangehaald, zoals die in Barcelona, Keulen en Amsterdam, toen al twee tot drie keer duurder waren. Waarom heeft het studiebureau geen eigen onafhankelijke raming gemaakt in plaats van te steunen op te optimistische cijfers van de administratie, die de beleidsmakers al van bij het begin van het project op het verkeerde been konden zetten? Zij vraagt zich ook af waarom er niet werd gekeken naar de metro van Lyon, waar de geologische omstandigheden volgens haar meer lijken op die van Brussel.

Vervolgens wijst zij erop dat de cijfers over Barcelona verschillen naargelang de bron. BMN spreekt over een kostprijs van ongeveer 100 miljoen euro per kilometer, maar in het verslag van het Rekenhof wordt gewag gemaakt van 136 miljoen euro per kilometer. Moet de oorspronkelijke Brusselse raming dan niet als veel te optimistisch worden beschouwd?

Vervolgens gaat zij in op de opportuniteitsstudie van 2012, waarin gesteld werd dat het project maar sociaal-economisch winstgevend kon zijn als er vanaf 2020 een stadstol zou worden ingevoerd in Brussel. Die is er echter nooit gekomen. Waarom werd het project goedgekeurd op basis van een wankelende aanname zonder te voorzien in een alternatief scenario?

Elle relève ensuite que la Cour des comptes critique l'absence, dans l'enveloppe budgétaire initiale, de plusieurs postes pourtant indispensables. Il est difficilement compréhensible qu'un bureau d'études de cette importance ait pu omettre des dépenses aussi structurelles dans les estimations présentées au pouvoir politique.

Enfin, concernant les importantes venues d'eau rencontrées sur le chantier de la gare du Nord, les équipes de BMN ont-elles consulté les archives de la SNCB, lesquelles mentionnaient, la présence des nappes phréatiques dans cette zone.

M. Erwin Malcorps rappelle que BMN a déjà expliqué pourquoi les références de Cologne et d'Amsterdam n'avaient pas été retenues comme modèles principaux, en raison de circonstances techniques très particulières propres à ces projets. Le benchmark international avait été établi sur la base d'autres réalisations jugées plus comparables.

Concernant Barcelone, l'estimation de 100 millions d'euros par kilomètre ne tenait pas encore compte, à ce stade, du nombre exact de stations à réaliser. Par ailleurs, le système utilisé à Barcelone, bien qu'innovant, présente lui aussi des inconvénients importants pour Bruxelles.

Il précise que plusieurs scénarios avaient bien été simulés dans l'étude socio-économique réalisée dans la première tranche du marché, y compris un scénario sans péage urbain. Selon les simulations réalisées, la non-mise en œuvre du péage aurait entraîné une diminution du potentiel voyageurs de l'ordre de 11 %, tout en maintenant la pertinence du projet d'extension du métro.

M. Yvan Mayeur confirme que les archives disponibles avaient bien été examinées et que la nappe phréatique était parfaitement connue des équipes. Le problème rencontré concernait toutefois non pas cette nappe phréatique classique mais une nappe perchée distincte, qui nécessitait des investigations complémentaires particulièrement difficiles à réaliser dans un environnement ferroviaire aussi sensible sans perturber le trafic d'Infrabel. Les analyses complémentaires et les solutions techniques mises en œuvre résultaient précisément de cette évolution de la compréhension du terrain en cours de chantier.

M. Hicham Talhi se dit surpris par la manière dont Yvan Mayeur présente les avantages du système de marché par tranches du point de vue du pouvoir public. Il souhaite entendre les représentants de la SM BMN non pas en défenseurs du dispositif légal mais comme bénéficiaires directs du marché. Le marché initial portait sur une étude d'environ 700.000 euros et la validation d'un scénario favorable au métro permettait ensuite d'activer toutes les autres tranches du marché, représentant des montants beaucoup plus importants. Dans cette optique, quels montants le consortium a-t-il déjà perçu jusqu'à présent

Het Rekenhof formuleerde ook kritiek op het feit dat verschillende uitgaven die nochtans essentieel waren, niet in het oorspronkelijke budget opgenomen waren. Het valt moeilijk te begrijpen dat een gerenommeerd studie bureau zulke structurele uitgaven heeft kunnen weglaten uit de ramingen die aan de beleidsmakers werden voorgelegd.

Tot slot stelt zij nog een vraag over de aanzienlijke waterinstroom op de bouwplaats ter hoogte van het Noordstation. Hebben de teams van BMN de archieven van de NMBS geraadpleegd, waarin de aanwezigheid van grondwaterlagen in die zone staat vermeld?

De heer Erwin Malcorps herinnert eraan dat BMN al heeft uitgelegd dat de projecten in Keulen en Amsterdam in bijzondere en bijna unieke technische omstandigheden zijn uitgevoerd en daarom niet als belangrijkste inspiratiemodel hebben gediend. De internationale benchmark werd opgesteld op basis van andere projecten die als gelijkaardiger werden beschouwd.

De raming van 100 miljoen euro per kilometer op basis van het Barcelonese model hield in dat stadium nog geen rekening met het precieze aantal te bouwen stations. Bovendien is ook het in Barcelona gebruikte systeem, hoe innovatief het ook moge zijn, op bepaalde vlakken zeer nadelig voor Brussel.

Hij verduidelijkt dat in de sociaal-economische studie van de eerste schijf van de opdracht wel degelijk verschillende scenario's werden gesimuleerd, waaronder een scenario zonder stadstol. Volgens de uitgevoerde simulaties zou het mogelijke aantal reizigers bij de niet-invoering van die tol ongeveer 11 % lager uitvallen, maar zelfs in dat geval zou de geplande uitbreiding van het metronet nog zinvol zijn.

De heer Yvan Mayeur bevestigt dat de beschikbare archieven wel degelijk werden geraadpleegd en dat de teams perfect op de hoogte waren van de aanwezigheid van de grondwaterlaag. Het vastgestelde probleem had echter geen betrekking op de klassieke grondwaterlaag, maar op een afzonderlijke verhoogde grondwaterlaag, waardoor bijkomende onderzoeken nodig waren. Het was geen sinecure om die op zo'n belangrijk spoorknooppunt uit te voeren zonder het treinverkeer van Infrabel te verstoren. De bijkomende onderzoeken en de uitgewerkte technische oplossingen vloeiden precies voort uit het voortschrijdende inzicht in de structuur van de ondergrond tijdens de uitvoering van de werken.

De heer Hicham Talhi zegt verrast te zijn door de manier waarop de heer Yvan Mayeur de voordelen voor de overheid van de indeling van een opdracht in schijven voorstelt. Hij wil de vertegenwoordigers van de tijdelijke vennootschap BMN niet horen als verdedigers van het wettelijke systeem, maar als rechtstreekse begunstigen van de opdracht. De oorspronkelijke opdracht had betrekking op een studie van ongeveer 700.000 euro. Indien het scenario voor de metro zou worden goedgekeurd, zou dat het pad effenen naar de andere schijven van de opdracht, waar nog veel grotere bedragen aan vasthingen. Om concreet te kunnen

afin d'évaluer concrètement l'ampleur de cet intérêt financier?

Les représentants du bureau d'études expliquent avoir intégré des hypothèses telles que le RER ou le péage urbain, tout en prévoyant une baisse de 11 % du potentiel voyageurs en l'absence de péage. Pourtant, avec une telle baisse, le projet n'atteint plus le seuil des 6.000 voyageurs par heure qui justifiait précisément le passage au métro. Comment le bureau d'études peut-il continuer à valider le scénario métro dans ces conditions?

En outre, pourquoi la SM BMN n'a-t-elle pas suffisamment pris en compte la profondeur très importante des futures stations, certaines atteignant près de 38 mètres? Ces profondeurs augmentent considérablement les temps de parcours et devraient être intégrées dans les analyses de mobilité.

Nous en sommes à un écart colossal entre les estimations initiales — environ 100 millions d'euros par kilomètre — et les coûts actuels, qui atteignent plus de 400 millions d'euros par kilomètre sur certains tronçons. À son estime, un cabinet d'ingénierie de cette importance aurait dû être capable de produire des projections budgétaires beaucoup plus fiables.

Enfin, il évoque la publication du rapport de 2012 et s'étonne que les logos des sociétés composant le consortium n'y apparaissent pas clairement. Il demande pourquoi les auteurs du rapport semblaient avoir été occultés alors qu'il est habituel, selon lui, de mettre en avant les bureaux ayant réalisé une étude de cette ampleur.

M. Yvan Mayeur rappelle que le système des marchés par tranches entraîne également une grande incertitude pour le bureau d'études. Si un contrat global avait été attribué dès le départ, la SM BMN ne se retrouverait pas aujourd'hui dans une situation où elle ignore depuis deux ans si le projet sera poursuivi ou abandonné.

Certes, il existe évidemment un intérêt pour le bureau d'études à poursuivre les différentes phases du projet, mais il insiste sur le fait que chaque étape fait systématiquement l'objet d'une décision de type go/no go prise exclusivement par les autorités publiques compétentes.

Il regrette par ailleurs que la Cour des comptes n'ait jamais auditionné la SM BMN afin de lui permettre d'exposer ce point de vue et les incertitudes réelles auxquelles le consortium est confronté.

Il ajoute que la volonté politique de réaliser un métro figurait clairement dans le cahier des charges dès l'origine.

inschatten welke financiële belangen daarbij op het spel stonden vraagt hij welke bedragen het consortium tot op heden al heeft ontvangen.

De vertegenwoordigers van het studiebureau verklaren dat zij rekening hebben gehouden met de hypothesen van het GEN en de stadstol, maar ook met het feit dat het mogelijke aantal reizigers bij de niet-invoering van een stadstol 11 % lager zou uitvallen. In dat laatste geval zou echter niet langer het minimumaantal van 6.000 reizigers per uur worden gehaald, hoewel precies dat streefdoel ten grondslag lag aan de beslissing om te opteren voor een metrolijn. Hoe kon het studiebureau met dat vooruitzicht achter het metroscenario blijven staan?

Hij wil ook weten waarom de tijdelijke vennootschap BMN onvoldoende rekening heeft gehouden met de zeer grote diepte van de toekomstige stations, waarvan sommige bijna 38 meter diep zouden liggen. Dergelijke dieptes verlengen de reistijden aanzienlijk. Ook daaraan zou in de mobiliteitsanalyses aandacht moeten worden besteed.

Er gaapt een enorme kloof tussen de oorspronkelijke ramingen van ongeveer 100 miljoen euro per kilometer en de huidige kostprijs, die op bepaalde delen oploopt tot meer dan 400 miljoen euro per kilometer. Volgens hem had een dergelijk gerenommeerd ingenieursbureau in staat moeten zijn om veel betrouwbaardere budgettaire ramingen op te stellen.

Tot slot verwijst hij naar de publicatie van het verslag van 2012. Het verbaast hem dat de logo's van de ondernemingen die deel uitmaakten van het consortium, daar niet duidelijk in afgebeeld waren. Hij vraagt waarom de opstellers van het verslag blijkbaar verborgen werden gehouden, terwijl het volgens hem gebruikelijk is om net de aandacht te vestigen op de bureaus die een dergelijke grootschalige studie hebben uitgevoerd.

De heer Yvan Mayeur wijst erop dat de indeling van een opdracht in schijven ook voor het studiebureau een grote mate van onzekerheid meebrengt. Als van bij het begin een globale overeenkomst was gegund, zou de tijdelijke vennootschap BMN zich vandaag niet in een situatie bevinden waarin zij al twee jaar niet weet of het project zal worden voortgezet of stopgezet.

Uiteraard had het studiebureau er belang bij dat de verschillende fases van het project werden voortgezet, maar hij benadrukt dat voor elke stap stelselmatig het licht op groen moest worden gezet door de bevoegde overheid.

Hij betreurt bovendien dat het Rekenhof de tijdelijke vennootschap BMN nooit heeft gehoord, zodat het consortium zijn standpunt en de onzekerheden waarmee het te maken had gekregen, kon toelichten.

Hij voegt daaraan toe dat de politieke wil om een metrolijn aan te leggen van meet af aan duidelijk vermeld

Cette orientation était assumée par le Gouvernement régional et dépassait largement le cadre purement technique des études.

M. Hicham Talhi lui rétorque que la SM BMN avait précisément été mandaté pour réaliser une étude d'opportunité indépendante et non pour valider une volonté politique préexistante.

M. Yvan Mayeur lui répond que la SM BMN est effectivement un bureau indépendant et qu'il a simplement exprimé ses conclusions techniques, le gouvernement restant libre d'en tirer les conséquences politiques.

M. Erwin Malcorps précise que les simulations n'aboutissaient pas à une réponse binaire consistant à décider immédiatement ou non en faveur du métro. Des alternatives avaient été également étudiées.

