


## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

27 octobre 2022

Rapport au Parlement fédéral

Modernisation et aménagement du site et des bâtiments de la gare de Mons.



À la demande du Parlement fédéral, la Cour des comptes a examiné la modernisation et l'aménagement du site et des bâtiments de la gare de Mons. Ce projet a connu des modifications significatives durant sa phase de conception. Alors que le concours de projets lancé en 2006 envisageait une passerelle au-dessus des voies avec le maintien de l'ancienne gare, le projet définitif approuvé en 2011 a prévu la construction d'une nouvelle gare passerelle multimodale. Cette évolution a entraîné des conséquences sur le budget, qui atteint près de 332 millions d'euros en 2021. La mise en œuvre du projet a connu de sérieux incidents d'exécution, principalement liés à la faillite du soumissionnaire en charge de la construction de la structure métallique de la gare passerelle, ce qui a eu un impact sur le budget et le planning. En ce qui concerne les marchés publics, la Cour des comptes constate que la désignation du lauréat du concours d'architecture a été entachée de certaines lacunes. Quant aux marchés conclus pour l'exécution du projet, l'essentiel d'entre eux respecte la législation applicable.

Pour répondre aux demandes formulées par la Chambre des représentants dans sa résolution du 3 juin 2021, la Cour des comptes a tout d'abord examiné les processus d'élaboration du projet relatif à la gare de Mons. Elle a ensuite analysé la gestion et l'exécution du projet, plus particulièrement en ce qui concerne l'évolution des budgets et des délais prévus. Elle a également porté son attention sur le respect de la législation sur les marchés publics. Enfin, la Cour s'est intéressée aux contrôles de l'utilisation de la dotation fédérale d'investissements octroyés aux sociétés ferroviaires dans le cadre de cette construction, notamment à travers le suivi exercé par le SPF Mobilité et Transport dans la mise en œuvre de ce projet.

### La conception du projet

Entre l'étude de faisabilité d'avril 2004 et l'approbation de l'avant-projet définitif en octobre 2011, la Cour des comptes a reconstitué les principales étapes du processus de conception. Les actes matériels pour la passation du concours de projets et du marché de services d'architecture ont été conformes à la législation relative aux marchés publics. La Cour des comptes constate toutefois que la désignation du lauréat du concours est entachée de lacunes en termes de transparence, d'égalité et de mise en concurrence.

Les modifications apportées durant la conception du projet ont conduit à des augmentations significatives du budget estimé. Ainsi, entre l'étude de faisabilité de 2004 et l'avant-projet

définitif de 2011, le budget global est passé de 60,44 millions d'euros<sub>2010</sub> à 222,84 millions d'euros<sub>2010</sub>. Ces augmentations résultent surtout de l'abandon de la passerelle initialement envisagée au profit de la construction d'une gare-passerelle avec services intégrés.

En ce qui concerne l'estimation des délais de réalisation, la Cour des comptes constate que ceux-ci n'ont pas été étudiés de manière suffisamment précise, dans la mesure où ils ne paraissent pas avoir constitué une priorité durant la phase de conception.

### **L'exécution des travaux**

En 2021, le budget s'élève à 289,94 millions d'euros<sub>2010</sub> (331,71 millions d'euros<sub>2021</sub>), soit une augmentation de 67,10 millions d'euros<sub>2010</sub>. Même si à partir de 2020 le suivi budgétaire s'est amélioré, la Cour des comptes considère que les modifications du budget en cours de travaux auraient dû faire l'objet d'une documentation plus systématique permettant de justifier les décisions qui ont eu un impact important sur le coût final du projet.

Initialement évaluée à trois ans et demi, la durée du chantier est désormais estimée à environ douze années avec une fin des travaux attendue en juillet 2023.

L'essentiel des travaux d'exécution du projet ont fait l'objet d'une procédure de passation de marché public (dix-huit marchés sur vingt-six, pour 98,4 % de la valeur totale d'attribution des marchés) et d'une mise en concurrence (seize marchés sur vingt-six, pour 97,8 % de la valeur totale d'attribution des marchés). Par ailleurs, la Cour n'a pas constaté de sous-estimation ou de surestimation manifeste et systématique des montants des marchés publics.

L'exécution du marché relatif à la construction de la charpente métallique a connu de sérieux incidents, consécutifs à la faillite de l'entreprise responsable, qui ont affecté le déroulement des travaux et le respect des délais. L'exécution du marché relatif à la construction de la façade et de la toiture de la gare et des abris de quais a aussi connu des contretemps, liés aux difficultés financières de l'adjudicataire. Ces difficultés n'ont pas manqué d'avoir un impact sur le coût du projet, mais celui-ci ne peut être quantifié avec exactitude.

### **Le suivi des budgets d'investissements**

Les rapports concernant la gare de Mons envoyés par la SNCB au SPF Transports et mobilité depuis 2004 n'ont pas permis un suivi systématique du projet, en particulier durant sa phase de conception. Néanmoins, depuis l'application d'une nouvelle méthode en 2015, la Cour des comptes constate que la qualité du rapportage s'est sensiblement améliorée.

Par ailleurs, le SPF ne dispose pas d'outils de pilotage des performances des investissements financés par la dotation aux sociétés ferroviaires. Pour les grands projets d'investissement comme la gare de Mons, la Cour des comptes estime que l'utilisation d'indicateurs de performance centrés sur le respect des estimations initiales et sur les délais peut être utile au suivi.

### **Réponse des entités auditées et du ministre**

Le présent rapport tient compte des réponses formulées par la SNCB, Infrabel, le SPF Mobilité et Transports, ainsi que par le ministre compétent. La réponse de ce dernier est reprise en annexe du rapport.

---

### **Informations pour la presse**

La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à améliorer la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.

Le rapport « *Modernisation et aménagement du site et des bâtiments de la gare de Mons* » a été transmis au Parlement. Ce rapport, la synthèse et ce communiqué de presse sont disponibles sur [www.courdescomptes.be](http://www.courdescomptes.be).