



SESSION ORDINAIRE 2025-2026

9 JUILLET 2026

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

COMMISSION SPÉCIALE

consacrée au projet Métro 3

Constats et Recommandations

adoptés par la commission spéciale

GEWONE ZITTING 2025-2026

9 JULI 2026

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

BIJZONDERE COMMISSIE

over het Metro-3-project

Vaststellingen en Aanbevelingen

aangenomen door de bijzondere commissie

Constats

La commission spéciale constate que le projet Métro 3 répond à un besoin réel et durable de mobilité dans le nord de la Région bruxelloise. Depuis plus de quinze ans, les habitants de Schaerbeek et d'Evere attendent un renforcement substantiel de l'offre de transport public vers le centre-ville et le reste de la Région. L'augmentation structurelle de la capacité de transport entre Albert et Bordet demeure un objectif pertinent.

La commission spéciale constate toutefois que la gouvernance du projet a été marquée par une répartition complexe des responsabilités entre plusieurs acteurs institutionnels et plusieurs niveaux de pouvoir. En l'absence d'un responsable unique clairement identifié, la prise de décision a gagné en complexité, malgré l'existence de mécanismes de décision collective.

La commission spéciale relève également que le financement du projet dépassait dès l'origine la capacité de financement propre de la Région de Bruxelles-Capitale. Les dépassements de coûts et les retards observés s'inscrivent dans une tendance fréquemment rencontrée dans les grands projets d'infrastructure. Toutefois des fragilités ont été révélées dans les mécanismes d'estimation, de financement et de gestion des risques.

Les auditions ont mis en évidence l'importance que certaines décisions structurantes soient prises en prenant en compte toutes les alternatives, les risques techniques et les implications financières. Elles doivent être prises de manière suffisamment approfondie et indépendante. Les difficultés rencontrées au palais du Midi et à la gare du Nord illustrent l'importance d'une meilleure anticipation des risques techniques, géotechniques et patrimoniaux.

La commission spéciale constate également que la répartition des risques entre les pouvoirs publics et les entreprises n'était pas toujours optimale et que certaines procédures de marchés publics n'étaient pas suffisamment adaptées à la complexité des ouvrages concernés.

Enfin, les conséquences économiques, sociales et urbaines du chantier ont été sous-estimées. Les impacts sur les commerçants, les habitants, les écoles, les associations et le tissu économique local ont démontré la nécessité de renforcer les dispositifs d'accompagnement, de communication, de compensation et de participation.

Ces constats ne remettent pas en cause la nécessité d'améliorer durablement l'offre de transport public structurant vers le nord de Bruxelles, mais soulignent la nécessité d'adapter structurellement la manière dont les grands pro-

Vaststellingen

De bijzondere commissie stelt vast dat het Metro 3-project tegemoetkomt aan een reële en duurzame mobiliteitsbehoefte in het noorden van het Brussels Gewest. Al meer dan vijftien jaar wachten de inwoners van Schaerbeek en Evere op een heuse uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod naar het stadscentrum en de rest van het gewest. De structurele uitbreiding van de vervoerscapaciteit tussen Albert en Bordet blijft een relevante doelstelling.

De bijzondere commissie stelt echter vast dat de bestuursmatige aanpak van het project gekenmerkt werd door een complexe verdeling van de verantwoordelijkheden tussen meerdere institutionele partners en bestuursniveaus. Doordat er niet duidelijk één verantwoordelijke was aangewezen, werd het er ondanks de ingestelde collectieve besluitvormingsmechanismen niet eenvoudiger op gemaakt om beslissingen te nemen.

De bijzondere commissie merkt tevens op dat het financiële vermogen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van bij het begin niet groot genoeg was om het project te financieren. De vastgestelde kostenoverschrijdingen en vertragingen komen vaak voor bij grote infrastructurenprojecten. Er is echter aan het licht gekomen dat de ramingswijze, de financieringsmechanismen en het risicobeheer tekortschoten.

