

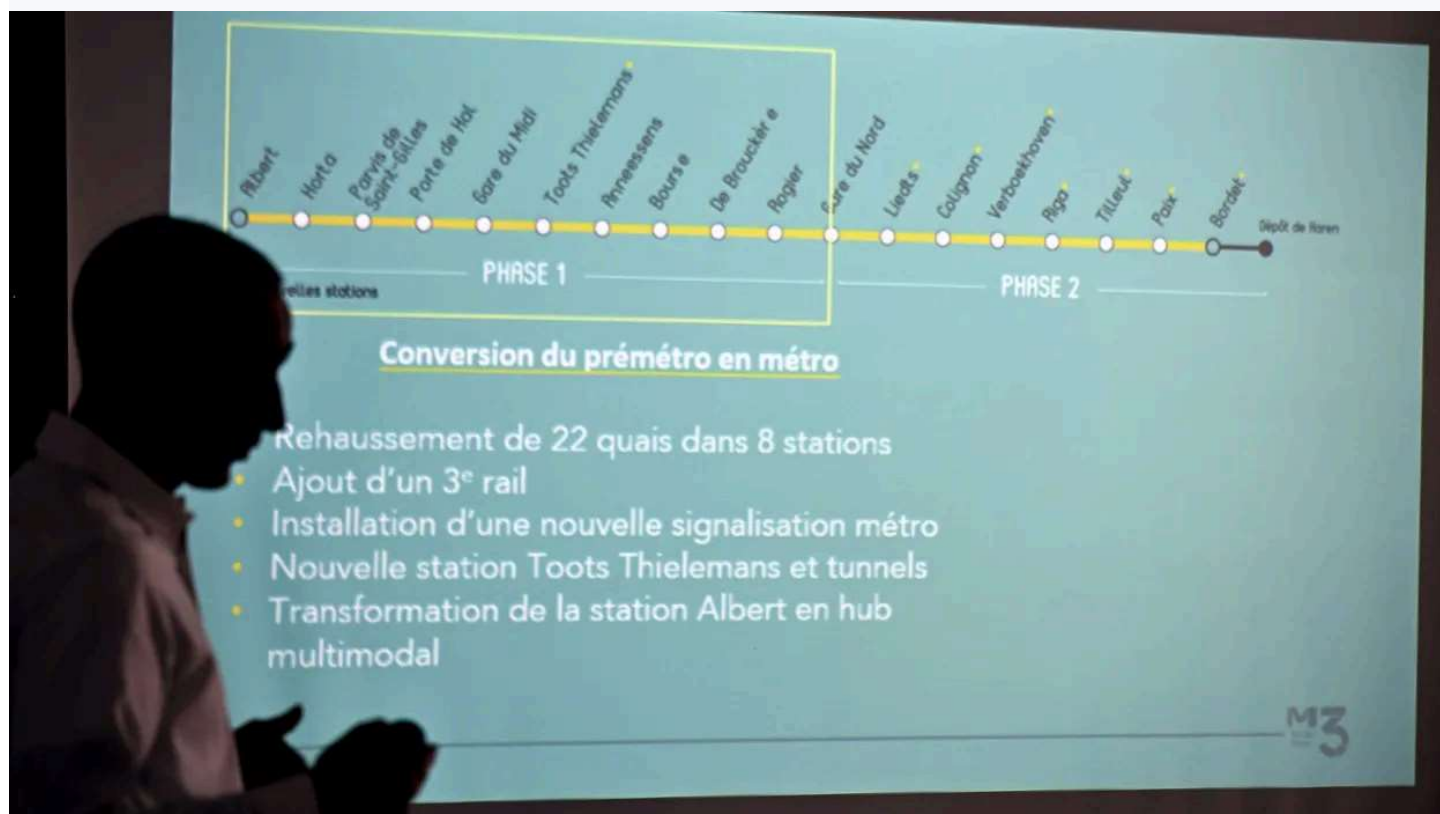
[BRUXELLES](#)

Le projet de métro 3 bruxellois pulvérisé par la Cour des comptes

09 oct. 2025 à 08:34 • ⌚ 6 min

 Partager Écouter

Dans un rapport sans concession en cours de finalisation que la RTBF a pu consulter, la Cour des comptes dresse un constat accablant sur le projet Métro 3 en Région de Bruxelles-Capitale.

INFOPar [Himad Messoudi](#)

© Belgaimage

Initialement présenté comme la solution miracle pour désengorger la capitale, ce chantier majeur accumule retards, surcoûts et errements techniques, au point de devenir un exemple type de dérive dans la gestion des grands projets publics.

