

Mercredi, la gare de Mons ouvre (enfin) ses portes

Des budgets qui n'arrêtent pas de gonfler pour arriver à 480 millions d'euros de travaux, de copieux retards... le dossier symbole des gares pharaoniques prend fin, à Mons. Avec le style et l'élégance de l'architecte Calatrava, mais aussi un lot de questions.

ÉRIC RENETTE

Mercredi 18 décembre à 4 h 21 du matin, les premiers passagers montois pourront grimper dans le train IC 3704 de la SNCB à destination de l'aéroport national à Bruxelles depuis les accès de la nouvelle gare. « Enfin » sera certainement un des mots le plus utilisé ces prochaines heures à propos de cette ouverture, ainsi que « cher », voire « très cher ». La gare de Mons, plus encore que celles d'Anvers et Liège, est devenue le symbole de ce que certains ont appelé les « gares pharaoniques ».

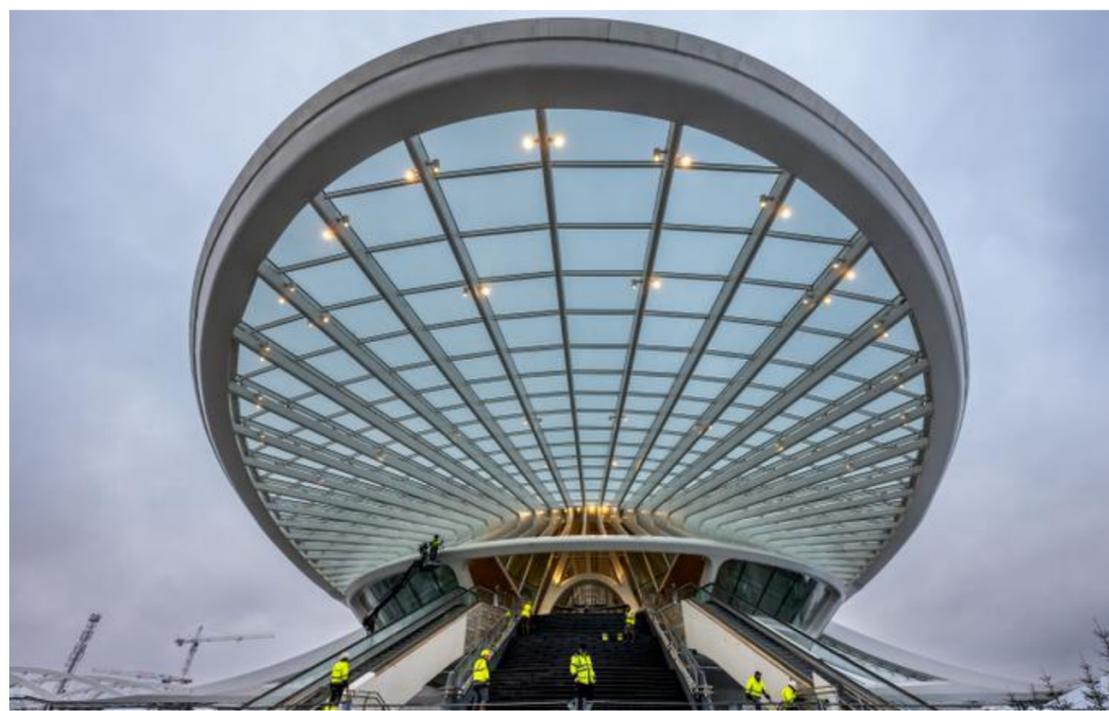
Avec une facture globale de 480 millions et dix années de retard, ce n'est pas cher, c'est excessivement cher. Au dernier recensement des « passagers montants », qui estime la fréquentation des 555 gares et points d'arrêt du réseau ferré belge, Mons arrive en 16^e position avec une moyenne de 9.399 voyageurs par jour de semaine, 516 le samedi et 4.559 le dimanche. En moyenne. C'est deux fois moins, largement, qu'à la gare d'Ottignies (première gare wallonne) qui ne bénéficiera pas des mêmes budgets pour sa modernisation.

Si elle s'est fait attendre, la nouvelle gare de Mons est une réussite esthétique. Le style Calatrava, qu'on a déjà connu pour la gare de Liège (avec retard et hors budget également), est incontestable, avec une élégance des courbes et des perspectives, un souci du détail, une cohérence globale qui sont reconnaissables entre tous et qui font la marque de l'architecte espagnol (installé en Suisse). Tout comme les longs auvents couvrant les quais, le béton et le métal blanc omniprésents.

Cette fois avec des éléments en bois qui réchauffent la longue passerelle intérieure. Idem, on retrouve l'immanquable style Calatrava dans les « casquettes » qui abritent les entrées des deux côtés de la gare ou dans le décor des parkings (un pour les voitures et un pour les vélos de chaque côté).

Un projet qui ne file pas droit et un budget qui dérape

Le 20 octobre 2006, *Le Soir* relayait : « La première phase de la modernisation de la gare de Mons devrait commencer en 2008 et s'achever en 2010, ont annoncé la SNCB et le bourgmestre en titre de Mons, Elio Di Rupo. Le projet architectural, confié à l'ingénieur et architecte Santiago Calatrava, qui a remporté le concours organisé à cet effet, prévoit la construction d'une passerelle aérienne entre le cœur historique de Mons et le centre commercial "Les Grands Prés", un parking paysager de 800 places et la couverture des quais. Le groupe SNCB finance ce projet à



La gare de Mons, plus encore que celles d'Anvers et Liège, est devenue le symbole de ce que certains ont appelé les « gares pharaoniques ».

© PIERRE-YVES THIENPONT.

Quelles différences entre les gares de Mons et de Liège ?