Les comptages effectués en 2008 puis en 2012 avaient déjà mis en évidence des problèmes importants de capacité sur la ligne 55. Les simulations avaient ensuite examiné différentes possibilités d'amélioration en surface: tram en site propre, suppression de stationnement, amélioration des rayons de courbure ou augmentation de la vitesse commerciale.

Les résultats montraient toutefois que même un tram amélioré restait insuffisant face à la demande de mobilité projetée aux horizons 2020 et 2040. La SM BMN avait dès lors étudié d'autres solutions, notamment le prémétro, avant de conclure que le métro et le métro automatique constituaient les options les plus adaptées.

Sur la question des logos absents des rapports de 2012, il indique ne pas pouvoir expliquer cette situation mais affirme que les présentations utilisées à l'époque mentionnaient clairement le nom et le logo du groupement BMN.

Quant à la question des montants déjà versés au consortium, l'intervenant préfère renvoyer cette question au maître d'ouvrage.

M. Olivier Willocx indique avoir appris lors d'auditions précédentes que Transamo était une filiale de la STIB et qu'un représentant de la STIB siégeait à son conseil d'administration. Or, la SM BMN vient précisément d'expliquer que Transamo a participé aux études de tracé. Quel fut donc le rôle exact de cette société au sein du consortium et quel fut montant de sa rémunération?

L'étude d'opportunité de 758.705 euros a conduit à l'activation progressive de nombreuses autres tranches, jusqu'à atteindre aujourd'hui plus de 40 millions d'euros au travers de multiples avenants. Il estime difficile de prétendre qu'il n'existe aucun conflit d'intérêts lorsque la poursuite du projet conditionne directement l'augmentation des honoraires du bureau d'études.

stond in het bestek. De Brusselse Regering nam die keuze, die het louter technische kader van de studies ruimschoots oversteeg, volledig op haar schouders.

De heer Hicham Talhi antwoordt dat de tijdelijke vennootschap BMN de opdracht had gekregen om een onafhankelijke opportuniteitsstudie uit te voeren, en niet om de vooraf geuite politieke wil te bekrachtigen.

De heer Yvan Mayeur antwoordt dat de tijdelijke vennootschap BMN wel degelijk een onafhankelijk bureau is dat enkel zijn technische conclusies heeft geformuleerd. De regering kon vervolgens vrij kiezen welk politiek gevolg ze daaraan zou geven.

De heer Erwin Malcorps verduidelijkt dat de simulaties geen binaire keuze opleverden, waarbij gekozen moest worden voor of tegen de metro. Er werden ook alternatieven bestudeerd.

De tellingen die in 2008 en daarna in 2012 werden uitgevoerd, hadden al aanzienlijke capaciteitsproblemen op lijn 55 aan het licht gebracht. Vervolgens werden in de simulaties verschillende mogelijkheden onderzocht om het bovengrondse aanbod te verbeteren: een tram in eigen bedding, het schrappen van parkeerplaatsen, betere boogstralen en een hogere reissnelheid.

De resultaten toonden echter aan dat zelfs een verbeterde tram nog niet zou volstaan om aan de verwachte mobiliteitsvraag in 2020 en 2040 te voldoen. De tijdelijke vennootschap BMN heeft daarom ook enkele andere oplossingen onderzocht, zoals een premetrolijn, alvorens te besluiten dat de metro en de geautomatiseerde metro de meest geschikte opties waren.

Hij kan niet verklaren hoe het komt dat de logo's in de verslagen van 2012 ontbraken, maar hij zegt dat in de presentaties die destijds werden gebruikt, de naam en het logo van het consortium BMN wel duidelijk vermeld stonden.

De vraag over de bedragen die al aan het consortium zijn betaald, laat de spreker liever beantwoorden door de bouwheer.

De heer Olivier Willocx zegt dat hij tijdens eerdere hoorzittingen heeft vernomen dat Transamo een dochteronderneming van de MIVB was en dat een vertegenwoordiger van de MIVB deel uitmaakte van de raad van bestuur ervan. De tijdelijke vennootschap BMN heeft nu zopas uitgelegd dat Transamo heeft meegewerkt aan de studies over de tracés. Wat was dan precies de rol van die vennootschap binnen het consortium en welk bedrag kreeg zij daarvoor betaald?

Na de opportuniteitsstudie van 758.705 euro werden geleidelijk tal van andere schijven geactiveerd. Het bedrag dat daaraan op basis van meerdere bijakten is besteed, is inmiddels opgelopen tot meer dan 40 miljoen euro. Hij kan moeilijk aannemen dat er geen sprake is van belangenvermenging, wanneer het studiebureau meer erelonen kon opstrijken als het project zou worden voortgezet.

Il critique également le fait qu'un cabinet d'avocats ait été rémunéré via le consortium avec une majoration de 10 %, ce qu'il considère comme particulièrement problématique.

Enfin, il évoque le détachement d'un chef de projet de BMN auprès de Beliris, cité par la Cour des comptes, et estime qu'il existe là aussi un risque évident de conflit d'intérêts lorsqu'un collaborateur du bureau d'études travaille directement au sein de l'administration chargée de piloter le projet.

M. Erwin Malcorps répond d'abord que Transamo n'est pas à proprement parler une filiale de la STIB mais une société dont la STIB était actionnaire minoritaire. Il confirme ensuite les montants globaux évoqués concernant les différentes tranches et avenants du marché, tout en précisant que le détail relève du maître d'ouvrage.

Il réaffirme ensuite avec force l'indépendance et l'objectivité du consortium BMN. Selon lui, le rôle du bureau d'études consiste à fournir des avis techniques à son client et c'est exactement ce qui a été fait tout au long du projet, avec la présentation systématique des paramètres utilisés, des hypothèses retenues et des résultats intermédiaires.

Concernant le cabinet d'avocats Simon Braun, il confirme que des prestations juridiques ont été réalisées pour BMN et qu'une majoration de 10 % a été appliquée, ce qui est parfaitement normal dans le cadre de prestations de sous-traitance.

Concernant la présence de collaborateurs de BMN auprès de Beliris. Il explique qu'une tranche spécifique du marché prévoyait précisément des prestations de surveillance de chantier ainsi que la mise à disposition d'ingénieurs qualifiés. Des collaborateurs de la BMN ont donc effectivement travaillé sous la responsabilité du fonctionnaire dirigeant de Beliris, mais sans disposer du moindre mandat administratif.

M. Yvan Mayeur affirme que le conflit d'intérêts évoqué relève d'une perception erronée. Un bureau d'études accompagne naturellement le projet au fur et à mesure de son évolution et propose le passage aux étapes suivantes lorsqu'il estime les études suffisamment avancées. Les avenants successifs résultent ensuite de discussions constantes avec les autorités publiques, qui restent seules décisionnaires quant à la poursuite ou non du projet.

Le bureau d'études ne fait rien d'autre que tenter de mener à bien la mission qui lui a été confiée: réaliser toutes les études nécessaires à la construction d'un métro.

M. Stijn Bex demande des précisions sur la situation contractuelle actuelle du groupement et souhaite savoir si des montants sont réclamés par BMN au maître d'ouvrage en raison de cette situation de stand-by.

Hij uit ook kritiek op het feit dat een advocatenkantoor via het consortium werd vergoed door 10 % extra aan te rekenen, wat hij bijzonder problematisch vindt.

Tot slot heeft hij het over de detachering van een projectleider van BMN bij Beliris, waarnaar het Rekenhof verwijst. Volgens hem is er ook een duidelijk risico op belangenvermenging wanneer een medewerker van het studiebureau aan de slag gaat bij de administratie die belast is met de aansturing van het project.

De heer Erwin Malcorps antwoordt om te beginnen dat Transamo strikt genomen geen dochteronderneming van de MIVB was, maar een vennootschap waarvan de MIVB minderheidsaandeelhouder was. Vervolgens bevestigt hij de genoemde totale bedragen van de verschillende schijven en bijakten van de opdracht. Voor meer details verwijst hij naar de bouwheer.

Daarna herhaalt hij nadrukkelijk dat het consortium BMN onafhankelijk en objectief handelt. Hij zegt dat de rol van het studiebureau erin bestaat technische adviezen te verstrekken aan zijn klant en dat is precies wat het gedurende het hele project heeft gedaan. Daarbij heeft het systematisch de gebruikte parameters, de gehanteerde hypothesen en de tussentijdse resultaten toegelicht.

Wat het advocatenkantoor Simon Braun betreft, bevestigt hij dat dat kantoor juridische diensten heeft verleend aan BMN en dat 10 % extra werd aangerekend, wat volkomen normaal is bij onderaanneming.

Wat de aanwezigheid van medewerkers van BMN bij Beliris betreft, legt hij uit dat een welbepaalde schijf van de opdracht voorzag in het verlenen van diensten om de werken op te volgen en in de terbeschikkingstelling van gekwalificeerde ingenieurs. Medewerkers van BMN hebben dus inderdaad gewerkt onder de verantwoordelijkheid van de leidend ambtenaar van Beliris, maar kregen daarvoor geen administratief mandaat.

De heer Yvan Mayeur stelt dat het vermoeden van belangenvermenging steunt op een verkeerde perceptie. Een studiebureau begeleidt een project uiteraard naarmate het evolueert en wanneer het vindt dat de studies ver genoeg gevorderd zijn, stelt het voor om over te gaan tot de volgende fase. De opeenvolgende bijakten zijn vervolgens het resultaat van voortdurende besprekingen met de overheid, die als enige beslist of het project al dan niet wordt voortgezet.

Het studiebureau heeft gewoon de opdracht die het heeft gekregen, tot een goed einde proberen te brengen, namelijk alle studies uitvoeren die nodig zijn met het oog op de aanleg van een metrolijn.

De heer Stijn Bex vraagt om de huidige contractuele situatie van het consortium te verduidelijken en wil weten of BMN van de bouwheer bedragen vordert, omdat het zich al een hele tijd stand-by heeft moeten houden.

En outre, qu'en est-il de la situation à la gare du Nord et de l'arrêt actuel du chantier?

M. Erwin Malcorps confirme ensuite que BMN se trouve actuellement dans une situation de stand-by, dans l'attente d'une décision sur la suite du projet. Pour être complet, il précise qu'une dernière demande a été envoyée concernant les travaux à la station gare du Nord, pour le lot 1. À court terme, il n'y a pas de montants significatifs que BMN pourrait réclamer à Beliris ou à la STIB du fait de cette situation d'attente.

Pour un chantier d'une telle ampleur, il faut effectivement toujours analyser les difficultés de manière approfondie. Il faut toutefois se garder de comparer trop rapidement des situations différentes. Les difficultés rencontrées sous le palais du Midi, notamment celles liées à certaines techniques comme le *jet grouting*, ne sont pas nécessairement transposables telles quelles au passage sous la gare du Nord.

Concernant la gare du Nord, il rappelle que BMN peut transmettre les études décrivant l'évolution des techniques envisagées. La difficulté principale réside dans le fait que le chantier se situe sous l'un des nœuds ferroviaires les plus importants et les plus contraints du pays. Il n'est donc pas possible de prendre des risques inconsidérés. Il souligne qu'une bonne collaboration a été menée avec Infrabel et des solutions ont pu être dégagées.

M. Ibrahim Dönmez estime qu'il n'est pas nécessaire de procéder à des comptages pour constater que la ligne 55 est saturée. La fréquence de la ligne 55 est déjà poussée au maximum. C'est d'ailleurs un métro qui était, dans les années 1960, initialement prévu dans ce quartier, avant d'avoir redirigé les investissements vers le quartier européen. Si, année après année, la STIB a augmenté la taille des véhicules sans parvenir à résoudre la saturation, c'est que le problème est structurel. Lorsqu'on développe un projet de métro, il faut tenir compte de la densification attendue dans le nord de Bruxelles et des milliers de familles supplémentaires qui doivent y arriver. La décision de principe figure dans le plan Iris 2 et il faut, selon lui, en tirer les conséquences.

L'orateur estime qu'il faut aussi parler de la concurrence. Avec le Grand Paris, de nombreuses entreprises sérieuses sont mobilisées ailleurs. Il interroge enfin BMN sur le volume des stations: puisque la congélation est coûteuse et que le coût dépend largement des volumes, la réduction de la taille des stations a-t-elle déjà été envisagée?

Il demande ensuite un avis global sur le rapport de la Cour des comptes et, pour terminer, souhaite savoir si, en cas de relance du marché aujourd'hui, alors que le projet

Daarnaast vraagt hij hoe het zit met de situatie aan het Noordstation en met de huidige stillegging van de werken.

