

**PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU CONSEIL COMMUNAL**  
**DU 28 SEPTEMBRE 2011**

Le Conseil communal est réuni à la suite d'une convocation datée du 19 septembre 2011, accompagnée d'un ordre du jour comportant 2 objets

La séance publique s'ouvre à 18 heures 30 avec 36 présents

Présidence de M. Elio DI RUPO, Bourgmestre

Présents : Mme C. HOUDART, M. BEUGNIES, M. MARTIN, M. SAKAS, M. DUPONTJ.P., Mme CRUVEILLER, M. DARVILLE, Échevins

M. BARVAIS, Président du CPAS

~~M. BAILLY~~, M. DEPLUS, Mme OUALI, M. DEBAUGNIES, M. MILLER, ~~Mme KAPOMPOLE~~, Mme COLINIA, M. ROSSI, M. VISEUR, M. DEL BORRELLO, Mme COUSTURIER, M. DE PUYT, M. MANDERLIER, M. LECOCQ, ~~M. MERCIER W.~~, ~~Mme POURBAIX~~, Mme MERCIER A.M., M. LAFOSSE, Mme MOUCHERON, M. HAMBYE, M. MUZALIA WENDASUBIA, Mme NAHIME, Mme BRICHAUX, Mme JOB, M. TONDREAU, Mme HOCQUET, ~~M. JACQUEMIN~~, M. DUPONT X., M. BRESART, ~~Mme BOUROUBA~~, Mme PREVOT, ~~Mme DEJARDIN~~, MM. TRANCHANT, ~~DUBOIS~~, ~~Mmes FRANCO~~, WAELPUT, Conseillers et M. Pierre URBAIN, Secrétaire communal.

1er objet : Présentation de la demande de permis introduite par la SNCB Holding concernant le projet de la nouvelle gare et décision quant aux questions de voiries. Aménagement Territ. et Permis UR2011/Gare

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Chers Collègues, nous allons commencer les travaux. Je propose que nous puissions discuter, bien entendu, des points à l'ordre du jour. Tout d'abord, je n'ai pas d'excuse d'absence. Je voulais vous signaler que le procès-verbal du Conseil communal du 13 septembre 2011 est sur la table et en l'absence de remarques, il sera approuvé et considéré comme tel à la fin de la séance. L'ordre du jour, donc, appelle d'un côté, le permis introduit par la SNCB Holding qui concerne le projet de la nouvelle gare et notre décision qui concerne la ou les voiries et puis, le domaine militaire. Je suggère que nous commençons par la gare et un des moyens les plus appropriés, si cela est possible, c'est que nous allions autour de la maquette pour permettre à M. le Directeur, Vincent BOURLARD, qui est responsable, notamment des gares au sein de la Holding mais surtout responsable d'Eurogare de présenter le projet sur base de la maquette. Après cela, nous demanderions, s'ils acceptent, aux responsables de l'étude d'incidences, de présenter leurs principales conclusions, puis je donnerais la parole aux Conseillers et Conseillères qui le demandent et bien entendu, je répondrais pour ce que je peux répondre et puis je me ferais assister à la fois par Mme

ROUHART et si besoin en était, par à la fois le Bureau d'études d'incidences, s'il y avait des questions sur l'étude d'incidence et M. BOURLARD, tout cela sous la responsabilité politique du Collège, est-ce que vous accepteriez que l'on se lève et que l'on aille autour de la maquette. Ce sera beaucoup plus explicite que n'importe quel exposé-dia. Merci.