Inaugurée en 2009, la gare Calatrava de Liège a également déchaîné des réactions fortes, certains adorent (il est rare de ne pas voir quelqu'un la prendre en photo), d'autres détestent ou l'estiment démesurée. Des « leçons » ont été visiblement tirées de cette première expérience.

D'abord, les choses ont évolué et la multimodalité est heureusement, aujourd'hui, devenue de rigueur. Le côté très pratique de la nouvelle gare de Mons, côté place Léopold, c'est que les quais des bus et taxis se trouvent juste à côté et au même niveau que les quais ferroviaires. Ensuite, la gare montoise est fermée de part et d'autre, évitant ainsi de constituer un nouveau « temple des courants d'air ».

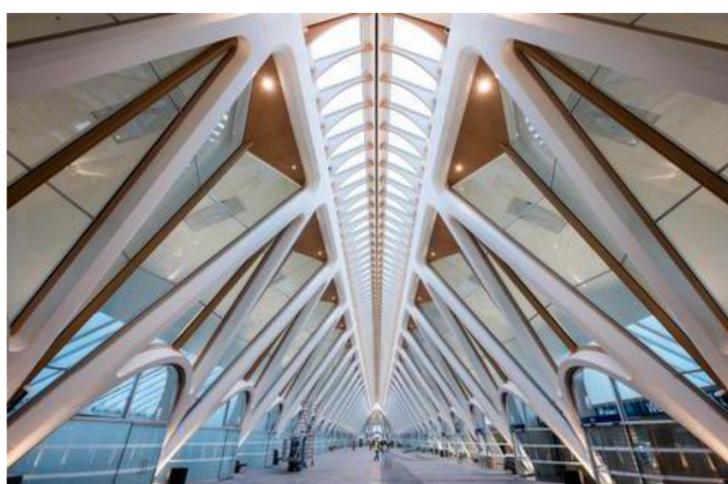
Par ailleurs, des bancs plus nombreux sont installés sur les quais avec une assise en bois plus chaleureuse pour les céans des passagers qui attendent.

A priori (l'inauguration officielle est pour la fin janvier, certaines choses peuvent encore changer), on retrouve cependant peu de places assises dans la partie couverte et commerciale de la gare, comme à Liège, tout comme très peu de signalétique (Calatrava la trouve visiblement superflue). E.R.

hauteur de 35 millions d'euros. » Presque 20 ans plus tard, c'est un tout autre projet qui a abouti. La SNCB rappelle les différentes étapes de ce long dossier initialement lancé en 2004 (rénovation de la gare existante et des quais, une passerelle d'accès aux quais non couverte, un parking aérien et les travaux d'infrastructure et de signalisation), puis remodelé en gare passerelle en 2011 (nouvelle gare intégrée à la passerelle, création d'un parking souterrain et non plus ouvert comme prévu initialement, création d'une liaison avec la gare des bus, aménagements des places Léopold et Congrès). Le permis a été obtenu en 2012. Puis il y a eu de nombreux retards dans l'exécution cumulés à des faillites ou résiliations de contrats avec des entreprises prestataires.

Budgétairement aussi, on a connu divers changements. Le projet initial de la gare de Mons avait été estimé, pour son coût global, à 60 millions d'euros, explique aujourd'hui la SNCB. En 2011, le projet développé de gare-passerelle grimpe à 222 millions d'euros, puis à 289 millions en 2021 « suite à la hausse des prix des matériaux, notamment dû à la structure métallique ». Aujourd'hui, le budget est porté à 302,58 (valeur euro 2010) et, si on y ajoute la part des infrastructures prise en charge par Infrabel (132 millions), on atteint le chiffre (pharaonique, il est vrai) de 480 millions d'euros (valeur euro 2024).

Un rapport de la Cour des comptes (2022) s'est penché sur ce délicat dossier. Il souligne un concours d'architec-



© PIERRE-YVES THIENPONT.

ture hors des clous (la désignation finale de Calatrava reste floue, le concours étant organisé pour le premier projet), des budgets mal estimés, une absence de suivi, des frais d'architecte en augmentation et l'absence de certains documents. Mais les procédures ont été estimées conformes à la législation relative aux marchés publics.

Pratiquement, mercredi seul l'accès à la passerelle couverte qui surplombe les sept voies sera accessible. Les quatorze commerces qui s'y trouvent ne sont pas encore ouverts (une librairie est en cours d'installation). Les guichets de la SNCB et les toilettes publiques (payantes) seront accessibles, ainsi que des guichets du TEC. Les parkings, au-

tos et vélos, seront également ouverts. Les commerces et services seront ouverts et accessibles au fur et à mesure. Des services sont prévus : consignes à bagages, point Cash (ATM) et un centre de prélèvements médicaux (antenne du CHR de Mons). La SNCB cherche toujours des exploitants pour une crèche. L'inauguration officielle est prévue le 31 janvier, dans le cadre du Festival des Lumières de Mons. De quoi faire oublier la facture ?

© PIERRE-YVES THIENPONT.



Achète à très bon prix

Achat Fourrures



Manteaux de fourrure: vison, astrakan, renard,...
 Argenterie: couverts et pièces de forme | Armes
 anciennes: fusil, pistolet, épée, sabre | Montre
 gousset / bracelet | Instruments de musique:
 piano, violon, saxo,... | Livres anciens: dictionnaire,
 BD, missel,... | machine à coudre et poste radio |
 Meubles et objets anciens: pendule, tableau,
 sculpture, miroir, luminaire,... | Bijoux or, argent,
 fantaisie,... | Pièces de monnaies anciennes /
 Cuivre et étain



CHARLES Anthony | 0484/20 26 78 |