De heer Erwin Malcorps bevestigt dat BMN zich momenteel in een stand-bysituatie bevindt, in afwachting van een beslissing over het vervolg van het project. Volledigheidshalve preciseert hij dat er nog een laatste vordering is verstuurd voor de werken aan het station ter hoogte van het Noordstation, voor het eerste perceel. Op korte termijn zijn er geen significante bedragen die BMN van Beliris of de MIVB zou kunnen vorderen, nu het gewoon moet afwachten wat er te gebeuren staat.

Bij grootschalige werken moeten de knelpunten inderdaad altijd grondig worden onderzocht. Men moet zich er echter voor hoeden verschillende situaties te snel met elkaar te vergelijken. De problemen onder het Zuidpaleis die verband houden met bepaalde technieken, zoals *jetgrouting*, kunnen we niet zomaar gaan projecteren op de doorgang onder het Noordstation.

Voorts zegt hij dat BMN de studies kan bezorgen waarin de evolutie van de overwogen technieken aan het Noordstation wordt geschetst. De voornaamste moeilijkheid is dat daar gewerkt wordt onder een van de belangrijkste en meest complexe spoorwegknooppunten van het land. Het is dus niet mogelijk om daar onverantwoorde risico's te nemen. Hij benadrukt dat er goed is samengewerkt met Infrabel en dat oplossingen konden worden uitgewerkt.

De heer Ibrahim Dönmez is van oordeel dat er geen tellingen nodig zijn om vast te stellen dat lijn 55 verzadigd is. De frequentie van lijn 55 is al tot het maximum opgedreven. Het was trouwens in de jaren zestig oorspronkelijk de bedoeling om in die wijk een metrolijn aan te leggen, voordat men besliste om de investeringen te verschuiven naar de Europese wijk. De MIVB heeft jaar na jaar de capaciteit van de voertuigen verhoogd, maar is er niet in geslaagd om de verzadiging op te lossen. Dat betekent dus dat het probleem structureel is. De aanleg van de geplande metrolijn moet afgestemd zijn op de verwachte stijging van de bevolkingsdichtheid en de komst van duizenden extra gezinnen in het noorden van Brussel. De principiële beslissing was opgenomen in het Iris 2-plan en daaruit moeten we volgens hem de nodige conclusies trekken.

De spreker vindt dat ook over de concurrentie moet worden gesproken. Door het project in Groot-Parijs zijn veel van de betrouwbare grote ondernemingen elders aan de slag gegaan. Tot slot stelt hij BMN een vraag over de grootte van de stations. Wordt, aangezien de bevrozingstechniek duur is en de kostprijs ervan in grote mate afhangt van het te bevrozen grondvolume, al overwogen om de stations kleiner te maken?

Daarna vraagt hij een algemene beoordeling van het verslag van het Rekenhof. Afrondend wil hij nog weten of het project goedkoper zou kunnen worden uitgevoerd,

du Grand Paris a déjà bien avancé, les coûts pourraient diminuer.

M. Yvan Mayeur rappelle que l'histoire politique de la Région a joué un rôle important: l'arrivée des institutions européennes, mais aussi d'autres décisions politiques et des oppositions locales à la présence du métro dans certains quartiers ont influencé l'évolution du projet. Cette histoire doit être interrogée pour elle-même. Le tracé reçu par BMN dans le cahier des charges correspond toutefois à l'objectif de répondre à la densification et à la saturation des transports en commun existants dans le nord de Bruxelles. C'est bien l'ambition du projet.

M. Erwin Malcorps ajoute que, lors de la préparation du plan directeur, BMN a examiné plusieurs tracés pour le futur métro. Trois scénarios principaux avaient été retenus: le tracé finalement choisi, un tracé passant davantage par Pavillon et Schaerbeek-Formation, et un tracé plus décalé vers l'est. Pour ces trois scénarios, le potentiel voyageurs ainsi que l'implantation des stations ont été analysés. Le tracé retenu est apparu comme le tracé optimal, notamment parce qu'il offrait le potentiel voyageurs le plus élevé.

Sur les comptages de la ligne 55, il confirme qu'ils étaient nécessaires en 2012 pour calibrer le modèle de simulation. Il rejoint toutefois Ibrahim Dönmez sur le constat de saturation. Les comptages montraient déjà des dépassements de capacité, que ce soit par rapport à une limite de confort de trois personnes par mètre carré ou par rapport à la capacité maximale des T3000 aux heures de pointe. La ligne avait donc déjà perdu une partie de son attractivité, avec une vitesse commerciale mesurée à environ 7 km/h.

Concernant l'augmentation des coûts, la concurrence et l'inflation post-Covid, il rappelle que l'une des recommandations formulées par BMN consiste précisément à mieux répartir les risques.

L'intervenant confirme que plus le diamètre d'un tunnel est important, plus celui-ci doit être profond. Cependant, la profondeur pose moins de problèmes pour le tunnelier lui-même: plus le tunnelier est profond, plus le risque est réduit du point de vue du creusement.

M. Yvan Mayeur revient sur l'hypothèse d'une relance du marché. Si cette option est retenue, il ne faut pas avoir peur d'en réexaminer certaines clauses administratives.

M. Erwin Malcorps ajoute que les volumes congelés jouent évidemment un rôle important dans le prix final. Une piste d'optimisation pourrait consister à revoir les horaires de travail en sous-sol et à se montrer plus flexible sur ce point. Une autre recommandation faite au maître

indien vandaag een nieuwe opdracht zou worden uitgeschreven, nu het project in Groot-Parijs al goed is opgeschoten.

De heer Yvan Mayeur wijst erop dat de politieke geschiedenis van het gewest een belangrijke rol heeft gespeeld: de komst van de Europese instellingen, maar ook andere beleidskeuzes en lokale weerstand tegen de aanwezigheid van de metro in bepaalde wijken hebben het verloop van de metroplannen beïnvloed. Volgens hem is die historische context een onderzoek op zich waard. Het tracé dat BMN in het bestek kreeg voorgelegd, was echter wel degelijk afgestemd op de doelstelling om een antwoord te bieden op de bevolkingsgroei en de verzadiging van het bestaande openbaar vervoer in het noorden van Brussel. Dat is waar het hele project om draait.

De heer Erwin Malcorps voegt eraan toe dat BMN bij de voorbereiding van het richtplan verschillende tracés voor de toekomstige metrolijn heeft onderzocht. Daarbij werden drie hoofdscenario's in aanmerking genomen: het uiteindelijk gekozen tracé, een tracé dat dichter bij Paviljoen en Schaarbeek-Vorming liep, en een tracé dat wat naar het oosten was opgeschoven. Voor elk van die drie scenario's werden zowel het reizigerspotentieel als de vestigingslocatie van de stations onderzocht. Het gekozen tracé bleek het beste te zijn, omdat dat het hoogste reizigerspotentieel bood.

De tellingen op lijn 55 in 2012 waren noodzakelijk om het simulatiemodel correct te ijken. Hij is het eens met de heer Ibrahim Dönmez dat die lijn verzadigd is. De tellingen toonden aan dat zowel de norm van drie personen per vierkante meter om comfortabele reisomstandigheden te kunnen bieden als de maximale capaciteit van de T3000-tramstellen tijdens de spitsuren toen al overschreden waren. De lijn was daardoor al een pak minder aantrekkelijk geworden, met een gemeten reissnelheid van ongeveer 7 km/u.

Op de opmerkingen over de kostenstijging, de concurrentie en de inflatie in de nasleep van de coronacrisis antwoordt hij dat BMN onder meer heeft aanbevolen om de risico's beter te verdelen.

De spreker bevestigt dat hoe groter de diameter van een tunnel is, hoe dieper die moet worden aangelegd. De diepte stelt evenwel minder problemen voor de tunnelboormachine zelf: hoe dieper de tunnelboormachine werkt, hoe kleiner de risico's die gepaard gaan met de uitgraving.

De heer Yvan Mayeur gaat in op de eventuele mogelijkheid om een nieuwe opdracht uit te schrijven. Indien daarvoor wordt gekozen, mag men er niet voor terugschrikken om bepaalde administratieve bepalingen te herbekijken.

De heer Erwin Malcorps voegt eraan toe dat het bevroren grondvolume uiteraard doorslaggevend is voor de uiteindelijke kostprijs. Die prijs zou bijvoorbeeld kunnen worden geoptimaliseerd door de ondergronds gepresteerde werkuren te herbekijken en zich op dat vlak

d'ouvrage consiste à ouvrir davantage la porte à des variantes proposées par les entrepreneurs. Sur les volumes de congélation, il est probable que certains entrepreneurs puissent proposer des idées créatives ayant un effet positif sur le prix final et sur la gestion des risques.

M. Yvan Mayeur ajoute que BMN n'a pas été interrogée par la Cour des comptes. Le groupement aurait sans doute pu apporter un éclairage différent. La commission actuelle permet maintenant d'apporter des réponses aux constats formulés.

Mme Joëlle Maison revient d'abord sur la chronologie du projet, structuré en commençant par le tronçon sud, alors que celui-ci semble moins prioritaire du point de vue de l'impact mobilité. Elle demande si BMN a été associé, d'une manière ou d'une autre, à ce choix chronologique.

Elle revient ensuite sur les observations générales de la Cour des comptes: manque de rigueur dans la planification et l'évaluation des risques, projet ayant avancé plus vite que ses bases méthodologiques ne le permettaient. Elle demande si BMN a, à un moment donné, recommandé formellement de ralentir, de suspendre ou de conditionner l'avancement du projet. Si tel n'est pas le cas, pourquoi?

Elle demande ensuite une explication sur ce qu'est exactement une nappe perchée, comment elle apparaît, si elle est imprévisible et si elle peut survenir au fil du temps.

M. Erwin Malcorps répond que l'extension vers le sud ne fait pas partie du périmètre de la mission de BMN, sauf dans la tranche 1, où une analyse socio-économique de cette extension a été réalisée. Cette simulation a montré qu'une extension vers le sud pouvait se justifier: si le métro est réalisé, il sera utilisé. L'impact sur l'extension vers le nord reste toutefois limité, car les voyageurs montant à Uccle ne continueront pas nécessairement jusqu'à Evere.

M. Yvan Mayeur répond rappelle que la maîtrise du calendrier n'est pas entre les mains du bureau d'études. Celui-ci peut proposer, mais il reste tributaire des décisions du maître d'ouvrage et des autorités.

Il ajoute que BMN a formulé des demandes explicites, notamment en matière de sondages supplémentaires. Ces sondages auraient toutefois entraîné des coûts et des délais supplémentaires. Il ne trouve pas anormal que le commanditaire ait pu décider de reporter certains sondages au moment où les travaux commenceraient, lorsque les machines et les équipes seraient disponibles, plutôt que d'anticiper une dépense supplémentaire non prévue dans son budget. Ce sont, selon lui, des choix d'opportunité qui relèvent du maître d'ouvrage.

flexibeler op te stellen. Daarnaast werd aan de bouwheer aanbevolen om de aannemers meer ruimte te bieden om alternatieven voor te stellen. Wat het te bevriezen grondvolume betreft, kunnen bepaalde aannemers waarschijnlijk creatieve oplossingen aanreiken waardoor de uiteindelijke kostprijs lager komt te liggen en de risico's beter binnen de perken kunnen worden gehouden.

De heer Yvan Mayeur voegt eraan toe dat BMN niet werd gehoord door het Rekenhof. Het consortium had wellicht een ander licht op de zaken kunnen werpen. Deze commissie biedt volgens hem nu de mogelijkheid om te antwoorden op de geformuleerde vaststellingen.

Mevrouw Joëlle Maison gaat vooreerst in op het chronologische verloop van het project. Er werd begonnen met het zuidelijke traject, ook al bleek dat deel vanuit mobiliteitsoogpunt minder prioritair te zijn. Zij vraagt of BMN op een of andere manier betrokken was bij die chronologische keuze.

Vervolgens zegt zij dat het Rekenhof heeft opgemerkt dat de planning en de risicobeoordeling niet nauwkeurig genoeg waren en dat er sneller werd gegaan dan de methodologische onderbouwing van het project toeliet. Zij vraagt of BMN op een bepaald moment formeel heeft aanbevolen om het project te vertragen, op te schorten of bepaalde voorwaarden te verbinden aan de voortzetting ervan. Indien dat niet het geval was, zou zij graag de reden daarvoor kennen.

Daarnaast vraagt zij wat een verhoogde grondwaterlaag precies is, hoe die ontstaat, of die onvoorspelbaar is en of die zich mettertijd kan ontwikkelen.