M. BOURLARD, Directeur : Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Conseillers, Mesdames, Messieurs, j'ai le plaisir de vous présenter l'aboutissement de tout un travail qui a duré pendant 5 ans et qui est, en maquette, la demande de permis unique que nous formulons auprès de la Région wallonne pour construire la nouvelle gare de Mons et je le fais, ici, au nom de la SNCB Holding, au nom d'INFRABEL et au nom du TEC SRWT puisque comme je vais l'expliquer dans un instant, cette gare n'est plus une gare ferroviaire mais c'est une gare intermodale avec le transport urbain. Pour vous situer – mais je ne vais pas vous faire cette injure, vous êtes toutes et tous, montoises et montois – nous avons une dorsale wallonne de ce côté vers Tournai, la ligne vers la France et de l'autre côté, les lignes vers Bruxelles et l'autre côté de la dorsale wallonne. La gare, en fait, nous la voulions parce quel est notre objectif ? Groupe SNCB, c'est évidemment de répondre de la manière la plus adéquate possible, aux innombrables problèmes de mobilité qui se posent aujourd'hui et qui surtout vont se poser dans le futur et bien sûr le Groupe SNCB est un acteur essentiel dans la résolution de ces problèmes. D'où une modernisation profonde, à la fois du réseau – c'est le rôle d'INFRABEL – ce sont les voies et la signalisation sur lesquelles on circule. Ce sont, évidemment, le matériel ferroviaire avec des investissements considérables qui ont été faits depuis 20 ans. C'est l'établissement de lignes à grande vitesse sur le territoire de la Belgique et c'est aussi, une rénovation profonde de toutes les gares de Belgique – pas toutes en même temps – mais de toutes les grandes gares en particulier puisque sur les 37 gares que nous aurons - il y en a 500, un peu plus de 500 avec le plan d'arrêt en Belgique - 37 gares récoltent environ 70 % de la clientèle. Nous sommes partis, donc, dans un programme de modernisation profonde des gares en essayant de répondre à plusieurs fonctionnalités essentielles. Ce n'est plus seulement faire une gare pour y faire arriver des trains mais c'est aussi faire une gare qui est une gare multimodale qui répond donc, à la connexion que demande la clientèle entre les différents modes de transports – je vais y revenir – c'est aussi une volonté de faire partout où cela est possible, ce ne l'est pas à Ostende puisque de l'autre côté, c'est la mer mais sur toutes les gares normales, de

faire une gare translatrice, c'est-à-dire une gare qui est accessible des deux côtés de la Ville - vous le voyez, ici, très bien sur la maquette, d'un côté le cœur historique de la Ville, de l'autre côté, la zone des Grands Prés. Donc, une translaticivité qui permet une très bonne accessibilité piétonne et cycliste. C'est aussi de répondre aux problèmes de la rupture de charge de la multi modalité et ce que vous voyez ici – je suis un peu plus explicite – c'est une gare qui va accueillir sur la première face du quai n° 1 – on dit quai n°1, on pourrait très bien dire quai n°1 de ce côté, puisqu'elle sera accessible des deux côtés – mais nous avons gardé le quai n° 1, côté Ville. Ici, accessible aux voitures, aux taxis donc à une zone de « dépose-minute ». De l'autre côté, cette face-ci, les Grands Prés, est un quai réservé aux autobus. La troisième face ici et la première du deuxième quai est réservé aux autobus en indiquant bien que si un jour, le tram était réimplanté à Mons, ces quais, évidemment, ici, intérieurs, qui supporteront demain les autobus pourraient tout à fait supporter des trams. Tout à été dimensionné pour que si vous deviez mettre un jour des rails pour accueillir des trams, ce soit possible sans investissement structurel important. Et puis, nous allons ensuite vers les quais ferroviaires, voie 1, voie 2, voie 3, voie 4, voie 5, voie 6 et voie 7 qui accueillent les trains. C'est donc, une gare –c'est la première fois en Belgique – que nous faisons, avec les Gantois, qui eux, ont le transport tram-autobus en-dessous des voies, nous, nous avons réalisé, avec la SRWT, avec le TEC Montois, nous avons réalisé un projet qui accueille deux types de transport. Donc, une intermodalité quasi parfaite. Je vous assure que l'on vient admirer ce projet des différents pays européens et mes Collègues européens qui connaissent le projet viennent se rendre compte de ce que c'est que véritablement parce que tout est tout nouveau, une vraie intermodalité avec le transport urbain. L'autre intermodalité importante, c'est une intermodalité avec la voiture toute une partie importante de notre clientèle vient évidemment à la gare en voiture et je rappelle que nous, c'est un de nos objectifs. Il faut savoir que celui qui délaisse sa voiture pour prendre le train a une empreinte CO<sup>2</sup> 5 fois moins importante que quand il utilise sa voiture. Donc, l'objectif est aussi d'accueillir les automobilistes et pour les accueillir – cela je ne pouvais pas le montrer sur la maquette – il y aura deux parkings souterrains. Un premier de ce côté, côté place Léopold qui permettra une jonction directe avec le boulevard circulaire. On entrera avec sa voiture d'un côté, on garera sa voiture, on la reprendra le soir et on reprendra le boulevard circulaire et d'autre part, de l'autre côté, une connexion directe avec l'autoroute qui permettra, là aussi, d'accéder à un parking situé en-dessous de la Place des Congrès. Ah, j'en viens à la Place des