Uit de hoorzittingen is gebleken dat het belangrijk is om bij het nemen van bepaalde structurele beslissingen rekening te houden met alle alternatieven, de technische risico's en de financiële gevolgen. Zij moeten op voldoende grondige en onafhankelijke wijze worden genomen. De problemen die zich hebben voorgedaan ter hoogte van het Zuidpaleis en het Noordstation maken duidelijk hoe belangrijk het is om beter te anticiperen op de technische, geotechnische en erfgoedgerelateerde risico's.

De bijzondere commissie stelt tevens vast dat de risico's niet steeds optimaal verdeeld waren tussen de overheid en de aannemers en dat bepaalde overheidsopdrachtprocedures onvoldoende waren afgestemd op de complexiteit van de uit te voeren werken.

Ten slotte zijn de economische, maatschappelijke en stedelijke gevolgen van het bouwproject onderschat. De impact op de handelaars, buurtbewoners, scholen, verenigingen en het lokale economische weefsel heeft duidelijk gemaakt dat er sterker moet worden ingezet op flankerende maatregelen, communicatie, compensatieregelingen en inspraak.

Deze vaststellingen doen geen afbreuk aan de noodzaak om het structurerende openbaarvervoersaanbod naar het noorden van Brussel duurzaam te verbeteren, maar benadrukken wel dat het nodig is om de voorbereiding, financie-

jets d'infrastructure sont préparés, financés, pilotés et exécutés.

Recommandations

Compte tenu des constats susmentionnés, la commission spéciale formule les recommandations suivantes:

Axe 1 – Gouvernance et Responsabilité

1. **Instaurer un pilotage unique, responsable et décisionnel pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur¹.** Créer une structure de pilotage unique et transversale au sein d'une seule administration. Cette structure devrait disposer d'un directeur de projet identifié et responsable devant le Gouvernement et le Parlement. Sur le plan opérationnel, cette structure doit disposer d'un pouvoir réel d'arbitrage afin de garantir la cohérence, la rapidité de décision et la maîtrise globale du projet.
2. **Assurer un consensus démocratique préalable pour les grands projets de long terme.** Pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur, la décision de lancement doit faire l'objet d'un vote du Parlement. Ce vote doit porter au minimum sur le périmètre du projet, son montage budgétaire, son analyse de risques, sa gouvernance et ses conditions de réévaluation.
3. **Renforcer la transparence et la responsabilité par un reporting obligatoire avec un mécanisme de sonnette d'alarme.** Tout risque majeur (technique, budgétaire ou de faisabilité) devrait faire l'objet d'une notification immédiate par l'administration en charge du projet au Gouvernement par le biais d'un comité de pilotage devant être systématiquement mis en place dans le cadre de ce genre de projet. Un reporting régulier, standardisé et opposable doit être instauré pour tous les grands projets, permettant une prise de décision rapide, éclairée et traçable.

¹ **Projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur:** projet public structurant présentant un caractère stratégique pour la Région de Bruxelles-Capitale en raison de son impact sur la mobilité, l'aménagement du territoire ou l'environnement, et qui, par son ampleur, sa durée, son coût, sa complexité technique ou ses incidences économiques, sociales ou environnementales, nécessite une gouvernance, un suivi et des procédures spécifiques.

ring, aansturing en uitvoering van grote infrastructuurprojecten structureel anders aan te pakken.

Aanbevelingen

Rekening houdend met de hierboven vermelde vaststellingen formuleert de bijzondere commissie de volgende aanbevelingen:

Pijler 1 – Bestuursmatige aanpak en verantwoordelijkheid

1. **Voor elk infrastructuurproject van groot gewestelijk belang¹ één aansturende instantie aanstellen, die de verantwoordelijkheid draagt en de beslissingen neemt.** Een overkoepelende aansturende structuur oprichten binnen één overheidsdienst. Voor die structuur moet een projectdirecteur worden aangewezen die verantwoording aflegt aan de regering en het parlement. Operationeel gezien dient de structuur te beschikken over een reële bevoegdheid om knopen door te hakken. Dat moet de samenhang, een snelle besluitvorming en een algehele controle over het project garanderen.
2. **Ervoor zorgen dat er over grote langetermijnprojecten vooraf een democratische consensus is.** De beslissing om een infrastructuurproject van groot gewestelijk belang op te starten moet ter stemming worden voorgelegd aan het parlement. Daarbij moet op zijn minst worden gestemd over de omvang, de financiële constructie, de risicoanalyse, de bestuursmatige aanpak en de voorwaarden voor een herbeoordeling van het project.
3. **Zorgen voor meer transparantie en verantwoordelijkheidszin door een verplichte rapportering en een waarschuwingsmechanisme in te voeren.** De overheidsdienst die verantwoordelijk is voor het project, dient elk groot technisch of budgettair risico of risico dat verband houdt met de uitvoerbaarheid, meteen te melden aan de regering via een stuurgroep die voor dit soort projecten stelselmatig moet worden opgericht. Voor alle grote projecten moet een regelmatige, gestandaardiseerde en afdwingbare rapportering worden ingevoerd, zodat snelle, duidelijk onderbouwde en traceerbare beslissingen kunnen worden genomen.

¹ **Infrastructuurproject van groot gewestelijk belang:** een structureel overheidsproject dat vanwege zijn gevolgen voor de mobiliteit, de ruimtelijke ordening of het leefmilieu van strategisch belang is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat door zijn omvang, duur, kostenplaatje, technische complexiteit of economische, maatschappelijke of milieugerelateerde gevolgen een specifieke bestuursmatige aanpak, een eigen follow-up en welbepaalde procedures vereist.

4. **Instaurer un mécanisme obligatoire de réévaluation («Go / No Go») des grands projets d'infrastructure.** Lorsqu'un projet connaît une augmentation substantielle de son coût, un retard majeur, une évolution significative de ses hypothèses de départ ou l'apparition d'un risque technique majeur, le Gouvernement procède à une réévaluation formelle du projet sur la base d'une analyse actualisée des coûts, des bénéfices attendus, des risques identifiés et des alternatives disponibles.

Axe 2 – Qualité des études, Indépendance et Impact environnemental

5. **Garantir des décisions fondées sur des analyses complètes et objectives.** Aucune décision structurante ne devrait être prise sans comparaison rigoureuse des alternatives, intégrant les dimensions économiques, techniques, environnementales et opérationnelles. Les cahiers spéciaux des charges relatifs aux études préalables devraient imposer l'analyse approfondie de l'ensemble des alternatives crédibles, incluant leurs implications techniques, financières, environnementales et opérationnelles. Les autorités compétentes ne devraient pouvoir écarter une option qu'au terme d'une comparaison documentée et transparente des différents scénarios envisageables.
6. **Améliorer la traçabilité des choix opérés.** Toute décision structurante et stratégique (choix de tracé, méthode constructive, abandon d'alternatives, modification du programme, etc.) devrait être conservée dans un registre centralisé, unique et accessible aux organes de contrôle.
7. **Prévenir les conflits d'intérêts et garantir des études indépendantes.** Prévoir une séparation stricte entre les études d'opportunité et les missions de faisabilité ou d'exécution. Les études d'opportunité doivent être confiées à des acteurs indépendants ne pouvant prétendre aux marchés ultérieurs tant que l'étude en question n'est pas clôturée, afin de garantir la neutralité des analyses.
8. **Réaliser le rapport d'incidence sur l'environnement (RIE) en amont des décisions stratégiques.** Le RIE devrait intervenir avant que les principaux choix structurants du projet ne soient arrêtés, permettant un contrôle indépendant des études préalables. Son objectif doit être d'éclairer la décision publique. Réalisé suffisamment tôt, il permettrait d'évaluer objectivement les différentes alternatives de tracé, de mode de transport ou de technique constructive avant toute décision définitive.

4. **Een verplicht herbeoordelingsmechanisme (Go / No Go) voor grote infrastructuurprojecten instellen.** Wanneer zich bij een project een aanzienlijke kostenstijging, een grote vertraging, een ingrijpende wijziging van de uitgangspunten of een groot technisch risico voordoet, gaat de regering over tot een formele herbeoordeling van het project op basis van een geactualiseerde analyse van de kosten, de verwachte baten, de vastgestelde risico's en de beschikbare alternatieven.

