


COMMUNIQUÉ DE PRESSE

16 NOVEMBRE 2020

Rapport au Parlement fédéral :

Rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre

 À la demande du Parlement, la Cour des comptes a examiné les retards et les dépassements budgétaires lors de la rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre.

La Cour des comptes constate que le retard et le coût supplémentaire de la première phase de la rénovation (voies 12 à 8) s'expliquent principalement par le remaniement des phases d'exécution des travaux pour garantir la sécurité des voyageurs et la ponctualité des trains pendant la rénovation. La réception de cette phase a eu lieu avec plus de quinze mois de retard. Le marché public y afférent a été attribué en 2010 à un prix inférieur de 20 % aux estimations, mais, début 2020, le coût total de cette première phase dépassait finalement de 36,2 % le montant attribué.

La passation du marché public concernant la deuxième phase de la rénovation (voies 7 à 1) est très difficile. Un premier marché public a été suspendu début 2017 en raison du prix trop élevé des offres et un deuxième l'a été également début 2020 malgré une réduction importante du marché. Une troisième procédure devait être publiée à la mi-septembre 2020 sur la base d'un projet simplifié. Cela signifie un retard de plus de quatre ans pour la passation du marché relatif à la deuxième phase. La SNCB avance la fin de l'année 2027 pour la fin des travaux de la gare.

Le 25 avril 2019, la Chambre des représentants a demandé à la Cour des comptes d'examiner les raisons pour lesquelles les travaux de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre ont enregistré des retards considérables, les budgets initiaux ont été insuffisants et le projet élaboré n'a pas pu être réalisé.

Pilotage

La rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre s'inscrit dans un Masterplan plus large de réaménagement de la gare et de ses environs. Ce Masterplan a été formalisé en 2004 par la signature d'un accord de coopération par la SNCB unitaire de l'époque, De Lijn, la ville de Gand, la Région flamande et Eurostation. La Cour des comptes n'a pas relevé de signes indiquant que le mode de pilotage du Masterplan serait à l'origine des coûts élevés ou de l'allongement des délais de la rénovation de la gare.

Budget

L'estimation budgétaire relative au Masterplan (exprimée en euros₂₀₁₉) a augmenté de 13,8 % entre 2004 et 2019. La majeure partie de cette augmentation est à la charge de la SNCB et d'Infrabel. Depuis 2007, les estimations des différentes phases de rénovation de la gare sont clairement distinguées dans le masterbudget. La Cour des comptes a constaté qu'en février 2019, le budget de la première phase (voies 12 à 8) était supérieur de 17,3% à celui de 2007. Le budget de la deuxième phase (voies 7 à 1) et de la troisième phase (gare de trams et de bus), exprimé en euros₂₀₁₉, n'était pas plus élevé début 2020 qu'en 2007.

Délais

La Cour des comptes a constaté que l'établissement d'un calendrier réaliste ne constituait pas une priorité dans les études qui ont précédé le lancement du Masterplan en 2004. Le calendrier initial prévoyait onze ans pour l'exécution du Masterplan et aucun délai pour les procédures administratives nécessaires. Fin 2009, le délai relatif à la première phase de rénovation de la gare a été allongé de trois ans, passant ainsi à plus de 5 ans et demi, pour tenir compte du temps nécessaire à Infrabel pour accomplir les travaux ferroviaires, des conditions de la mise hors service des voies, de travaux supplémentaires de pompage dans les caves de la gare et des adaptations au niveau des parkings pour vélos. En 2016, compte tenu notamment de l'expérience acquise lors de la première phase, le délai d'exécution de la deuxième phase a été allongé d'environ 4 ans et demi pour atteindre plus de sept ans. Les travaux devaient ainsi durer jusqu'à la mi-2026. En 2017, à la suite de problèmes rencontrés lors de la passation du marché public, la date de fin des travaux de la gare a été repoussée à la mi-2027 et, en 2019, à fin 2027.

Marchés publics

La Cour des comptes a constaté que, début 2020, la première phase (voies 12 à 8) avait coûté près de 80 millions d'euros, soit 36,2 % de plus que le montant attribué (79,18 millions d'euros contre 58,14 millions d'euros). La réception provisoire du marché a eu lieu le 20 septembre 2018, soit plus de quinze mois (468 jours) en retard. Le retard et le coût supplémentaire s'expliquent principalement par le remaniement des phases d'exécution du marché. Ce remaniement a permis de conserver, durant les travaux, des largeurs de quai d'au moins six mètres au lieu des trois mètres prévus initialement, ce qui s'était révélé nécessaire après la mise en service de la première voie rénovée.

La passation du marché public concernant la deuxième phase de la rénovation (voies 7 à 1) est très difficile. Après avoir été majoré de 11 % début 2014 sur la base d'une estimation détaillée, le budget a été réduit de 10 % début 2016 pour demeurer dans les limites du budget disponible. Deux procédures de passation ont été résiliées parce que le prix des offres dépassait l'estimation du marché et la capacité financière de la SNCB et de De Lijn. La Cour des comptes estime que la SNCB aurait dû chercher davantage à expliquer les écarts considérables entre l'estimation et les offres. Une analyse plus poussée aurait permis d'identifier d'éventuelles lacunes dans l'estimation et/ou des facteurs de distorsion du marché. Une troisième procédure sera lancée dans le courant de l'année 2020 sur la base d'un

concept adapté et simplifié, qui est le fruit d'un consensus entre la ville de Gand et la SNCB. Selon le calendrier en vigueur à la clôture de l'audit, cette nouvelle procédure de passation devrait être publiée mi-septembre 2020, ce qui représente un retard de plus de quatre ans.

Contrôle par le SPF Mobilité et le ministre de la Mobilité

La Cour des comptes a pu constater que le SPF Mobilité et Transports a informé le ministre, à temps et de manière suffisamment détaillée, du retard pris dans l'adjudication de la deuxième phase de la rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre. En revanche, il n'a pas insisté auprès de la SNCB pour qu'elle analyse plus en profondeur les prix élevés des offres qui sont à l'origine de ce retard. La cellule stratégique du ministre n'a pas demandé d'informations complémentaires au sujet des problèmes rapportés.

Réponse des entités auditées et du ministre

La SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité et Transports souscrivent aux constatations de l'audit. Le ministre de la Mobilité n'a pas réagi au projet de 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 *Rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre* a été remis au Parlement fédéral. Il est disponible, ainsi que la synthèse et le communiqué de presse, sur www.courdescomptes.be.