Congrès. Pourquoi l'appeler Place des Congrès ? Parce que, outre cette fonction d'accessibilité optimale pour les piétons, les cyclistes qui auront des emplacements réservés et sécurisés dans les parkings, nous avons également comme mission d'essayer tant que faire se peut de développer du secteur tertiaire à proximité de la gare. Nous l'avons fait dans différentes villes de Belgique. Je vous invite, notamment, à aller voir Bruges et le Kamgebouw qui longe les voies. Il y a 40.000 m<sup>2</sup> de bureaux et de le voir à Bruxelles-Midi où toute une série d'organismes, notamment de sécurité sociale, sont implantés à côté de la gare du Midi, ce qui fait évidemment que ceux qui viennent travailler dans ces zones d'emploi utilisent principalement le train pour y venir dégageant ainsi et délestant la ville de nombre de voitures qui sont devenues dans ce cas-là inutiles pour venir vers son lieu de travail. Nous avons, par la tradition de l'exploitation ferroviaire montoise, un terrain de 10 hectares qui se trouvent à côté de la gare – que vous voyez ici – sur ce terrain, nous comptons développer le secteur tertiaire et nous le ferons tout en dépolluant ce terrain car il est pollué et la SPAQUE a une mission de dépollution de ce terrain. Alors, le premier investissement qui a lieu, c'est un investissement de la Ville de Mons qui va construire un Centre de Congrès, qui est déjà représenté exactement ici et dont la maquette représente exactement le projet de Daniel LIEBESKIND et de la société CIT BLATON. Ici, nous allons essayer de développer un hôtel et puis le reste du lotissement, si je puis m'exprimer ainsi, sera de lier à du logement et à de l'implantation du secteur tertiaire. Voilà un peu en gros les différentes fonctionnalités que nous essayons de rencontrer. Nous avons, en Belgique, beaucoup travaillé sur des gares qui sont aujourd'hui terminées comme celle d'Anvers, comme celle de Louvain, comme celle de Liège. Nous avons en Wallonie terminé la rénovation complète de la gare de Namur et nous allons bientôt, en matière d'intermodalité, construire à Namur, une gare d'autobus sur la dalle de la gare de Namur. Ici, la gare d'autobus sera au même niveau que les trains. Au fond, Mons vient un peu comme grande gare du pays, en Wallonie, vient un peu comme la dernière gare que nous souhaitons moderniser profondément au service de la mobilité et au service des montois. Je crois que pour l'instant, je ne dois pas être plus long, c'est une gare passerelle dans laquelle nous allons trouver tous les services, bien sûr, tous les services ferroviaires que souhaite et que réclame la clientèle. Nous allons faire cette gare passerelle avec des quais qui seront des quais dotés de panneaux photovoltaïques qui vont permettre de produire de l'énergie et j'espère que pour le chauffage de la gare – puisque le projet a été développé – nous pourrons nous servir de la géothermie. Vous