Pijler 2 – Kwaliteit van de studies, onafhankelijkheid en milieugevolgen

5. **Ervoor zorgen dat beslissingen worden genomen op basis van volledige en objectieve analyses.** Er mogen geen structurele beslissingen worden genomen zonder de verschillende alternatieven nauwgezet met elkaar te hebben vergeleken en zonder rekening te houden met de economische, technische, milieugerelateerde en operationele aspecten. In de bestekken voor de voorstudies dient de verplichting te worden opgelegd om alle geloofwaardige alternatieven samen met de technische, financiële, milieugerelateerde en operationele gevolgen ervan te onderzoeken. De bevoegde overheid mag pas een optie van tafel vegen nadat de verschillende mogelijke scenario's op gedocumenteerde en transparante wijze met elkaar vergeleken zijn.
6. **De gemaakte keuzes beter traceerbaar maken.** Alle structurele en strategische beslissingen (keuze van het tracé, bouwmethode, het terzijde schuiven van alternatieve opties, wijziging van het programma, ...) dienen te worden bijgehouden in één centraal register dat alle controlerende instanties kunnen raadplegen.
7. **Belangenconflicten voorkomen en onafhankelijke studies waarborgen.** De opportuniteitsstudies en de haalbaarheids- en uitvoeringsstudies strikt van elkaar scheiden. Opportuniteitsstudies moeten worden toevertrouwd aan onafhankelijke instanties die niet kunnen meedingen naar latere opdrachten zolang de desbetreffende studie niet is afgerond. Dat moet de garantie bieden op neutrale analyses.
8. **Het milieueffectenrapport (MER) opstellen voordat strategische beslissingen worden genomen.** Het MER moet worden opgesteld voordat de belangrijkste structurele projectkeuzes worden gemaakt, zodat een onafhankelijke controle van de voorstudies mogelijk is. Dat rapport moet erop gericht zijn de overheidsbeslissingen duidelijk te onderbouwen. Wanneer het MER vroeg genoeg wordt opgesteld, kunnen op basis daarvan de verschillende alternatieve tracés, vervoerswijzen en bouwtechnieken objectief worden beoordeeld alvorens definitieve beslissingen te nemen.

9. Intégrer les scénarios les plus défavorables dans les benchmarks de coûts. Les cas les plus défavorables, notamment les projets ayant connu des difficultés techniques, budgétaires ou organisationnelles majeures, y compris à l'étranger, devraient être systématiquement intégrés à l'analyse.

10. Évaluer et comparer les impacts patrimoniaux et urbains avant toute décision structurante. Chaque scénario devrait faire l'objet d'une analyse multicritère intégrant les impacts patrimoniaux, urbanistiques, techniques et budgétaires. Cette évaluation doit permettre aux autorités politiques de disposer d'une vision claire des conséquences de chaque option et d'arbitrer en toute connaissance de cause entre les différents intérêts en présence.

Axe 3 – Maîtrise des risques techniques et Soutenabilité budgétaire

11. Renforcer l'expertise technique des pouvoirs publics. Veiller à ce que dans les projets d'infrastructures d'intérêt régional majeur les pouvoirs publics soient en capacité de challenger l'expertise technique externe en génie civil et en géotechnique.

12. Conditionner les décisions à des études géotechniques approfondies. Aucun marché de travaux ne devrait être attribué tant que les études géotechniques, topographiques, patrimoniales et environnementales ne sont pas réalisées, même si cela nécessite de vider temporairement certains bâtiments.

13. Prioriser la résolution des «nœuds de complexité». Pour tout projet d'infrastructure, les zones présentant les risques techniques, géologiques ou opérationnels les plus élevés doivent être étudiées et, autant que possible, traitées en priorité. Lever les principales incertitudes dès le début du projet permet d'éviter de découvrir des difficultés majeures après plusieurs années de travaux et d'investissement.

14. Adapter les réserves pour risques au niveau d'incertitude du projet. Les grands projets d'infrastructure devraient intégrer des provisions pour risques établies sur la base d'une analyse objective des incertitudes techniques, et non sur un pourcentage forfaitaire prédéfini. Lorsqu'un projet présente des risques géologiques, patrimoniaux ou constructifs majeurs, le principe de précaution doit conduire à constituer une réserve budgétaire renforcée, fondée notamment sur les avis des experts et sur les scénarios les plus défavorables raisonnablement envisageables.