De heer Erwin Malcorps antwoordt dat de uitbreiding naar het zuiden niet onder de opdracht van BMN viel. Het consortium verrichtte in het kader van de eerste schijf van de opdracht enkel een socio-economische studie over die uitbreiding. Uit de simulatie die daarin was opgenomen, bleek dat een uitbreiding naar het zuiden te verantwoorden viel: indien de metro er komt, zal die worden gebruikt. De impact op de noordelijke uitbreiding blijft evenwel beperkt, want de reizigers die opstappen in Ukkel, zullen niet per se doorrijden tot in Evere.

De heer Yvan Mayeur wijst erop dat het studiebureau geen controle had over het tijdschema. Het kan voorstellen formuleren, maar het blijft afhankelijk van de beslissingen van de bouwheer en de overheid.

Hij voegt eraan toe dat BMN expliciet heeft gevraagd om extra boringen uit te voeren. Die boringen zouden echter tot bijkomende kosten en vertragingen hebben geleid. Hij vindt het niet abnormaal dat de opdrachtgever ervoor gekozen heeft om bepaalde boringen uit te stellen tot wanneer de werken zouden beginnen en de machines en teams ter plaatse zouden zijn, in plaats van een extra, niet-begrote uitgave reeds vroeger te verrichten. Volgens hem zijn dat keuzes waarvan de bouwheer zelf moet uitmaken of ze aangewezen zijn.

Le bureau d'études peut recommander certaines précautions, mais l'autorité peut décider de les mettre en œuvre autrement ou plus tard, parce qu'elle estime que c'est plus soutenable économiquement, plus facile au regard des contraintes d'Infrabel ou plus compatible avec le calendrier.

Il ajoute que la relation entre maître d'ouvrage et bureau d'études ne se déroule pas dans une logique de tension ou d'opposition. Il s'agit d'une collaboration dans laquelle chacun cherche à réaliser le projet en bonne intelligence.

M. Erwin Malcorps insiste sur le fait que BMN n'a pas été surpris par la présence d'eau au début du chantier, ni par la présence de couches de faible résistance. La situation géologique générale, pas plus que la présence de massifs souterrains, n'était ignorée.

Il rappelle que les études géotechniques avaient été réalisées dans des conditions très contraintes, à l'aide d'engins placés sur wagons, avec fermeture temporaire de voies. BMN aurait souhaité davantage de forages et de piézomètres, mais il n'était pas simple de les réaliser dans un environnement ferroviaire aussi sensible. La nappe perchée était donc bien cachée dans la coupe géologique.

M. Benjamin Dalle interroge les représentants de BMN sur les recommandations visant à rendre le marché plus attractif. Qui a indiqué qu'il fallait rendre le marché plus facile? Qui a formulé ces recommandations? Peuvent-ils estimer la profitabilité de chacune d'elles?

Il demande également si certaines contraintes politiques — localisation des stations, profondeur, méthodes de construction — ont conduit à des choix plus complexes ou plus coûteux.

Il demande également quelles décisions de conception ou de contrat auraient aujourd'hui le plus grand impact sur le coût du projet: revoir le tracé, supprimer une ou deux stations, par exemple Collignon ou Verboekhoven, ou modifier certains choix constructifs.

Concernant les prix, il demande s'il y a eu une véritable analyse de marché sur les prix proposés et si des contacts ont été pris avec les autorités de la concurrence.

Puisqu'il a été question de l'absence de péage urbain et de son effet de 11 % sur le potentiel voyageurs, il demande si BMN a proposé une analyse actualisée tenant compte du télétravail, de l'inflation, des taux d'intérêt, des coûts de construction, des risques et des nouvelles habitudes de déplacement.

M. Erwin Malcorps rappelle que BMN a présenté une planification actualisée de l'ensemble de l'extension vers le nord, comprenant le dépôt, le passage vers la gare du

Het studiebureau kan bepaalde voorzorgsmaatregelen aanbevelen, maar de overheid kan beslissen om die op een andere manier of op een later tijdstip te nemen, omdat dat volgens haar economisch haalbaarder is, gemakkelijker te verenigen valt met de eisen van Infrabel of beter past in het tijdschema.

Hij voegt eraan toe dat de bouwheer en het studiebureau niet op gespannen voet met elkaar omgingen en elkaar niet tegenwerkten. Er was daarentegen sprake van een samenwerking waarbij elke partij ernaar streefde het project in een goede verstandhouding uit te voeren.

De heer Erwin Malcorps benadrukt dat BMN zich bij het begin van de werken niet heeft laten verrassen door de aanwezigheid van water, noch door de aanwezigheid van grondlagen met een lage weerstand. De algemene geologische situatie en de aanwezigheid van ondergrondse massieven waren bekend.

Hij wijst erop dat de geotechnische studies in zeer moeilijke omstandigheden met behulp van op treinwagons geplaatste machines werden uitgevoerd, waarbij de sporen tijdelijk werden afgesloten. BMN zou liever gehad hebben dat er meer boringen werden uitgevoerd en er meer piëzometers werden geplaatst, maar het was niet eenvoudig om dergelijke ingrepen uit te voeren op een dermate belangrijk spoorknoppunt. De verhoogde grondwaterlaag zat dus goed verborgen in het geologische profiel.

De heer Benjamin Dalle stelt de vertegenwoordigers van BMN een vraag over de aanbevelingen om de opdracht aantrekkelijker te maken. Wie heeft gezegd dat de opdracht gemakkelijker moest worden gemaakt? Wie heeft die aanbevelingen geformuleerd? Kunnen zij inschatten hoeveel winst elk van die aanbevelingen zou opleveren?

Daarnaast vraagt hij of bepaalde politieke randvoorwaarden (zoals de locatie van de stations, de diepteligging en de bouwmethoden) hebben geleid tot complexere of duurdere keuzes.

Hij vraagt ook welke ontwerp- of contractkeuzes vandaag het grootste kostenverschil zouden kunnen maken: het tracé herzien, één of twee stations schrappen, bijvoorbeeld Collignon of Verboekhoven, of bepaalde bouwtechnische keuzes aanpassen.

In verband met de prijzen vraagt hij of er een echte marktanalyse van de voorgestelde prijzen heeft plaatsgevonden en of er contact werd opgenomen met de mededingingsautoriteiten.

Er werd op gewezen dat door het uitblijven van een stadstol het potentiële reizigersaantal 11 % lager zou uitvallen. Hij vraagt in dat verband of BMN een geactualiseerde analyse heeft voorgelegd die rekening hield met telewerk, inflatie, rentevoeten, bouwkosten, risico's en nieuwe verplaatsingsgewoonten.

De heer Erwin Malcorps wijst erop dat BMN een geactualiseerde raming voor de volledige uitbreiding naar het noorden heeft voorgelegd. Die raming omvat de stelplaats,

Nord, les difficultés connues, les effets du Covid, l'inflation supplémentaire ainsi que le parachèvement et l'installation des systèmes ferroviaires.

Il explique ensuite que les méthodes techniques difficiles et coûteuses auraient pu être réduites si l'on avait accepté davantage d'expropriations. À Liedts, par exemple, certaines précautions techniques ont un coût important mais permettent de préserver l'habitat existant.

Il indique aussi que la suppression d'une ou deux stations aurait évidemment un impact immédiat sur les coûts d'investissement. Mais il faut tenir compte de l'effet de telles suppressions sur l'expérience du projet et sur les objectifs de mobilité dans certains quartiers.

Sur les autorités de concurrence, il indique que BMN n'a pas pris contact avec elles.

Il revient enfin sur le péage urbain et l'analyse coûts-bénéfices. Une actualisation après le Covid serait intéressante. En toute honnêteté, il précise toutefois que l'analyse coûts-bénéfices d'un tel projet n'a jamais été positive au sens strict. Ce ne sont ni les revenus des voyageurs ni la fréquentation qui peuvent rembourser l'investissement. Il s'agit d'un investissement politique fondé sur un besoin et une demande de mobilité dans les quartiers concernés.

M. Fabian Maingain relève que la présentation et les propos tenus par BMN donnent le sentiment que, dès la première tranche, le groupement partait du présupposé que le métro allait se faire, puisqu'il s'agissait de la volonté du gouvernement. Il rappelle toutefois que la tranche 1 du cahier des charges avait précisément pour objet de vérifier si cette volonté politique était faisable, pertinente, rentable et réalisable. Il souhaite donc savoir dans quelle mesure BMN a instruit le dossier «à charge et à décharge» et questionné la volonté du gouvernement, même si celle-ci était clairement affichée et confirmée dans Iris 2.

Il revient ensuite sur l'estimation de 880 millions d'euros et sur les offres de prix finalement reçues, atteignant environ 250 % des montants estimés. À ses yeux, l'inflation ne peut pas, à elle seule, expliquer un tel écart. À cet égard, il demande jusqu'à quel point BMN estime que les connaissances géotechniques acquises étaient suffisantes pour ne pas constituer un risque majeur dans l'évaluation des offres.

Il ajoute que cette difficulté vaut aussi pour la complexité technique de la réalisation et de l'exécution du marché, qui semble avoir fortement influencé les prix des offres selon le rapport de la Cour des comptes. Dans quelle mesure BMN a assisté la STIB dans la rédaction du cahier des charges d'exécution du chantier, notamment pour les phases techniques complexes?

de passage onder het Noordstation en de afwerking en aanleg van de sporen en houdt rekening met de bekende moeilijkheden, de gevolgen van de coronacrisis en de bijkomende inflatie.

Vervolgens legt hij uit dat de moeilijke en dure technische methoden hadden kunnen worden beperkt indien men meer onteigeningen had willen doorvoeren. Ter hoogte van Liedts bijvoorbeeld kosten bepaalde technische voorzorgsmaatregelen weliswaar veel geld, maar zij zorgen er wel voor dat de bestaande woningen behouden kunnen blijven.

Ook het schrappen van één of twee stations zou uiteraard een onmiddellijke impact hebben op de investeringskosten. Dergelijke schrappingen houden echter wel gevolgen in voor de beleving van het project en voor de mobiliteitsdoelstellingen in bepaalde wijken.

Met de mededingingsautoriteiten heeft BMN geen contact opgenomen.

Tot slot gaat hij in op de stadstol en de kosten-batenanalyse. Het zou interessant zijn om de gegevens te actualiseren op basis van de situatie na de coronacrisis. In alle eerlijkheid merkt hij echter op dat de kosten-batenanalyse van het project nooit positief is geweest in de strikte betekenis van het woord. De investering kan nooit worden terugverdiend met de inkomsten die de reizigers zouden opleveren. Het gaat om een politieke investering die steunt op een mobiliteitsbehoefte en een vraag naar openbaar vervoer in de betrokken wijken.

De heer Fabian Maingain merkt op dat de presentatie en de verklaringen van BMN de indruk wekken dat het consortium al vanaf de eerste schijf van de opdracht uitging van de veronderstelling dat de metro er zou komen, want dat was wat de regering wou. Hij herinnert er evenwel aan dat de eerste schijf van het bestek precies tot doel had om na te gaan of die politieke wens haalbaar, relevant, rendabel en uitvoerbaar was. Hij wil dus weten in welke mate BMN de voors en tegens heeft onderzocht en de wens van de regering daadwerkelijk in vraag heeft gesteld, ook al was die duidelijk opgenomen en bekrachtigd in het Iris 2-plan.

Vervolgens gaat hij in op de raming van 880 miljoen euro en de uiteindelijk ontvangen offertes, die opliepen tot ongeveer 250 % van de geraamde bedragen. Een dergelijk verschil valt volgens hem niet enkel door de inflatie te verklaren. In dat verband vraagt hij in welke mate BMN vindt dat er voldoende geotechnische kennis voorhanden was om bij de beoordeling van de offertes geen al te groot risico te nemen.

Hij voegt eraan toe dat de technische complexiteit van de uitvoering van de opdracht al even problematisch was, omdat die volgens het verslag van het Rekenhof een grote invloed heeft gehad op de prijzen van de offertes. In welke mate heeft BMN de MIVB geholpen met het opstellen van het bestek voor de uitvoering van de complexe technische fasen van de werken?

Enfin, puisque la tranche 1 et la tranche 2 concernaient aussi la rentabilité du projet, BMN a-t-elle calculé un seuil de rentabilité?

M. Erwin Malcorps répond que, dans la première tranche, BMN a effectivement vérifié la pertinence, la faisabilité et la rentabilité d'un projet demétro, mais aussi celles d'autres modes de transport. Le bureau a analysé les solutions en surface, avec leurs problèmes de capacité, puis les solutions souterraines.

Sur l'évolution des coûts, la présentation ne se limite pas à l'inflation. BMN a aussi mentionné l'impact des modifications de périmètre de la mission, notamment l'ajout du dépôt, qui a eu un effet financier important. Il insiste cependant sur le fait que BMN n'a pas validé les premiers prix reçus lors de l'ouverture des offres. Le groupement a au contraire écrit au maître d'ouvrage et au maître d'ouvrage délégué pour indiquer que ces prix ne correspondaient pas à des prix normaux de marché et pour formuler des recommandations destinées à challenger le marché et obtenir de meilleurs prix.