voyez les deux casquettes qui couvrent une partie des deux places, la Place des Congrès – enfin, nous l’avons appelée comme cela pour l’instant – et la Place Léopold avec la statue que vous connaissez. Ceci, ce sont des infrastructures ferroviaires actuelles et existantes et bien sûr, tout ceci est à développer, cela ne se fera pas ni en un jour ni en un mois mais c’est un développement pour le futur et je dois vous dire qu’un certain nombre d’investisseurs ont déjà pris toute une série de contacts avec nous, attirés par l’attractivité du site, à la fois cette nouvelle gare pour laquelle nous demandons le permis unique et à la fois, le Centre de Congrès dont l’implantation a été décidée et qui sera construit à cet endroit. Voilà, la maquette essaye de reproduire fidèlement ce que sera le nouveau quartier de la gare dans quelques années puisque nous comptons terminer, bien sûr, tout ceci, je parle de la gare pour Mons, Capitale culturelle de l’Europe. Voilà, M. le Bourgmestre.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci infiniment et pour procéder avec ordre, je vais demander aux Conseillers d’avoir la gentillesse de rejoindre leur siège en les remerciant et avant d’entrer dans les questions, je crois que c’est M. Gilles LEDENT du bureau d’études d’incidence ARIES qui devrait nous présenter les principales conclusions.

M. LEDENT, Directeur : Bonjour à tous. Donc, je suis Gilles LEDENT, je suis le Directeur du bureau ARIES qui a réalisé l’étude d’incidences sur le projet qui a été déposé par B-Holding et INFRABEL, c’était un vaste dossier, donc, je vais résumer les principaux points. On peut, bien entendu, débattre de l’ensemble du dossier mais je vais essayer en quelques minutes de vous résumer l’ensemble de nos préoccupations et des principales recommandations qui ont été formulées dans le cadre de cette étude. Tout d’abord, l’étude d’incidences se base sur un projet qui n’est pas le projet définitif qui est d’ailleurs présenté sur cette maquette, que je découvre aujourd’hui avec vous mais donc sur un projet qui était soumis à la critique de l’étude d’incidences et donc, il faut savoir qu’il y a eu presque une année complète d’étude technique et de débats avec l’ensemble des acteurs de ce dossier et ils étaient nombreux, donc, le demandeur, bien entendu, mais également avec la Ville de Mons, le TEC et toute une série d’autres acteurs techniques amenés à juger ce projet par la suite. Rapidement et on ne rentrera pas dans le détail aujourd’hui mais l’étude d’incidences détaille différents chapitres et donc tous les domaines de l’environnement tels qu’ils sont définis dans la législation ont été abordés. On abordera aujourd’hui les principaux, mais vous voyez donc que chaque thématique de l’environnement est étudiée de façon sectorielle et donc de façon séparée

avec parfois un certain nombre de recommandations qui peuvent être contradictoires et enfin une partie importante qui était de répondre aux courriers des riverains et aux alternatives qui avaient été formulées dans le cadre de la présentation préalable du dossier il y a un an. Alors, on va commencer par l'urbanisme qui est évidemment le point majeur en rappelant ici un des objectifs fondamentaux du projet qui était non seulement de moderniser la gare mais également de créer un lien aujourd'hui par vraiment inexistant mais en tout cas un mauvais lien et de développer ce lien entre le Centre historique et le site des Grands Prés qu'on a appelé nous la nouvelle Ville en développement. Donc, la gare propose à cet égard le principe de gare passerelle et l'étude d'incidences a conclu que ce principe-là permettait effectivement ce lien fondamental et indispensable pour le développement des Grands Prés. Ensuite on est passé dans des choses plus techniques et plus précises, vous avez ici une image qui résume un petit peu l'impact du projet tel qu'il nous avait été soumis au niveau de la Place Léopold, vous avez en rouge le bâtiment de la gare existant et en surimpression l'ensemble des éléments qui composent l'arrivée de la gare sur la Place ainsi que les principales dimensions. Nos principales critiques avaient été de dire que l'ingérence de la gare au niveau de la Place était fort importante, qu'il y avait toute une série d'éléments, notamment des éléments d'escalators et de tapis roulants, qui venaient enserrer la Place de façon très importante et qui posaient un certain nombre de questions et un certain nombre d'espaces aussi qui étaient à notre avis, perdus et on a fait toute une série de recommandations pour essayer – il y a eu un travail très important d'Eurogare – de revoir le projet et de diminuer cet impact. Donc, il y a eu toute une série de choses qui ont été modifiées notamment la suppression de ces escalators et la modification des accès verticaux pour limiter l'impact sur la Place Léopold. Voyez ici en jaune les éléments physiques qui venaient fermer la Place avec toute une série de points qui venaient d'après nous trop loin sur l'espace public. Donc cela c'est en texte ce qui je viens de dire. Alors de l'autre côté, du côté Grands-Prés, une autre problématique puisque là il n'y a pas grand-chose pour l'instant si ce n'est le Chemin de l'Inquiétude et qui s'arrête en cul-de-sac et la Cité administrative et les projets de logements en développement et donc là il y a un élément essentiel, cette gare propose une véritable face, une véritable entrée du côté des Grands Prés, ce qui un point tout à fait essentiel pour la réussite du projet, avec une difficulté c'est que l'axe du Centre-Ville est un petit peu décalé avec l'axe des Grands Prés, donc l'architecte a proposé un développement en « L » pour rejoindre cet axe et donc c'est comme cela qu'on voit se