9. De meest ongunstige scenario's opnemen in de kostenbenchmarks. Bij het onderzoekswerk dient stelselmatig rekening te worden gehouden met de meest ongunstige gevallen, meer bepaald projecten (ook buitenlandse projecten) waarbij zich grote technische, budgettaire of organisatorische problemen hebben voorgedaan.

10. De impact op het erfgoed en de stad beoordelen en vergelijken alvorens structurele beslissingen te nemen. Elk scenario dient te worden beoordeeld aan de hand van meerdere criteria, met aandacht voor de erfgoedgerelateerde, stedenbouwkundige, technische en budgettaire gevolgen. Die beoordeling moet de beleidsverantwoordelijken een duidelijk beeld geven van de gevolgen van elke optie, zodat zij met kennis van zaken een afweging kunnen maken tussen de verschillende belangen die op het spel staan.

Pijler 3 – De technische risico's onder controle houden en de budgettaire haalbaarheid waarborgen

11. De technische expertise van de overheid versterken. Ervoor zorgen dat de overheid bij infrastructuurprojecten van groot gewestelijk belang in staat is om de externe civieltechnische en geotechnische expertise kritisch te benaderen.

12. Beslissingen nemen op basis van grondige geotechnische studies. Er mag geen enkele opdracht voor de aanneming werken worden gegund zolang de geotechnische, topografische, erfgoedkundige en milieugerelateerde studies niet zijn uitgevoerd, zelfs indien bepaalde gebouwen daarvoor tijdelijk ontruimd moeten worden.

13. Eerst de meest complexe knelpunten aanpakken. Voor elk infrastructuurproject moeten de zones met de grootste technische, geologische of operationele risico's worden bestudeerd en, voor zover mogelijk, eerst worden aangepakt. Door de grootste onzekerheden van bij de aanvang van het project weg te nemen kan worden vermeden dat grote problemen pas worden ontdekt na meerdere jaren van werken en investeringen.

14. De reserves voor risico's afstemmen op de mate van onzekerheid van het project. De risicoprovisie voor grote infrastructuurprojecten dient te worden vastgesteld op basis van een objectieve analyse van de technische onzekerheden en niet op basis van een vooraf bepaald vast percentage. Wanneer een project grote geologische, erfgoedgerelateerde of bouwtechnische risico's inhoudt, moet op basis van het voorzorgsbeginsel een verhoogde budgettaire reserve worden aangelegd, rekening houdend met de adviezen van deskundigen en met de meest ongunstige scenario's die realistisch gezien mogelijk zijn.

Axe 4 – Cadre juridique et Financement

15. Étudier systématiquement la possibilité d'adopter des modèles de contrats collaboratifs. Mieux répartir les risques entre le maître d'ouvrage et les entreprises afin de renforcer l'attractivité des marchés publics portant sur des infrastructures complexes. À cette fin, il conviendrait d'étudier des modèles contractuels collaboratifs, tels que les contrats de type NEC3, NEC4, DBFM, société de projet (SPV) ou Progressive Design and Build, permettant au maître d'ouvrage et aux entrepreneurs de travailler conjointement sur la conception du projet et l'identification des risques avant le dépôt des offres.

16. Créer un cadre législatif permettant de simplifier la délivrance des permis d'urbanisme. Comme cela l'est spécifié dans la déclaration de politique régionale 2024-2029, légiférer afin de créer un cadre juridique spécifique permettant d'accélérer les demandes de permis, de diminuer les contraintes et de limiter les recours paralysants pour les projets de cet ampleur et d'utilité publique majeure. Il est recommandé de prévoir aussi dans le COBAT un cadre spécifique distinguant les travaux lourds (génie civil) des aménagements de surface (tel que l'emplacement de passage pour piétons ou de lampadaires), qui pourraient faire l'objet de permis ultérieurs plus agiles.

