

# Modernisation de la gare de Mons

Le 3 juin 2021, la Chambre des représentants a adopté une résolution demandant à la Cour des comptes « d'enquêter sur les retards et les dépassements de budget du chantier de la gare de Mons ». Pour répondre à cette demande la Cour a rédigé un rapport composé de trois chapitres principaux portant sur la conception du projet (entre 2004 et 2011), ensuite sur l'exécution des travaux (entre 2011 et aujourd'hui), et enfin sur l'attribution et le suivi des budgets d'investissement des sociétés ferroviaires (sur l'ensemble de la période considérée).

Entre l'étude de faisabilité d'avril 2004, qui constitue le véritable point de départ de la modernisation et de l'aménagement du site et de la gare de Mons, et l'approbation de l'avant-projet définitif en octobre 2011, la Cour des comptes a reconstitué les principales étapes du processus de conception à l'aide des décisions adoptées par les organes de gestion d'Eurogare et de la SNCB. La Cour n'a cependant pas pu disposer de l'ensemble des documents de travail et des études préparatoires justifiant chacune de ces étapes, ce qui lui aurait permis de les contextualiser et ainsi de mieux les comprendre. Le caractère incomplet de la documentation ne permet donc pas à la Cour de garantir que celle-ci a fait l'objet d'un suivi et d'un contrôle systématiques, ni d'une transparence suffisante.

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. Le budget de cette dernière construction s'élève en effet à 107,9 millions d'euros<sub>2010</sub>, contre un budget initial estimé à 38,4 millions d'euros<sub>2010</sub>, soit une augmentation de 181 %. Le choix de deux parkings souterrains plutôt que d'un parking unique en surface, comme prévu à l'origine, a également fait passer le budget prévu pour ce poste de 4,7 millions d'euros<sub>2010</sub> à 43,4 millions d'euros<sub>2010</sub>, soit une augmentation de 818 %.

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. Si le délai de réalisation a été maintenu à trois ans et demi entre l'étude de faisabilité de 2004 et la rédaction du premier planning directeur de fin 2010, les reports de planification n'ont pas manqué d'avoir un effet direct sur la date annoncée de fin des travaux, qui passe de 2008 à 2014.

Au regard des principes de bonne gestion et de transparence qui s'imposent à un projet d'une telle ampleur, la Cour des comptes constate qu'il n'existe pas de répertoire structuré et complet de la documentation relative à la mise en œuvre du projet. La Cour n'est donc pas en mesure de garantir l'exhaustivité et le suivi des éléments de faits et de motivations qui justifient toutes les phases de cette mise en œuvre.

En 2011, le budget total était estimé à 222,84 millions d'euros<sub>2010</sub> (216,78 millions d'euros<sub>2011</sub>). En 2021, il 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 auraient dû faire l'objet d'une documentation exhaustive à l'appui des 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. La Cour des comptes souligne que la tenue stricte des délais pour la fin du chantier est d'autant plus importante qu'une partie du financement de l'aménagement des abords dépend de fonds européens conditionnés à la réalisation des travaux dans le délai convenu. La Cour constate que les retards et glissements de plannings résultent essentiellement des incidents d'exécution liés à la construction de la charpente métallique et non d'une gestion déficiente des plannings d'exécution.

La majorité des marchés publics conclus pour la modernisation de la gare de Mons 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).

La Cour des comptes n'a pas constaté de sous-estimation ou de surestimation manifeste et systématique des montants des marchés publics. Le total des montants des marchés attribués s'écarte de + 3,88 % du total des montants estimés.

L'exécution du marché relatif à la construction de la charpente métallique a connu de sérieux incidents qui ont affecté le déroulement des travaux et le respect des délais, conduisant la SNCB et Eurogare à conclure plusieurs nouveaux marchés et contrats afin de finaliser l'ouvrage et de poursuivre l'exécution des autres parties du chantier. 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. Les difficultés rencontrées pour la construction de la charpente métallique n'ont pas manqué d'avoir un impact sur le coût du projet, mais celui-ci ne peut être quantifié avec exactitude.

En ce qui concerne les budgets d'investissements alloués aux sociétés ferroviaires, la Cour des comptes constate que les plans pluriannuels d'investissements (PPI) ne permettent pas un suivi cohérent. Par ailleurs, une meilleure implication du SPF Mobilité et Transports dans l'élaboration de ces PPI permettrait de développer une stratégie d'évaluation intégrée garantissant que les investissements respectent les contraintes budgétaires et les objectifs définis dans les contrats de gestion.

Les rapports concernant la gare de Mons envoyés par la SNCB au SPF 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.

Le SPF a informé les ministres successifs des dépassements de planning, des variations budgétaires ainsi que des problèmes entourant la mise en œuvre du projet.

Enfin, 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.