développer une large place, très grande place, qu'on appelle la Place des Congrès sous laquelle vient se situer le parking de la gare du côté des Grands Prés. Alors, il y avait toute une série de questions qui se posaient à ce niveau-là et notamment une question relative aux niveaux, donc c'est un terrain qui est relativement plat, mais il y avait quand même des différences de niveaux et le projet proposait dans sa version telle qu'elle nous était soumise, un parking semi-enterré ce qui faisait que cette place arrivait à certains endroits à quelques 70 centimètres au dessus du niveau de la voirie. On a essayé de comprendre pourquoi et de voir si c'était possible d'enterrer le parking pour revenir à un espace public qui était les trottoirs et la voirie et pas simplement une place surélevée, ce qui était le cas et cette recommandation a été intégrée et donc aujourd'hui la Place qui est proposée est tout à fait à niveau avec l'espace voirie.

Autre élément qui posait question c'était l'accès à ce parking puisque, dans sa version initiale, c'est le trait rouge qui était proposé, on arrivait depuis l'autoroute, on passait par le prolongement du Chemin de l'Inquiétude pour rentrer dans le parking par la flèche ici à l'extrémité et donc avec à notre avis des nuisances et qui étaient néfastes pour cette place qui était sensée devenir un lieu convivial avec une activité très importante donc il n'était pas utile de venir avec du trafic sur cette nouvelle activité puisque les échanges entre la Place et les fonctions devaient se faire de façon la plus limpide possible et également un trafic qui était non désiré plus loin face aux logements qui étaient là avec toute une série de difficultés en plus d'insertion sur la nationale de l'autre côté. Donc on a proposé d'utiliser l'accès qui était en fait l'accès technique de livraison de la gare pour également desservir le parking des voyageurs. Cette recommandation a également été intégrée dans le projet définitif. Je viens de résumer les points les plus importants et je propose de continuer. Autre élément important, la gare prévoit effectivement des commerces et des services en plus des fonctions strictement liées à la gare et c'était 2.100 m<sup>2</sup> de commerces qui nous paraissaient trop importants et donc on a recommandé de les revoir à la baisse ce qui a également été intégré dans le projet définitif. Autre élément important le paysage. Ici on a essayé de rester technique parce que c'est toujours difficile d'émettre un jugement puisqu'on est dans la perception et donc il faut laisser à chacun la possibilité de se faire une opinion sur ces sujets-là. Maintenant il fallait qu'il y ait un certain nombre de points qui soient mise en évidence. Ce qu'on peut retenir c'est que les points de vue lointains, la perception de la nouvelle gare sera quasi nulle et quand on la voit, cela se fait de façon suffisamment lointaine pour que l'impact soit limité. Par contre, dès le moment où on se