Sur les techniques d'exécution, le projet doit être réalisé dans une zone très dense, avec une géologie complexe. Des discussions techniques ont eu lieu pendant plusieurs années avec la STIB, Bruxelles Mobilité, Beliris et différents experts internationaux. Ces échanges ont conduit BMN à proposer la méthode d'exécution qui lui semblait la plus robuste au regard de l'ensemble des contraintes, même si cette méthode reste complexe.

Dans la tranche 1, BMN a bien réalisé une étude de rentabilité intégrant non seulement les montants d'investissement, mais aussi les coûts d'exploitation et de maintenance, les recettes futures et certains impacts monétarisés, comme les émissions de gaz à effet de serre.

M. Oliver Rittweger de Moor rappelle qu'en octobre 2022, Arcadis a validé une estimation de 817 millions d'euros pour les travaux de génie civil du tronçon Nord-Bordet. Le rapport de la Cour des comptes indique qu'Arcadis comme BMN ont sous-estimé l'impact financier massif de la technique de congélation des sols. La Cour des comptes, qui connaît évidemment l'inflation et la guerre en Ukraine, estime que ces facteurs ne suffisent pas à expliquer la gravité de la sous-estimation. Il demande donc à BMN de fournir d'autres arguments pour justifier cet écart.

Il évoque ensuite une déclaration de Pascal Smet selon laquelle M. Flausch aurait expliqué dans la presse qu'au début d'un projet, on le présente toujours un peu moins cher afin que le politique puisse décider de le lancer. Il rappelle aussi qu'un bureau d'études s'est dit choqué

Aangezien de eerste en de tweede schijf van de opdracht tevens betrekking hadden op de winstgevendheid van het project, wil hij tot slot weten of BMN een rendabiliteitsdrempel heeft berekend.

De heer Erwin Malcorps antwoordt dat BMN in het kader van de eerste schijf van de opdracht inderdaad de relevantie, uitvoerbaarheid en rendabiliteit van een metrolijn, maar ook van andere vervoerswijzen heeft onderzocht. Het bureau analyseerde de bovengrondse oplossingen, met de bijhorende capaciteitsproblemen, en vervolgens de ondergrondse oplossingen.

In de presentatie werd niet enkel verwezen naar de inflatie om de kostenstijging te verklaren. BMN heeft ook gewezen op de gevolgen van de gewijzigde perimeter van de opdracht met onder meer de toevoeging van de stelplaats, die een belangrijke financiële impact heeft gehad. Hij benadrukt echter dat BMN de eerste ontvangen prijzen bij de opening van de offertes niet heeft gevalideerd. Integendeel, het consortium heeft de bouwheer en de gedelegeerde bouwheer schriftelijk laten weten dat die prijzen geen normale marktprijzen waren en heeft aanbevelingen geformuleerd om de markt te bespelen en betere prijzen te verkrijgen.

Met betrekking tot de uitvoeringstechnieken merkt hij op dat het project moet worden uitgevoerd in een zeer dichtbebouwd gebied met een complexe geologie. Gedurende meerdere jaren hebben technische besprekingen plaatsgevonden met de MIVB, Brussel Mobiliteit, Beliris en verschillende internationale experts. Op basis van die gesprekken heeft BMN een uitvoeringsmethode voorgesteld die weliswaar complex was, maar in het licht van alle vereisten het meest steek hield.

In het kader van de eerste schijf van de opdracht heeft BMN wel degelijk een rendabiliteitsstudie uitgevoerd waarin niet alleen de investeringsbedragen, maar ook de exploitatie- en onderhoudskosten, de toekomstige inkomsten en bepaalde gemonetariseerde effecten, zoals de uitstoot van broeikasgassen, waren verrekend.

De heer Oliver Rittweger de Moor wijst erop dat Arcadis in oktober 2022 een raming van 817 miljoen euro goedgekeurde voor de civieltechnische werken op het traject tussen het Noordstation en Bordet. Volgens het verslag van het Rekenhof hebben zowel Arcadis als BMN de aanzienlijke financiële impact van de grondbevriezingstechniek onderschat. Het Rekenhof weet uiteraard ook wel dat de inflatie en de oorlog in Oekraïne een invloed hebben gehad op de prijzen, maar meent dat de ernst van de onderschatting niet alleen daaraan kan worden geweten. Hij vraagt BMN daarom op basis van welke andere argumenten het verschil te verantwoorden valt.

Vervolgens verwijst hij naar een uitspraak van de heer Pascal Smet, die heeft gezegd dat de heer Flausch in de pers zou hebben verklaard dat een project in de beginfase altijd wat goedkoper wordt voorgesteld om de politiek een duwtje in de rug te geven om het uit de startblokken te

de constater que le poste budgétaire relatif aux aléas financiers n'était que de 10 %.

Il mentionne encore les propos de Pascal Smet affirmant avoir demandé des audits en 2015 parce que les coûts augmentaient sans cesse, tandis que Beliris a contesté cette version en affirmant être à l'origine d'un *cost control* confié à Arcadis. Il demande qui dit la vérité.

Il demande également si BMN peut confirmer qu'au départ, il n'existait aucun garde-fou financier dans le projet et si BMN a lui-même alerté le politique sur ce risque.

Enfin, il revient sur la gare du Nord. La Cour des comptes constate que BMN n'aurait pas consulté les archives historiques de la SNCB et de la Ville de Bruxelles avant la conception. Des experts ont confirmé à la commission que la présence de la nappe était connue depuis longtemps. Il demande comment BMN justifie l'absence de vérification de ces archives, estimant qu'un marché de 41 millions d'euros aurait dû permettre ce travail.

Sur Arcadis, **M. Erwin Malcorps** rappelle que ce bureau a déjà expliqué son rôle lors de sa propre audition. Arcadis n'a pas réalisé un audit, mais une mission de *cost control*, en collaboration avec BMN.

Concernant les marges de risque, il indique que BMN a conseillé au maître d'ouvrage de prévoir des marges pour les imprévus et les incertitudes. Les documents transmis par Beliris tiennent d'ailleurs compte de marges pour imprévus et risques.

À ce sujet, une marge de 10 % peut se justifier à un stade d'étude détaillée, lorsque les études géologiques ont été réalisées et que la complexité du projet est suffisamment connue. En revanche, pour une première estimation, d'autres marges peuvent être nécessaires. Il affirme donc que l'appréciation du caractère suffisant ou non de la marge dépend du niveau de maturité du projet et des prix unitaires utilisés.

À propos de la gare du Nord, **M. Yvan Mayeur** répond qu'une négociation a été menée par Beliris avec l'entrepreneur, compte tenu de l'évolution du chantier et des travaux supplémentaires. Ces éléments font partie de l'avenant actuellement sur la table. Pour obtenir le montant précis, il faut interroger Beliris. Il peut seulement indiquer que, par rapport à une première projection extrêmement coûteuse, une solution techniquement réalisable et approuvée par Infrabel a été trouvée à un coût nettement moins élevé, même si elle représente un budget supplémentaire.

M Erwin Malcorps conteste ensuite l'affirmation selon laquelle BMN n'aurait pas consulté les archives d'Infrabel. Plusieurs éléments issus de ces archives, notamment

laten schieten. Voorts voert hij aan dat een studiebureau geschokt reageerde op het feit dat het begrote bedrag voor financiële onvoorspelbaarheden slechts 10 % bedroeg.

Pascal Smet heeft ook verklaard dat hij in 2015 enkele audits heeft besteld, omdat de kosten maar bleven stijgen. Beliris spreekt dat tegen en beweert dat het zelf het initiatief heeft genomen om een *kostencontrole* te laten uitvoeren door Arcadis. Wie vertelt hier de waarheid?

Voorts vraagt hij of BMN kan bevestigen dat er aanvankelijk geen financiële buffer was ingebouwd voor het project en of BMN de beleidsverantwoordelijken zelf heeft gewaarschuwd voor dat risico.

Tot slot wil hij het nog even hebben over het Noordstation. Het Rekenhof stelt vast dat BMN vóór de ontwerpfase de historische archieven van de NMBS en de stad Brussel niet zou hebben geraadpleegd. Deskundigen hebben in de commissie bevestigd dat de aanwezigheid van de grondwaterlaag al lang bekend was. Hij vraagt op welke grond BMN kan verantwoorden dat het de archieven niet heeft ingekeken. Voor een opdracht van 41 miljoen euro had dat toch wel gemogen.

De heer Erwin Malcorps wijst erop dat het bureau Arcadis zijn rol al heeft toegelicht tijdens de hoorzitting waarin het zelf aan het woord kwam. Het bureau heeft geen audit uitgevoerd, maar een *kostencontrole*, waarvoor het heeft samengewerkt met BMN.

Wat de risicomarges betreft, voert hij aan dat BMN de bouwheer heeft aangeraden om marges in te calculeren voor onvoorziene uitgaven en onzekerheden. In de stukken die Beliris heeft bezorgd, werd overigens wel rekening gehouden met marges voor onvoorziene uitgaven en risico's.

Een marge van 10 % valt volgens hem te verantwoorden in de fase van een gedetailleerde studie, wanneer de geologische onderzoeken reeds zijn uitgevoerd en de complexiteit van het project voldoende gekend is. Voor een eerste raming kan het daarentegen nodig zijn om andere marges te hanteren. De beoordeling of de gehanteerde marge al dan niet toereikend is, hangt volgens hem dus af van de mate waarin het project op punt staat en van de gehanteerde eenheidsprijzen.

Met betrekking tot het Noordstation antwoordt **de heer Yvan Mayeur** dat Beliris met de aannemer onderhandelingen heeft gevoerd, waarbij rekening werd gehouden met de evolutie van de bouwplaats en de bijkomende werken. Die elementen maken deel uit van de bijakte die momenteel op tafel ligt. Voor het precieze bedrag verwijst hij naar Beliris. Hij kan enkel zeggen dat een technisch uitvoerbare en door Infrabel goedgekeurde oplossing is gevonden die veel goedkoper is dan de eerste bijzonder dure raming, al is er wel nog altijd een bijkomend budget voor nodig.

De heer Erwin Malcorps betwist vervolgens dat BMN de archieven van Infrabel niet zou hebben geraadpleegd. Verschillende elementen uit die archieven, waaronder

des informations sur les fondations du Medical Center et d'autres plans, figurent d'ailleurs dans le dossier d'adjudication du lot 1. BMN était également informé de la présence de la nappe et de l'ancienne plaque tournante. Selon lui, ces éléments souterrains connus n'ont pas eu d'impact négatif déterminant sur le projet. Le problème est venu de la nappe perchée combinée à la situation géologique, et non d'un défaut de consultation documentaire.

Sur le coût précis du lot 1 et de la gare du Nord, il préfère présenter l'estimation totale de l'ensemble du projet, tous lots confondus. Un zoom sur le lot 1 risquerait de révéler des éléments encore en discussion, notamment l'avenant 23 et les suppléments dus à l'entrepreneur.

Interrogé sur la ventilation interne des 41 millions d'euros entre les bureaux du consortium, il indique qu'il s'agit d'une question interne au groupement et qu'il ne connaît pas ces chiffres par cœur.

M. Hicham Talhi observe qu'Yvan Mayeur a lui-même reconnu, en filigrane, que la structuration du marché public traduisait déjà une volonté affichée de réaliser le métro. Il souhaite dès lors revenir plus précisément sur la manière dont les alternatives ont été étudiées.

Il demande d'abord combien de temps les comptages ont duré, estimant qu'on ne peut pas réaliser un comptage rigoureux uniquement aux heures de pointe, sans tenir compte des week-ends, des soirées ou des jours fériés.

Il revient ensuite sur la norme de trois personnes par mètre carré utilisée dans l'étude. Avec cette norme, un tram T3000 de Bombardier, dont le constructeur annonce une capacité de 180 passagers, est ramené à environ 146 personnes, soit une diminution de capacité d'environ 15 %. Ce choix méthodologique induit mécaniquement une saturation plus rapide des rames, puisqu'il réduit la capacité théorique par rapport à celle annoncée par le constructeur.

Le bureau retient une vitesse maximale d'environ 17 km/h pour une solution de tram amélioré, alors que d'autres lignes atteignent selon lui 20 à 25 km/h. D'où vient cette différence?

Il demande à BMN d'expliquer en quoi cette méthodologie est rigoureuse pour conclure qu'une alternative au métro, notamment via le tram 55, n'est pas viable.