17. Sécuriser le financement des grands projets d'infrastructure. Tout projet d'infrastructure d'envergure devrait faire l'objet, avant son lancement, d'une analyse approfondie des différentes options de financement (financement budgétaire classique, partenariats public-privé (PPP), contrats de type DBFM, sociétés de projet (SPV), financements européens ou accords de coopération entre niveaux de pouvoir), et ce, au-delà de la législation. Cette analyse devrait démontrer la capacité réelle des pouvoirs publics à financer l'ensemble du projet, y compris les aléas raisonnablement prévisibles, et identifier le montage financier le plus robuste au regard des coûts, des risques, des retards et de l'intérêt général. Le Gouvernement est également invité à inscrire les grands projets d'infrastructure dans une véritable vision métropolitaine.

Axe 5 – Impact local

18. Encadrer les demandes d'adaptation et les intégrer dans une gouvernance globale du projet. Plutôt que de traiter les demandes des acteurs locaux, des associations, des commerçants, des riverains, etc. au fil de l'eau, prévoir une phase formalisée de consultation,

Pijler 4 – Wettelijk kader en financiering

15. Stelselmatig nagaan of samenwerkingsgerichte contractformules tot de mogelijkheden behoren. De risico's beter verdelen tussen de bouwheer en de aannemers om overheidsopdrachten voor complexe infrastructuurwerken aantrekkelijker te maken. Daartoe is het aangewezen om samenwerkingsgerichte contractformules te onderzoeken, zoals NEC3, NEC4, DBFM, een projectvennootschap (SPV) of progressive design and build. Op basis van dergelijke formules kunnen de bouwheer en de aannemers vóór de indiening van de offertes de handen in elkaar slaan om het ontwerp voor het project uit te tekenen en de risico's in kaart te brengen.

16. Een wettelijke regeling invoeren om de afgifte van de stedenbouwkundige vergunningen te vereenvoudigen. Zoals bepaald is in de gewestelijke beleidsverklaring 2024-2029, wetgeving uitvaardigen die ertoe strekt vergunningsaanvragen sneller te behandelen, minder eisen op te leggen en verlamdende beroepsprocedures tegen grootschalige projecten van groot openbaar belang te beperken. Voorts wordt aanbevolen om ook in het BWRO specifieke regels op te nemen om een onderscheid te maken tussen ingrijpende (civieltechnische) werken en bovengrondse aanpassingswerken (zoals de bepaling van de plaats waar oversteekplaatsen voor voetgangers of lantaarnpalen moeten komen), waarvoor later flexibelere vergunningen kunnen worden afgeleverd.

17. De financiering van grote infrastructuurprojecten veiligstellen. Alvorens een grootschalig infrastructuurproject op te starten dient een grondige analyse te worden gemaakt van de verschillende financieringsmogelijkheden (klassieke budgettaire financiering, publiek-private samenwerking (pps), een DBFM-overeenkomst, een projectvennootschap (SPV), een Europese financiering of een samenwerkingsakkoord tussen verschillende bestuursniveaus) en dat voor een periode die de regeerperiode overstijgt. Die analyse moet aantonen dat de overheid daadwerkelijk in staat is om het volledige project samen met de redelijkerwijs voorspelbare risico's te financieren en bepalen wat in het licht van de kosten, risico's, vertragingen en het algemene belang de stevigste financieringsvorm is. De regering wordt eveneens verzocht grote infrastructuurprojecten te kaderen in een volwaardige grootstedelijke visie.

Pijler 5 – Lokale impact

18. Een kader invoeren voor de wijzigingsverzoeken en die inpassen in een globaal projectbeheer. In plaats van de verzoeken van de lokale spelers, verenigingen, handelaars, buurtbewoners enzovoort gaandeweg te

dans le cadre de l'enquête publique, durant laquelle l'ensemble des demandes d'adaptation doivent être introduites dans un délai déterminé. À l'issue de cette période, les demandes devraient être évaluées de manière globale au regard de leur valeur ajoutée, de leur impact sur les coûts, les délais et les risques techniques. Un arbitrage unique permettrait alors de retenir les adaptations jugées pertinentes et proportionnées, tout en limitant les modifications successives qui fragilisent la maîtrise budgétaire et opérationnelle du projet.