Un budget multiplié par cinq

L'étude d'opportunité finalisée en 2012 tablait sur un investissement inférieur à 1 milliard d'euros et une mise en service pour 2020. Treize ans plus tard, la facture avoisine les 4,76 milliards d'euros, soit une augmentation spectaculaire de 477%. Pour la seule phase d'extension entre Bordet et Nord, le coût a bondi de 400 millions à 3,43 milliards, soit 759%. Face à ces chiffres, la soutenabilité financière du projet est jugée "*fortement compromise*" par la Cour des comptes.

Retards chroniques et failles techniques

Au calendrier initial optimiste s'est substitué un glissement de quinze ans : la mise en service complète est désormais prévue pour 2035. Les conséquences sont lourdes pour les Bruxellois, selon le rapport : le réseau actuel, déjà saturé, continuera de subir une forte pression. Les objectifs de réduction de la pollution automobile et de transition vers la

[Accueil](#) > [Régions](#) > **BRUXELLES**

Le rapport met en évidence plusieurs défaillances techniques majeures. Par exemple, à la station Toots Thielemans, sous le Palais du Midi, les études géotechniques ont été jugées par la Cour insuffisantes, et la technique de *jet-grouting*, adoptée sans études préalables rigoureuses, a été abandonnée après un effondrement partiel, entraînant, selon les calculs de la Cour des comptes, 406,7 millions de surcoûts directs et 280,4 millions d'euros de coûts indirects, soit pas loin de 700 millions de plus.

Même topo à la Gare du Nord, où les travaux sont suspendus depuis mars 2023 en raison d'un sous-sol ferroviaire plus complexe qu'anticipé : l'implantation de parois moulées inadaptées a généré un surcoût de 63,6 millions pour redéployer une solution alternative.

Critiques acérées

La Cour des comptes dénonce un pilotage défaillant et une gestion des marchés publics laxiste : *"Le projet Métro 3 souffre de faiblesses tant dans la gestion du projet que dans le respect de la législation sur les marchés publics [...] Les documents d'appels d'offres contiennent des ambiguïtés et des erreurs, et la légalité n'est pas systématiquement respectée"*.

En fait, rien ne va dans ce projet : *"la planification stratégique, qui résulte d'un processus décisionnel incohérent et d'une évaluation ex ante peu rigoureuse, et qui se heurte aux interdépendances mal assurées entre des politiques publiques de mobilité et d'aménagement du territoire, qu'elles soient organisées à l'échelon régional ou interfédéral. [...] Le pilotage est caractérisé par un manque de transparence et de prudence, qui donne lieu à des difficultés de coordination entre les différents acteurs du projet, et qui ne prend pas appui sur les avis des organes participant à la gestion des infrastructures de mobilité."*

Entre autres critiques, notons que selon la Cour, l'archivage déficient des décisions complique la traçabilité des choix.

No future pour le métro 3 ?

Face à la dérive financière du projet Métro 3, la Stib a présenté cinq scénarios principaux avec leurs variantes. Toutes les hypothèses se basent sur une prise de décision du gouvernement bruxellois qui était attendue en juillet 2025, tout retard impliquant un recalcul complet des coûts et des délais...

- Scénario A : La poursuite intégrale du projet

Le programme complet avec financement classique coûterait 4,375 milliards d'euros, dont 3,829 milliards restent à financer à partir de 2026, selon les estimations de la Stib. Les travaux s'achèveraient en 2034 pour le tronçon Nord-Albert et en 2040 pour Bordet-Nord, permettant une exploitation provisoire en tram dès 2031 sur la première section. La Stib justifie cette option comme "*celle qui permet le mieux de répondre aux besoins de mobilité*" à moyen et long terme pour la capitale.

- Variante avec partenariat public privé (PPP)

Le recours à un PPP pour financer le génie civil du tronçon Bordet-Nord ferait exploser la facture à 7,743 milliards d'euros, dont 7,198 milliards à financer à partir de 2026. Les paiements s'étaleraient jusqu'en 2067, soit plus de 40 ans d'endettement pour la Région de Bruxelles-Capitale. La ligne complète ne serait opérationnelle qu'en 2042 avec cette formule de financement privé.

- Scénario B – Abandon de l'extension vers Evere

Finaliser uniquement le tronçon Nord-Albert coûterait 1,653 milliard d'euros, dont 1,108 milliard à financer, permettant de sauver les investissements déjà consentis sur cette section. L'absence de dépôt réduirait significativement la fréquence de la ligne, obligeant à revoir complètement le plan régional de mobilité. Cette solution nécessiterait 95 millions d'euros d'investissements compensatoires dans le "plan directeur tram" pour maintenir une desserte de surface.

- Variante avec compensation tram

L'ajout d'une offre de surface compensatoire en tram sur l'axe Bordet-Nord porterait le coût à 1,803 milliard d'euros, soit 150 millions supplémentaires pour cette desserte de substitution.