Sur la capacité des T3000, **M. Erwin Malcorps** reconnaît que le raisonnement mérite d'être nuancé. Les 180 voyageurs annoncés par Bombardier correspondent à une densité de quatre personnes par mètre carré pour les places debout, en plus des places assises. BMN a présenté

information over de funderingen van het Medical Center en andere plannen, waren overigens opgenomen in het aanbestedingsdossier van het eerste perceel. BMN was ook op de hoogte van de aanwezigheid van de grondwaterlaag en de oude draaischijf. Volgens hem hebben die gekende ondergrondse elementen geen doorslaggevende negatieve impact gehad op het project. Het probleem vloeide voort uit de combinatie van de verhoogde grondwaterlaag en de geologische situatie, en niet uit het feit dat er stukken niet werden geraadpleegd.

Wat de precieze kostprijs van het eerste perceel en het Noordstation betreft, geeft hij liever de totale raming van het volledige project voor alle percelen samen. Door te focussen op het eerste perceel zouden immers elementen kunnen worden vrijgegeven waarover nog gesprekken lopen, namelijk de drieëntwintigste bijakte en de bijkomende vergoedingen voor de aannemer.

Op de vraag over de interne verdeling van de 41 miljoen euro tussen de bureaux van het consortium, antwoordt hij dat dat een interne aangelegenheid van het consortium is en dat hij die cijfers niet uit het hoofd kent.

De heer Hicham Talhi merkt op dat de heer Yvan Mayeur zelf impliciet heeft erkend dat uit de structurele vormgeving van de overheidsopdracht al duidelijk op te maken viel dat men wilde dat de metro er zou komen. Hij wenst daarom dieper in te gaan op de wijze waarop de alternatieven zijn onderzocht.

Hij vraagt eerst hoelang de reizigerstellingen hebben geduurd, want volgens hem kan die niet nauwkeurig worden uitgevoerd als men zich beperkt tot de spitsuren en geen rekening houdt met de weekends, avonden en feestdagen.

Vervolgens heeft hij het over de norm van drie personen per vierkante meter die in de studie is gehanteerd. Door die norm toe te passen zou een T3000-tramstel van Bombardier, dat volgens de fabrikant 180 passagiers kan vervoeren, nog maar plaats bieden aan ongeveer 146 personen, wat neerkomt op een capaciteitsvermindering van ongeveer 15 %. Door die keuze te maken, zullen de rijtuigen automatisch sneller "vol" zitten, aangezien de theoretische capaciteit ervan verlaagd wordt ten opzichte van de door de fabrikant opgegeven capaciteit.

Het bureau gaat uit van een maximale reissnelheid van ongeveer 17 km/u voor een verbeterde tramoplossing, terwijl andere tramlijnen volgens het bureau 20 tot 25 km/u halen. Hoe valt dat verschil te verklaren?

Hij vraagt BMN om uit te leggen in hoeverre de conclusie dat tram 55 geen haalbaar alternatief biedt voor de metro steunt op een zorgvuldige methodologie.

De heer Erwin Malcorps stelt dat de redenering over de capaciteit van de T3000-tramstellen enigszins genuanceerd dient te worden. De door Bombardier opgegeven capaciteit van 180 reizigers stemt overeen met vier personen per vierkante meter voor het geheel van de

l'impact d'une charge de trois personnes par mètre carré, qui correspond à une limite de confort.

Il précise que la ligne n'est évidemment pas saturée toute la journée, mais bien aux heures de pointe. BMN a aussi examiné la possibilité d'augmenter la fréquence des trams. Toutefois, un tram toutes les trois minutes atteint déjà une limite technique, car une fréquence trop élevée peut créer des effets de blocage entre véhicules et produire un impact négatif sur l'exploitation.

La vitesse commerciale mesurée lors des comptages de 2012 était d'environ 7 km/h. Iris 2 fixait un objectif de 20 km/h. Avec les mesures étudiées — tram en site propre, suppression du stationnement, améliorations d'exploitation — BMN arrivait à une vitesse commerciale théorique d'environ 17 km/h. Pour le métro, la situation est différente: le projet ne devait pas fonctionner à saturation maximale.

Mme Amélie Pans demande si, compte tenu des vingt-deux avenants déjà adoptés et du vingt-troisième avenant en attente, BMN estime que le cahier des charges était bien conçu dès le départ.

Concernant le vingt-troisième avenant, qu'elle comprend comme portant principalement sur l'extension de leur mission à la fois à la conception et à l'exécution pour la gare du Nord. Elle souhaite obtenir des éclaircissements.

M. Olivier Willocx demande si, lorsque BMN a reçu les offres jugées élevées par rapport aux pratiques du marché, le groupement a-t-il soupçonné une éventuelle entente sur les prix?

M. Yvan Mayeur précise que l'avenant 23 porte bien sur la gare du Nord. Il vise à englober l'ensemble de la mission conception-exécution pour BMN, mais aussi la partie liée à l'entrepreneur société momentanée Progrès et aux travaux à réaliser. Il y a donc deux volets distincts dans cet avenant.

M. Erwin Malcorps ajoute que le premier interlocuteur de BMN a toujours été le fonctionnaire dirigeant de Beliris. Beliris a toujours examiné les propositions d'avenants sur le plan juridique et administratif, et chacun de ces avenants ayant fait l'objet de négociations et d'analyses juridiques.

Sur les offres reçues, il indique que BMN n'a jamais soupçonné d'entente sur les prix. Le groupement préfère poursuivre, d'une manière ou d'une autre, la procédure afin d'explorer le marché et d'évaluer le prix final.

Concernant les 22 avenants, il ajoute qu'il faut tenir compte de la durée exceptionnelle de la mission, commencée en 2011 et toujours en cours en 2026. Sur une période aussi longue, il est logique que des évolutions, adaptations et modifications apparaissent. Il juge donc

staan- en zitplaatsen. BMN is uitgegaan van drie personen per vierkante meter om een minimum aancomfort te kunnen bieden.

Hij verduidelijkt dat de tram natuurlijk niet de hele dag lang stampvol zit, maar wel tijdens de spitsuren. BMN heeft ook onderzocht of het mogelijk zou zijn om de frequentie op die lijn te verhogen. Een tram om de drie minuten is echter al het maximale wat technisch gezien mogelijk is, aangezien een te hoge frequentie ertoe kan leiden dat de voertuigen zichzelf vastrijden, wat een negatieve weerslag zou hebben op de exploitatie van de lijn.

De reissnelheid die bij de tellingen in 2012 werd gemeten, bedroeg ongeveer 7 km/u. In het Iris 2-plan was een reissnelheid van 20 km/u vooropgesteld. Met de onderzochte maatregelen (een tram in een eigen bedding, het schrappen van parkeerplaatsen en een verbetering van de exploitatie) kwam BMN uit op een theoretische reissnelheid van ongeveer 17 km/u. Voor de metro ligt de situatie anders: de geplande metro zou normaliter niet overvol zitten.

Mevrouw Amélie Pans vraagt of BMN vindt dat het bestek van bij het begin goed was opgesteld, nu er al tweeëntwintig bijakten aan toegevoegd zijn en er een drieëntwintigste in de pijplijn zit.

Zij wil ook graag wat meer uitleg over de drieëntwintigste bijakte, die naar zij begrepen heeft voornamelijk bedoeld is om de opdracht van het consortium uit te breiden, zodat die voor het Noordstation zowel het ontwerp- als het uitvoeringsgedeelte zou omvatten.

De heer Olivier Willocx vraagt of BMN, toen het de offertes ontving die in vergelijking met de gangbare prijzen op de markt nogal duur werden bevonden, vermoedde dat er sprake was van mogelijke prijsafspraken?

De heer Yvan Mayeur verduidelijkt dat de drieëntwintigste bijakte inderdaad betrekking heeft op het Noordstation. Die bijakte omvat de volledige opdracht van ontwerp tot uitvoering voor BMN, maar ook het gedeelte voor de tijdelijke vennootschap Progrès en de uit te voeren werken. Zij bestaat dus uit twee afzonderlijke delen.

De heer Erwin Malcorps voegt eraan toe dat de leidend ambtenaar van Beliris altijd het eerste aanspreekpunt van BMN is geweest. Beliris heeft de voorgestelde bijakten steeds juridisch en administratief onder de loep genomen, en over elk van die bijakten werd onderhandeld en telkens werd ook nagegaan of ze juridisch sluitend waren.

Met betrekking tot de ontvangen offertes geeft hij aan dat BMN nooit vermoedens van prijsafspraken heeft gehad. Het consortium geeft er de voorkeur aan om de procedure op de een of andere manier voort te zetten om de markt te verkennen en de uiteindelijke prijs te beoordelen.

Op de opmerking dat er inmiddels tweeëntwintig bijakten zijn, riposteert hij dat men rekening moet houden met de uitzonderlijk lange duur van de opdracht, die in 2011 van start ging en in 2026 nog steeds loopt. Over zo'n lange periode is het maar normaal dat er bijstellingen,

trop direct de conclure que le cahier des charges était mal ficelé.

M. Yvan Mayeur élargit la réflexion en rappelant que la Cour des comptes européenne a récemment publié un rapport sur les grands projets européens d'infrastructures. Ceux-ci connaissent régulièrement des prolongations de délais et des augmentations de coûts, qu'il s'agisse du Lyon-Turin, de grands tunnels ou d'autres projets. Ce phénomène n'est donc ni uniquement bruxellois, ni uniquement belge. Il faut avoir l'humilité de reconnaître qu'il est irréaliste de tout prévoir dans le cahier des charges initial jusqu'à la fin du projet.

M. Stijn Bex estime qu'il existe de fortes chances que le projet, tel qu'il a été conçu, ne soit pas réalisé dans les dix prochaines années. Il demande donc si le travail déjà effectué par BMN appartient bien à Beliris et à la STIB et s'il permettrait, le cas échéant, de passer à une phase ultérieure avec d'autres acteurs. Il souhaite aussi savoir quels seraient les coûts si la collaboration avec BMN s'arrêtait à ce stade.

Ensuite, qu'entend exactement Erwin Malcorps lorsqu'il a évoqué une consultation de marché «bien réfléchie»? Cette formulation semble insinuer que la consultation déjà menée ne l'était pas suffisamment. Il demande si BMN confirme cette interprétation et, le cas échéant, en quoi la procédure actuelle a été insuffisante.

M. Erwin Malcorps répond d'abord que les études réalisées constituent bien une base disponible pour le maître d'ouvrage et qu'il ne devrait pas y avoir de difficulté à les utiliser dans la suite du projet.

Il revient ensuite sur la consultation du marché. Il l'un des groupements n'a finalement pas pu être maintenu en raison de questions d'organisation interne, ce qui n'a pas renforcé la concurrence. L'enjeu principal est donc désormais de savoir comment le maître d'ouvrage écoute le marché et accepte de réexaminer certains éléments.

Il reconnaît qu'au début de la procédure, l'approche a été trop rigide, notamment parce qu'un nombre important de risques était transféré à l'adjudicataire. Certaines prescriptions étaient perçues comme trop strictes par les soumissionnaires et elles ont eu un impact sur les prix. Dans une procédure négociée, ces éléments peuvent normalement être discutés. Il existe donc des possibilités de revoir ces éléments et d'en débattre.

M. Stijn Bex demande pourquoi, compte tenu des prix reçus, ces erreurs n'ont pas été corrigées en début de procédure.

M. Erwin Malcorps répond qu'il faut tenir compte de l'évolution concrète de la procédure. Ce qui apparaît en cours de route, c'est qu'il n'y a finalement pas beaucoup de concurrence. Si dix soumissionnaires avaient été présents, ce cahier des charges aurait peut-être été adéquat. Il faut

adaptations et modifications ont été effectuées. Il constate également que le cahier des charges était trop rigide et qu'il y avait trop de détails. Il trouve cela dommageable et pense que le cahier des charges devait être plus simple et plus flexible.

De heer Yvan Mayeur trekt de bespreking open door erop te wijzen dat de Europese Rekenkamer onlangs een rapport publiceerde over grote Europese infrastructuurprojecten. Bij dergelijke projecten komen regelmatig termijnverlengingen en kostenstijgingen voor, of het nu gaat om de spoorlijn tussen Lyon en Turijn, grote tunnels of andere projecten. Dat verschijnsel doet zich dus niet alleen in Brussel of in België voor. We moeten nederig genoeg zijn om te erkennen dat het onrealistisch is om in het initiële bestek alles tot aan het einde van het project te voorzien.

De heer Stijn Bex acht de kans groot dat het project, zoals het nu is uitgetekend, de komende tien jaar niet zal worden gerealiseerd. Hij vraagt of het werk dat BMN tot nu toe heeft gedaan, eigendom is van Beliris en de MIVB, en of daarmee eventueel met andere spelers een volgende fase kan worden opgestart. Hij wil ook weten wat het zou kosten indien de samenwerking met BMN op dit moment zou worden stopgezet.