- 19. Mettre en place un guichet unique d'accompagnement des acteurs locaux.** Un point de contact unique doit être institué pour les riverains et les acteurs économiques affectés par le chantier. Ce guichet doit garantir des délais de réponse contraints, un suivi individualisé des situations et une coordination efficace entre les différentes administrations impliquées. Il doit également assurer une communication proactive, claire et régulière sur l'évolution des travaux et leurs impacts.
- 20. Encadrer les recours dans les grands projets d'infrastructure.** Les recours constituent une garantie essentielle de l'État de droit, mais peuvent retarder durablement des projets d'intérêt public majeur. La commission recommande, dans la continuité des orientations reprises dans la Déclaration de politique régionale, d'analyser les mesures mises en œuvre dans les autres Régions et au niveau fédéral afin de limiter le nombre de procédures de recours et d'accélérer leur traitement, tout en garantissant le respect du droit au recours.
- 21. Adapter le cadre juridique et encadrer l'impact sur les acteurs locaux.** Une étude socio-économique approfondie doit mesurer l'impact sur les habitants, les commerçants et les activités locales. Les dispositifs d'indemnisation doivent être définis avant le début des travaux afin d'offrir une sécurité juridique et financière aux personnes affectées, sur la base d'un périmètre d'indemnisation (emprise directe, rues adjacentes, rues de délestage) et d'une clause filet permettant d'indemniser des commerces hors liste standard des codes NACE mais clairement impactés.

behandelen, tijdens het openbaar onderzoek een formele raadplegingsfase organiseren. In die fase moeten alle wijzigingsverzoeken binnen een bepaalde termijn worden ingediend. Daarna is het de bedoeling om die verzoeken in hun geheel te beoordelen op basis van hun meerwaarde en de gevolgen die zij inhouden voor de kosten, de timing en de technische risico's. Door daarover in één keer de nodige knopen door te hakken kan worden bepaald welke aanpassingen relevant en proportioneel zijn en in aanmerking zullen worden genomen, en wordt het aantal achtereenvolgende wijzigingen die de budgettaire en operationele controle over het project in het gedrang kunnen brengen, beperkt.

- 19. Eén centraal aanspreekpunt voor de begeleiding van de lokale spelers oprichten.** Er dient één centraal aanspreekpunt te worden opgericht voor de omwonenden en economische spelers die de gevolgen van de werken ondervinden. Dat aanspreekpunt moet binnen een beperkte termijn antwoorden bieden, dossiers individueel opvolgen en zorgen voor een efficiënte coördinatie tussen de verschillende betrokken overheidsdiensten. Daarnaast moet het proactief, duidelijk en regelmatig communiceren over de voortgang van de werken en de gevolgen ervan.
- 20. De beroepsmogelijkheden bij grote infrastructuurprojecten regelen.** De mogelijkheid om beroep in te stellen vormt een essentiële garantie in een rechtsstaat, maar kan projecten van groot openbaar belang langdurig vertragen. Overeenkomstig de krachtlijnen van de gewestelijke beleidsverklaring beveelt de commissie aan om de maatregelen die in de andere gewesten en door de federale overheid genomen zijn om het aantal beroepsprocedures te beperken en beroepen sneller te behandelen, onder de loep te nemen zonder het recht om beroep aan te tekenen in het gedrang te brengen.
- 21. Het juridische kader aanpassen en een regeling invoeren om de impact voor de lokale spelers op te vangen.** Aan de hand van een grondige sociaal-economische studie moeten de gevolgen voor de buurbewoners, de handelaars en de lokale activiteiten in kaart worden gebracht. Alvorens met de werken van start te gaan moet een vergoedingsregeling worden uitgewerkt om de getroffen personen rechtszekerheid en financiële zekerheid te bieden. Daarbij dient een gebied te worden afgebakend waarbinnen die regeling geldt (de plaatsen waar de werken plaatsvinden, de aanpalende straten en de omleidingsstraten) en voorzien te worden in een vangnetbepaling om ook handelszaken die buiten de standaardlijst met de NACE-codes vallen, maar wel een aantoonbare impact ondervinden van de werken, te kunnen vergoeden.