- Scénario C – La pause décennale

Suspendre l'ensemble du programme pendant dix ans coûterait 4,807 milliards d'euros, incluant 200 millions de frais de mise en pause et de reprise des travaux. Les délais seraient reportés à 2042 pour Nord-Albert et 2048 pour Bordet-Nord, soit près de 30 ans après l'échéance initiale de 2020. Aucune solution tram ne serait envisageable sur le tronçon Nord-Albert à infrastructure inchangée pendant cette pause.

- Variante compensée

L'ajout d'une desserte tram sur Bordet-Nord ramènerait les délais à 2039 et 2046 respectivement, pour un coût total de 4,957 milliards d'euros.

- Scénario D – Pause partielle avec abandon

Mettre en pause Nord-Albert tout en abandonnant définitivement Bordet-Nord représenterait un coût de 1,967 milliard d'euros, incluant 180 millions de frais d'arrêt et de reprise. Le tronçon Nord-Albert ne serait achevé qu'en 2042, soit 22 ans après l'échéance initiale.

- Variante avec desserte compensatoire

L'ajout d'une offre tram sur l'axe abandonné porterait la facture à 2,117 milliards d'euros, sans modifier les délais d'achèvement.

- **Scénario E – L'arrêt définitif total**

Abandonner complètement le projet Métro 3 coûterait au minimum 1,002 milliard d'euros, comprenant 223 millions de frais d'abandon, 546 millions d'investissements perdus et 233 millions de compensations tram. Cette option obligerait à revoir intégralement le plan régional de mobilité. Une variante avec desserte tram compensatoire sur Bordet-Nord ajouterait 150 millions d'euros à cette facture d'abandon.

Dans tous les cas, la Région devra assumer des coûts considérables, qu'elle choisisse de poursuivre, suspendre ou abandonner ce projet. Et une profonde remise en question de tous les acteurs de ce dossier ne serait pas superflue...

Khattabi demande la convocation d'urgence de la commission Mobilité

La cheffe du groupe Ecolo au Parlement bruxellois Zakia Khattabi a demandé la convocation d'urgence de la commission de la Mobilité du Parlement bruxellois pour y auditionner la Stib, Beliris et Bruxelles Mobilité au sujet du dossier de la ligne de métro 3 en chantier.

L'élue écologiste a aussi demandé la transmission au Parlement de l'ensemble des pièces relatives au projet, y compris celles non transmises à la Cour des comptes : dossiers complets de marchés publics, rapports de pilotage et tableaux financiers du Plan Pluriannuel d'Investissement, études géotechniques et d'incidences intégrales, procès-verbaux du comité stratégique et du comité de pilotage, tout document transactionnel ou de règlement de litiges. Zakia Khattabi demande que ce dépôt s'accompagne d'un rapport de situation consolidé précisant l'état réel d'avancement du projet, le coût engagé et

restant à financer, la structure de gouvernance et la répartition des responsabilités.

"Pire encore : la Cour déplore avoir été entravée dans son travail par le refus de transmission de pièces essentielles, retardées ou tout simplement inaccessibles. Comment prétendre gouverner au nom de l'intérêt général quand la transparence minimale, exigence démocratique fondamentale, est ainsi bafouée", a-t-elle dit, sans exclure d'autres initiatives plus fortes en cas d'absence de suite favorable à ses demandes.

Sur le même sujet :

Le projet de métro 3 bruxellois pulvérisé par la Cour des comptes (LP-09/10/25)

Pour voir ce contenu, connectez-vous gratuitement

[Connectez-vous](#)

À lire aussi

BRUXELLES

La Cour des comptes sera auditionnée après son rapport accablant sur la gestion du dossier Métro 3

14 oct. 2025 à 13:22 • 1 min

BRUXELLES

A quand la fin des travaux du métro 3 ? Pas avant 2032 selon le patron de la Stib

27 mai 2025 à 16:53 • 2 min

BRUXELLES

Métro 3 : un avis positif pour désosser puis reconstruire le Palais du Midi

23 avr. 2025 à 15:22 • 1 min

BRUXELLES

Bruxelles : Les Engagés jugent que le métro 3 n'est plus "finançable"

01 avr. 2025 à 09:28 • 1 min

RÉGIONS

Bruxelles coup de frein aux travaux du métro 3, les coûts explosent en raison d'une nappe d'eau dite "perchée"

01 mars 2025 à 09:33 • 1 min

ON N'EST PAS DES PIGEONS

Quand circulera le Métro 3 Bruxellois ?

05 déc. 2024 à 16:00 • 8 min

BELGIQUE

Le métro 3 prend forme, lentement mais sûrement. Mais il faudra attendre 2031...

19 sept. 2024 à 17:56 • 4 min

BRUXELLES

Métro 3 à Bruxelles : Sven Gatz mise sur un partenariat public-privé pour financer la branche nord

23 mai 2024 à 12:20 • 1 min

BRUXELLES

Le Prémétro+, une alternative au Métro 3 ?

16 mai 2024 à 11:16 • 1 min