Wat bedoelt de heer Erwin Malcorps precies met een "welbedoachte" marktraadpleging? Die formulering lijkt te suggereren dat de reeds verrichte marktraadpleging niet goed genoeg doordacht was. Hij vraagt of BMN die interpretatie bevestigt en - zo ja - in welk opzicht de huidige procedure tekortschoot.

De heer Erwin Malcorps antwoordt om te beginnen dat de uitgevoerde studies inderdaad een bruikbare basis vormen voor de bouwheer en dat het geen probleem zou mogen zijn om die bij het verdere verloop van het project te gebruiken.

Vervolgens gaat hij in op de marktraadpleging. Een van de consortia kon uiteindelijk niet worden verdergezet vanwege interne organisatorische problemen, wat de concurrentie niet ten goede kwam. Het belangrijkste is dat de bouwheer naar de markt luistert en bereid is om bepaalde zaken te herbekijken.

Hij geeft toe dat de procedure in het begin te rigide was, omdat een groot deel van de risico's bij de opdrachtnemer werd gelegd. Sommige voorschriften werden door de inschrijvers als te strikt ervaren, wat gevolgen had voor de gehanteerde prijzen. In een onderhandelingsprocedure kunnen dergelijke zaken doorgaans besproken worden. Het is dus mogelijk om zulke elementen te herbekijken en erover in debat te gaan.

De heer Stijn Bex vraagt waarom die fouten, gelet op de ontvangen prijzen, niet al bij het begin van de procedure werden rechtgezet.

De heer Erwin Malcorps antwoordt dat men rekening moet houden met het concrete verloop van de procedure. Gaandeweg werd duidelijk dat er uiteindelijk niet veel concurrentie was. Als er zich tien inschrijvers hadden aangemeld, dan was het bestek misschien wél toereikend

donc regarder avec humilité la manière dont le marché a réagi. Parler d'erreur lui semble trop fort: il s'agit plutôt d'une combinaison d'éléments de marché, peut-être aussi d'un mauvais moment. Il faut tenir compte de tout ce qui se produit sur le marché, mais il n'est pas trop tard pour en tirer les conséquences.

M. Ibrahim Dönmez indique que la capacité d'un T3000, qu'elle soit de 140 ou de 180 personnes, n'est pas l'élément central. Ce qui compte, c'est la fréquence et le nombre de personnes transportées d'un point A à un point B par heure. Or, la ligne 55 est déjà à une fréquence maximale. Pour augmenter encore cette fréquence, il faudrait améliorer la vitesse commerciale. Même en atteignant une fréquence de douze passages par heure avec des T3000 très remplis, on transporterait environ 1.800 personnes par heure. À l'inverse, un métro M7 offre environ 740 places, avec une fréquence possible toutes les deux minutes et demie, soit un potentiel d'environ 18.000 personnes par heure.

Il indique ensuite avoir vu des photos de 1965, lors de la construction de la gare du Nord, qui montrent que cette nappe était déjà présente. Il estime donc que l'on pouvait l'anticiper.

Enfin, il revient sur l'hypothèse d'une relance des appels d'offres. BMN a indiqué que les prix pourraient être inférieurs, mais dans quel ordre de grandeur?

M. Erwin Malcorps confirme que la fréquence est un élément essentiel pour un projet de tram. Il n'est pas possible de faire rouler un tram toutes les deux minutes et demie. Une telle fréquence conduirait à ce qu'un tram bloque le suivant. Le métro présente effectivement une capacité très supérieure et permet d'augmenter davantage la fréquence.

M. Frédéric Detandt confirme que la nappe perchée était bien présente. Il répète que les archives d'Infrabel ont été consultées, que BMN a travaillé en collaboration avec Infrabel et qu'Infrabel a approuvé le dossier. Infrabel connaissait donc cette nappe perchée, tout comme BMN, avant le démarrage des travaux.

Il faut toutefois comprendre qu'il existe en réalité deux nappes perchées. Une première nappe, située au-dessus d'une couche d'argile et au-dessus d'une nappe captive, était bien connue. Il était prévu de l'abaisser, ce qui a été fait.

La difficulté provenait donc d'une couche très drainante dans laquelle l'eau ne parvenait pas à s'évacuer assez rapidement. Il compare la situation à une piscine remplie de terre entre deux murs de soutènement. L'eau percole

geweest. We moeten dus met de nodige nederigheid kijken naar de toenmalige reactie van de markt. Dat er fouten zouden zijn gemaakt, vindt hij wat te sterk uitgedrukt: het gaat eerder om een combinatie van marktfactoren, en misschien was het ook een slecht moment. We moeten rekening houden met alles wat er zich op de markt voordoet, maar het is nog niet te laat om er lessen uit te trekken.

De heer Ibrahim Dönmez geeft aan dat de capaciteit van een T3000-tramstel, of dat nu plaats biedt aan 140 of 180 reizigers, niet de kern van de zaak is. Wat van tel is, zijn de frequentie en het aantal personen die per uur van punt A naar punt B vervoerd kunnen worden. Op lijn 55 is de maximale frequentie al bereikt. Om die frequentie nog verder te verhogen, zou de reissnelheid moeten worden verbeterd. Zelfs als we met goed gevulde trams van het type T3000 een frequentie van twaalf ritten per uur zouden halen, zouden er ongeveer 1.800 personen per uur vervoerd kunnen worden. Een metro van het type M7 biedt daarentegen plaats aan ongeveer 740 passagiers. Met een mogelijke frequentie van een metro om de tweeënhalve minuut komt dat neer op een capaciteit van ongeveer 18.000 personen per uur.

Vervolgens zegt hij dat hij foto's uit 1965 onder ogen heeft gekregen, toen het Noordstation in de steigers stond, waaruit blijkt dat de grondwaterlaag in kwestie er destijds al was. Hij is dan ook van mening dat daarop geanticipeerd had kunnen worden.

Tot slot gaat hij in op de hypothese om een nieuwe offerteaanvraag uit te schrijven. BMN gaf aan dat de prijzen lager zouden kunnen uitvallen, maar hoeveel lager is dat dan?

De heer Erwin Malcorps bevestigt dat de frequentie een essentieel onderdeel is van een tramproject. Het is onmogelijk om een tram om de tweeënhalve minuut te laten rijden. Een dergelijke frequentie zou ertoe leiden dat de ene tram de volgende blokkeert. De metro heeft inderdaad een veel grotere capaciteit en laat toe om de frequentie nog verder te verhogen.

De heer Frédéric Detandt bevestigt dat de verhoogde grondwaterlaag inderdaad aanwezig was. Hij herhaalt dat de archieven van Infrabel zijn geraadpleegd, dat BMN met Infrabel heeft samengewerkt en dat Infrabel het dossier heeft goedgekeurd. Infrabel was dus, net als BMN, al op de hoogte van de verhoogde grondwaterlaag, voordat de werken van start gingen.

Het is echter belangrijk te beseffen dat er in werkelijkheid twee verhoogde grondwaterlagen zijn. Een eerste grondwaterlaag, gelegen boven een kleilaag en boven een opgesloten waterlaag, was al bekend. Het was de bedoeling om die te verlagen, en dat is ook gebeurd.

Het probleem lag dus aan een zeer doorlatende laag waarin het water niet snel genoeg kon wegvloeien. Hij vergelijkt de situatie met een zwembad vol aarde tussen twee steunmuren. Het water sijpelt langzaam naar buiten,

progressivement vers l'extérieur, vers la nappe perchée connue, mais pas à une vitesse suffisante pour permettre un avancement normal du chantier.

M. Erwin Malcorps confirme que BMN est convaincu, en cas de relance des offres, de prix inférieurs aux premiers prix déposés lors de l'ouverture des offres. Il rappelle également que le consortium a présenté au maître d'ouvrage une actualisation des prix pour tenir compte de l'inflation et de l'augmentation de certains prix.

M. Yvan Mayeur rappelle que l'enjeu de la gare du Nord n'est pas uniquement un enjeu nord, mais aussi un enjeu sud, puisque la réalisation de cette gare conditionne l'exploitation du tronçon sud en métro.

M. Benjamin Dalle demande quels sont les risques spécifiques liés à la zone Collignon, où il faut creuser sous la maison communale. Quels risques ont été identifiés?

Enfin, compte tenu de l'expérience de BMN et de ses partenaires à l'étranger, quels conseils peuvent-ils formuler pour mieux gérer à l'avenir les mégaprojets à Bruxelles?

M. Erwin Malcorps répond que les techniques prévues à Collignon visent à offrir les solutions les plus robustes possibles dans cette zone et à anticiper les circonstances imprévues. Le tracé actuel tient compte des dimensions nécessaires pour une station de cent mètres de long. Techniquement, BMN est contraint de passer sous le bâtiment communal de Schaerbeek.

Sur les enseignements internationaux, il rappelle que BMN travaille sur d'autres métros, notamment à Paris et à Barcelone, et que ces expériences sont partagées en interne ainsi qu'avec la STIB et le maître d'ouvrage. Il estime toutefois qu'il est difficile de formuler une seule recommandation générale, chaque pays ayant ses spécificités.

M. Oliver Rittweger de Moor revient sur le manque d'études géotechniques relevé par la Cour des comptes et par plusieurs experts. Il rappelle que BMN a indiqué avoir recommandé certaines études, mais que le pouvoir politique ne l'aurait pas suivi afin de gagner du temps et de faire des économies. Il demande quel ministre est concerné: Pascal Smet, Brigitte Grouwels ou les deux?

Il évoque ensuite deux experts selon lesquels il serait possible de terminer le tronçon Nord-Albert avec la technique des fouilles blindées dans la glace. Le fait d'avoir laissé les bureaux d'études et les entreprises déterminer eux-mêmes les techniques de construction ne constitue-t-il pas l'une des causes du fiasco du métro 3?

Revenant sur la nappe de la gare du Nord, étant donné que BMN était parfaitement au courant de son existence,

in de richting van de bekende verhoogde grondwaterlaag, maar niet snel genoeg om de werken normaal te laten verlopen.

De heer Erwin Malcorps bevestigt dat BMN ervan overtuigd is dat bij een nieuwe offerteaanvraag de prijzen lager zouden uitvallen dan de eerste prijzen die bij de opening van de offertes waren ingediend. Hij wijst er ook op dat het consortium de bouwheer een prijsherziening heeft voorgelegd om rekening te houden met de inflatie en de stijging van sommige prijzen.

De heer Yvan Mayeur herinnert eraan dat de werken ter hoogte van het Noordstation niet alleen van belang zijn voor het noordelijke deel, maar ook voor het zuidelijke deel, omdat het zuidelijke deel maar als een metrolijn kan worden uitgebaat als het station in kwestie er komt.

De heer Benjamin Dalle vraagt welke specifieke risico's er zijn voor het Collignonplein, waar onder het gemeentehuis moet worden gegraven. Welke risico's zijn er vastgesteld?

Welke aanbevelingen kan BMN vanuit de ervaring die het samen met zijn partners in het buitenland heeft opgebouwd, formuleren om toekomstige megaprojecten in Brussel beter te beheren?

De heer Erwin Malcorps antwoordt dat voor de werken ter hoogte van het Collignonplein technieken zijn voorgesteld die in dat gebied de meest robuuste oplossingen moeten bieden en het mogelijk moeten maken om te anticiperen op onvoorziene omstandigheden. Het huidige tracé houdt rekening met de benodigde afmetingen voor een station van honderd meter lang. Technisch gezien moet volgens BMN noodgedwongen onder het gemeentehuis van Schaerbeek worden gegraven.

Hij wijst erop dat BMN internationale ervaring heeft opgedaan door te werken rond metroprojecten in bijvoorbeeld Parijs en Barcelona, en dat het die ervaring zowel intern als met de MIVB en de bouwheer deelt. Hij vindt het echter lastig om één algemene aanbeveling te doen, aangezien elk land zijn eigen specifieke kenmerken heeft.

De heer Oliver Rittweger de Moor gaat in op het gebrek aan geotechnische studies waarop het Rekenhof en verschillende deskundigen hebben gewezen. BMN heeft gezegd dat het bepaalde studies had aanbevolen, maar dat de beleidsverantwoordelijken dat advies niet zouden hebben opgevolgd om tijd te winnen en de kosten te drukken. Hij vraagt welke minister daarin een rol speelde: Pascal Smet, Brigitte Grouwels of allebei?

Vervolgens haalt hij twee deskundigen aan die stellen dat het mogelijk zou zijn om het traject tussen het Noordstation en Albert te voltooien met behulp van de techniek van beschoeide sleuven en grondbevriezing. Is het feit dat men de studiebureaus en aannemers zelf de bouwtechnieken heeft laten bepalen, niet een van de oorzaken voor het fiasco rond Metro 3?