22. Imposer un plan de gestion des chantiers pour les projets d'infrastructure d'intérêt régional majeur. Pour tout projet d'infrastructure d'intérêt régional majeur, un plan de gestion de chantier devrait être imposé, sur une base juridique adéquate. Ce plan devrait garantir l'accessibilité des commerces, la continuité des cheminements piétons et cyclables, une information régulière des riverains ainsi que la mise en place de dispositifs spécifiques visant à réduire les nuisances. Il devrait être soumis à l'accord préalable des communes concernées.

Axe 6 – Préalable pour l'achèvement du projet Métro 3

23. Poursuivre les travaux du tronçon sud en privilégiant une exploitation à court terme par tramway. Afin de répondre rapidement aux problèmes de saturation du réseau, la commission recommande de poursuivre les travaux d'infrastructure du tunnel du pôle Constitution et de mettre celui-ci en exploitation sous la forme d'un tramway, conformément aux orientations de la déclaration de politique régionale. La commission demande la communication d'un calendrier clair pour la mise en œuvre rapide de cette solution permettant de résorber le goulet d'étranglement de Lemonnier, d'améliorer la fluidité et la sécurité de l'exploitation du réseau tout en préservant les caractéristiques techniques nécessaires à une éventuelle conversion ultérieure en métro, si les conditions techniques et financières le permettent.

24. Réévaluer la faisabilité du projet Métro 3 vers le nord. Comme spécifié dans la Déclaration de politique régionale, la commission recommande de réévaluer de manière approfondie l'opportunité, la faisabilité technique et la soutenabilité financière du prolongement du métro entre la gare du Nord et Bordet avant toute décision relative à sa poursuite. Dans l'attente des conclusions de cette évaluation, il convient de renforcer l'offre de transport de surface, notamment sur l'axe Evere-quartier Nord, par le développement de solutions de tram performantes à court terme en concertation avec les communes concernées.

22. Een werfbeheersplan voor infrastructuurprojecten van groot gewestelijk belang verplicht maken. Voor elk infrastructuurproject van groot gewestelijk belang dient op basis van een passende wettelijke grondslag een werfbeheersplan verplicht te worden gemaakt. Dat plan moet de waarborg bieden dat de handelszaken bereikbaar blijven, de doorgang voor voetgangers en fietsers mogelijk blijft, de buurtbewoners regelmatig op de hoogte worden gehouden en er specifieke maatregelen worden getroffen om de hinder te beperken. Het moet vooraf ter goedkeuring worden voorgelegd aan de betrokken gemeenten.

Pijler 6 – Voorafgaande voorwaarde voor de voltooiing van het Metro 3-project

23. De werken op het zuidelijke traject voortzetten en er op korte termijn de voorkeur geven aan de exploitatie van een tramlijn. Om snel een oplossing te bieden voor de verzadiging van het net beveelt de commissie aan om de infrastructuurwerken aan de tunnel ter hoogte van het Grondwetplein voort te zetten en die tunnel op korte termijn te gebruiken voor een tramlijn, zoals vooropgesteld is in de gewestelijke beleidsverklaring. De commissie vraagt om een duidelijke planning bekend te maken voor de snelle implementering van die oplossing, die het mogelijk moet maken de flessenhals ter hoogte van Lemonnier weg te werken en te zorgen voor een vlottere doorstroming en een veiligere exploitatie van het net, waarbij tegelijk de technische mogelijkheid gevrijwaard blijft om de lijn later eventueel om te vormen tot een metrolijn, indien dat technisch en financieel haalbaar is.

24. De haalbaarheid van de geplande metrolijn 3 naar het noorden herbeoordelen. Overeenkomstig wat bepaald is in de gewestelijke beleidsverklaring, beveelt de commissie aan om grondig te herbekijken of het wenselijk, technisch uitvoerbaar en financieel haalbaar is om het metronet uit te breiden tussen het Noordstation en Bordet alvorens enige beslissing te nemen over de verdere uitvoering ervan. In afwachting van de conclusies van die beoordeling dient het bovengrondse vervoersaanbod te worden versterkt, vooral op de as Evere-Noordwijk, door in overleg met de betrokken gemeenten op korte termijn hoogwaardige tramlijnen te ontwikkelen.