Wat de grondwaterlaag bij het Noordstation betreft: aangezien BMN perfect op de hoogte was van het bestaan

alors, constate-t-il, la ministre n'a pas dit la vérité en commission lorsqu'elle a laissé entendre qu'on venait de la découvrir.

Il demande encore s'il n'y a pas eu trop de bureaux d'études liés à la cause dans ce projet et si une seule étude sur l'ensemble du tracé était suffisante pour un projet de cette ampleur.

Il demande enfin des précisions sur deux recommandations formulées par BMN, à savoir revoir les taux de majoration prévus pour les bénéfices et frais généraux et accepter l'adaptation de la formule de révision des prix.

M. Yvan Mayeur répond que l'intervention d'Oliver Rittweger de Moor repose sur l'idée d'un fiasco du métro 3, interprétation que la SM BMN ne partage pas. Il y a un projet difficile, laborieux, confronté à des problèmes techniques, administratifs, institutionnels et de compétences, mais il ne considère pas qu'il s'agisse d'un fiasco.

Cette lecture ne correspond pas à la réalité vécue par le bureau d'études. BMN considère qu'il existe des solutions, des adaptations possibles et des marges de correction. Les équipes ont expliqué qu'en se remettant autour de la table, certaines choses pouvaient être améliorées et que les prix pouvaient être réduits. Conclure dès aujourd'hui au fiasco ne lui paraît donc pas correct.

Il ajoute que BMN a démontré qu'il y avait eu des études, des sondages, et que des sondages supplémentaires avaient été demandés. Le fait que certaines études n'aient pas été réalisées immédiatement ne relève pas d'une décision directe d'un ministre qui aurait refusé une demande. Il s'agit plutôt d'arbitrages successifs fondés sur un rapport coût-bénéfice. Étape après étape, il faut décider ce qui est opportun. Concernant la gare du Nord, il considère même que les décisions prises ont finalement permis de trouver une solution moins chère que celle envisagée initialement.

Il invite donc à davantage d'humilité. Il est toujours plus facile de refaire le film une fois qu'il est terminé que de le réaliser depuis le départ.

M. Erwin Malcorps explique que BMN conteste la formulation du rapport de la Cour des comptes selon laquelle il y aurait eu un manque d'études géotechniques. Des études préliminaires ont été réalisées, des documents historiques ont été consultés et des études géotechniques ont été menées de manière phasée pendant plusieurs années.

S'agissant des fouilles blindées à la gare du Nord, il indique que la situation n'est pas comparable au tunnel Schuman-Josaphat. À la gare du Nord, les travaux se déroulent dans la nappe. Travailler avec des solutions de congélation ne semble donc pas être la meilleure solution technique.

ervan, leidt hij daaruit af dat de minister in de commissie niet de waarheid sprak toen zij liet doorschemeren dat men die grondwaterlaag net had ontdekt.

Hij vraagt ook of er bij dit project niet te veel studiebureaus betrokken waren en of één enkele studie voor het volledige tracé wel voldoende was voor zo'n omvangrijk project.

Tot slot vraagt hij om bijkomende uitleg over twee aanbevelingen van BMN, dat heeft aangeraden om de verhogingspercentages voor de opbrengsten en algemene kosten te herzien en ermee in te stemmen om de formule voor de prijsherziening aan te passen.

De heer Yvan Mayeur antwoordt dat de heer Oliver Rittweger in zijn uiteenzetting uitgaat van de opvatting dat Metro 3 een fiasco is. De tijdelijke vennootschap BMN deelt die mening niet. Het is een moeilijk en moeizaam project dat te kampen heeft met technische, administratieve, institutionele en bevoegdheidsgerelateerde problemen, maar hij beschouwt het project niet als een fiasco.

Die interpretatie stemt niet overeen met de werkelijkheid zoals het studiebureau die ervaart. BMN is van mening dat er oplossingen, aanpassingsmogelijkheden en ruimte voor bijsturing zijn. De teamleden hebben uitgelegd dat het, door opnieuw rond de tafel te gaan zitten, mogelijk zou zijn om bepaalde zaken te verbeteren en de prijzen te verlagen. Het lijkt hem dan ook niet juist om nu al te concluderen dat het project een fiasco is.

Bovendien heeft BMN aangetoond dat er studies en boringen zijn uitgevoerd, en dat er extra boringen zijn gevraagd. Het feit dat bepaalde studies niet onmiddellijk zijn uitgevoerd, is niet toe te schrijven aan een rechtstreekse beslissing van een minister die de vraag zou hebben afgewezen. Dat is eerder het gevolg van opeenvolgende afwegingen op basis van een kosten-batenanalyse. Stap voor stap dient te worden bepaald wat wenselijk is. Wat het Noordstation betreft, meent hij zelfs dat dankzij de genomen beslissingen uiteindelijk een oplossing gevonden is die goedkoper is dan die welke oorspronkelijk was vooropgesteld.

Hij roept dus op om zich nederiger op te stellen. Het is altijd makkelijker om een film te herschrijven als hij eenmaal af is, dan om hem van bij het begin te registreren.

De heer Erwin Malcorps legt uit dat BMN de formulering in het verslag van het Rekenhof betwist waarin wordt gesteld dat er te weinig geotechnische studies zouden zijn geweest. Er zijn voorstudies uitgevoerd, historische documenten geraadpleegd en geotechnische studies in fasen uitgevoerd gedurende meerdere jaren.

Met betrekking tot de beschoeide sleuven ter hoogte van het Noordstation geeft hij aan dat de situatie niet te vergelijken valt met de tunnel tussen Schuman en Josaphat. Bij het Noordstation vinden de werken plaats in de grondwaterlaag zelf. Het gebruik van de bevroerings-techniek lijkt technisch gezien dus niet de beste oplossing.

BMN n'a pas été surpris par la présence de la nappe ni par les venues d'eau. La surprise résidait dans la nappe perchée située entre les murs de soutènement, combinée à la situation géologique.

Sur la question du nombre de bureaux d'études et de l'indépendance, BMN conteste l'affirmation selon laquelle il y aurait eu trop peu d'études indépendantes ou une seule étude insuffisante. À l'international, plusieurs modèles existent: parfois plusieurs bureaux travaillent sur une ligne avec des missions bien délimitées, ce qui exige une gestion rigoureuse des interfaces parfois un seul bureau est désigné pour l'ensemble d'une ligne. Il existe aussi différentes organisations côté administration, comme à Paris, où la RATP intervient sur certaines extensions tandis que la Société du Grand Paris pilote de nouvelles lignes. Il n'y a donc pas un modèle unique.

Sur les taux de bénéfices, les frais généraux et les formules de révision des prix, il explique que BMN a constaté, lors de la consultation du marché, que les formules de révision ne traduisaient pas entièrement la hausse réelle des prix. Les entrepreneurs ont donc probablement intégré un risque important de fluctuation des prix dans leurs offres. Les prix de l'acier, du ciment et surtout de l'énergie ont fortement varié. Une formule de révision permettant de mieux prendre en compte ces fluctuations spécifiques pourrait réduire le risque chiffré de manière trop conservatrice par certains entrepreneurs.

M. Hicham Talhi conclut en rappelant que gouverner, c'est prévoir, mais aussi gérer avec parcimonie les deniers publics. Il se dit surpris qu'Yvan Mayeur affirme qu'il ne s'agit pas d'un fiasco. Après le rapport de la Cour des comptes, après un projet initial chiffré à quelques centaines de millions et un coût désormais théorique de plusieurs milliards d'euros, il estime qu'il ne s'agit pas d'argent abstrait mais de l'argent du contribuable. Ces montants dépassent aujourd'hui la capacité financière de la Région bruxelloise. Une décision politique prise sur la base d'un projet à 600 millions d'euros n'est pas la même qu'une décision fondée sur un coût final de plusieurs milliards.

Même les défenseurs du métro constatent aujourd'hui les conséquences lourdes du chantier à l'avenue Stalingrad. Il ne suffit pas de dire que les grands projets connaissent partout des retards moyens de onze ans et des dépassements de coûts pour considérer cela comme de la bonne gouvernance.

Concernant la station Verboekhoven, **M. Oliver Rittweger de Moor** demande pourquoi BMN a maintenu ce tracé sous prétexte d'intermodalité RER alors qu'Infrabel et la SNCB n'avaient jamais validé cette option. Le bureau n'a-t-il pas alerté le politique sur le surcoût inutile de ce

BMN was niet verrast door de aanwezigheid van de grondwaterlaag, noch door de waterinstroom. Het verrassende element was de verhoogde grondwaterlaag tussen de steunmuren, in combinatie met de geologische omstandigheden.

Wat het aantal studiebureaus en de onafhankelijkheid ervan betreft, betwist BMN de opvatting dat er te weinig onafhankelijke studies zouden zijn uitgevoerd of dat slechts één studie niet volstond. Internationaal wordt op verschillende manieren te werk gegaan: soms werken meerdere bureaus rond één lijn op basis van duidelijk afgebakende opdrachten, wat een strakke onderlinge coördinatie vergt, en soms wordt één enkel bureau aangesteld voor een volledige lijn. Ook vanuit de overheid kunnen meerdere instanties worden ingeschakeld. Zo houdt in Parijs de RATP zich bezig met bepaalde uitbreidingen, terwijl de Société du Grand Paris de leiding heeft over alles wat te maken heeft met nieuwe lijnen. Er zijn dus meerdere manieren van werken mogelijk.

Met betrekking tot de opbrengstmarges, de algemene kosten en de formules voor prijsherzieningen legt hij uit dat BMN tijdens de marktraadpleging tot de vaststelling kwam dat de herzieningsformules de werkelijke stijging van de prijzen niet volledig dekten. De aannemers hebben dus naar alle waarschijnlijkheid een hoog risico op prijschommelingen in hun offertes doorgerekend. De prijzen voor staal, cement en vooral energie zijn zowat alle kanten uitgegaan. Een herzieningsformule die beter afgestemd is op dergelijke schommelingen, zou het risico dat sommige aannemers te behoudend hebben ingeschat, kunnen beperken.

De heer Hicham Talhi rondt af met de volgende opmerking: besturen betekent niet alleen vooruitkijken, maar ook zuinig met overheidsgeld omgaan. Hij zegt verbaasd te zijn dat de heer Yvan Mayeur beweert dat het project geen fiasco is. Wanneer we kijken naar het verslag van het Rekenhof en nu we zien hoe de kostprijs van een project die aanvankelijk op enkele honderden miljoenen euro's was geraamd, inmiddels is opgelopen tot miljarden euro's, kunnen we niet meer zeggen dat het hier om abstracte bedragen gaat, maar wel om het geld van de belastingbetaler. Die bedragen gaan op dit ogenblik het financiële vermogen van het Brussels Gewest te boven. Een politieke beslissing waarbij werd uitgegaan van een project van 600 miljoen euro is niet hetzelfde als een beslissing die gebaseerd is op een uiteindelijk kostenplaatje van meerdere miljarden euro's.

Zelfs de pleitbezorgers van de metro zien nu de ernstige gevolgen in van de werken in de Stalingradlaan. Stellen dat er toch sprake is van goed bestuur door aan te voeren dat grote projecten overal gemiddeld elf jaar vertraging oplopen en meer kosten dan begroot, is een brug te ver.

Met betrekking tot het station Verboekhoven vraagt **de heer Oliver Rittweger de Moor** waarom BMN aan dat tracé heeft vastgehouden onder het voorwendsel dat dat station moest zorgen voor intermodaliteit met het GEN, terwijl Infrabel en de NMBS die mogelijkheid nooit hebben

choix en l'absence de gare ferroviaire confirmée?

M. Erwin Malcorps répond que les connexions à Verboekhoven ont fait l'objet de plusieurs études au fil des années. En 2017, la Région de Bruxelles-Capitale a demandé d'examiner des alternatives pour Verboekhoven tout en ne rendant pas impossible une future station RER. BMN a donc répondu à une demande précise.

bekrachtigd. Heeft het bureau de beleidsverantwoordelijken niet gewaarschuwd voor de onnodige extra kosten van die keuze, aangezien nooit bevestigd was dat er een treinstation zou komen?

De heer Erwin Malcorps antwoordt dat er in de loop der jaren verschillende studies zijn uitgevoerd over de aansluitingen ter hoogte van Verboekhoven. In 2017 vroeg het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om alternatieven voor Verboekhoven te onderzoeken, die de eventuele komst van een GEN-station echter niet onmogelijk zouden maken. BMN heeft dus gewoon gedaan wat gevraagd werd.