rapproche effectivement on obtient des impacts visuels plus importants sans dire que c'est bien ou mal mais c'est clair qu'aujourd'hui une gare relativement peu présente depuis les deux ponts deviendra très présente avec une connotation symbolique assez forte, donc on ira vraiment vers la gare et on ne pourra pas se tromper et évidemment dès qu'on se place sur la Place Léopold alors on a volontairement repris des images qui avaient été produites par l'architecte pour ne pas produire des images très fortes parce qu'on savait que le projet allait évoluer et on ne voulait pas que ces images soient des choses qui après donnent des impressions qui ne sont pas finalement les impressions définitives mais c'est clair, c'est évident que la perception que l'on a aujourd'hui depuis la Place Léopold va fondamentalement changer. Depuis les voiries pénétrants sur la Place Léopold, c'est également le cas, il y a des simulations que nous avons réalisées en montant un certain nombre de vues, ce sont des modifications assez importantes mais cela nous a conforté dans nos recommandations pour limiter l'impact de cet auvent qui était très important et la présence de ces escalators au niveau de la Place Léopold. De l'autre côté également un impact visuel important qui n'est pas une chose qui est catastrophique, maintenant il faut être clair ce n'est pas nul impact mais qui propose aussi une architecture de qualité et avec quelque chose de très fort et de très symbolique pour l'image du Centre Ville et des Grands Prés.

Un autre point, évidemment, fondamental de l'étude, c'est le patrimoine. Nous avons fait une étude détaillée pour que tout le monde puisse se faire une idée, une opinion. Il est clair que le bâtiment actuel de la gare présente des qualités. Des qualités de par le fait que le bâtiment est en bon état, que ses matériaux sont de qualité, qu'il recèle également un certain nombre d'œuvres d'art qui ont été recensées et détaillées et qui ont une valeur également, donc toute une série d'éléments. On peut revenir là dessus si vous le souhaitez par la suite. Du point de vue Patrimoine, il n'y a pas de nécessité de démolir cette gare puisqu'effectivement, il est en bon état physique, sa valeur architecturale et culturelle est sans conteste tout à fait valable et confronté à d'excellentes qualités de ses matériaux. Maintenant, on a aussi étudié, notamment au travers des différentes alternatives qui ont été proposées, et toutes ces alternatives voulaient maintenir cette gare mais notre conclusion c'est que l'on arrive pas à garder cette gare si on veut répondre à l'ensemble des fonctionnalités fondamentales du fonctionnement de la gare intermodale telle qu'elle est présentée et également offrir ce lien essentiel, c'est plus qu'un lien donc c'est vraiment une relation entre la nouvelle et l'ancienne Ville. Autre point très important, la mobilité. Le projet prévoit la fermeture



de la circulation en surface donc le transit qui passe actuellement du Nord vers le Sud, en surface et du Sud vers le Nord ne sera plus possible, donc, aujourd'hui, on peut prendre les contre-allées du boulevard Gendebien pour se déplacer vers le pont de Ghlin, ce ne sera plus possible à l'avenir et même chose en surface, il ne sera plus possible de traverser la place comme aujourd'hui mais on pourra toujours le faire, bien entendu, via la trémie. Cela a évidemment des conséquences sur le trafic local mais d'un point de vue strictement flux de trafic, cela amène également beaucoup de bonnes choses parce qu'aujourd'hui, la Place Léopold est presque principalement dédiée à du transport automobile avec un bruit vraiment important. Le fait de faire cette coupure implique un certain nombre de contraintes mais également soulage énormément de voiries et donc va dissuader énormément le trafic de transit qui aujourd'hui passe notamment sur la contre-allée du boulevard Gendebien pour rejoindre l'autoroute. Cela ne se fait pas simplement, d'ailleurs, on a mis en évidence un certain nombre de points qu'il y a encore lieu d'améliorer, donc, il y a un seul effet pervers dont on a pu mettre en évidence, c'est qu'il y a une boucle qui est possible si on est sur la contre-allée de l'avenue Gendebien de prendre l'Avenue Léopold et de se retrouver dans un circuit, donc cela c'est quelque chose qu'il faut absolument éviter, ceci dit, il y a toute une série d'échappatoires qui existent mais il reste, ici, un point éventuellement à résoudre, ce n'est pas indispensable mais ce serait quand même une chose nécessaire si on veut assurer l'ensemble des relations et éviter un maximum d'itinéraires de transit. Pour le reste, il y a, effectivement, toute une série de comportements qui vont devoir changer mais il n'y a aucune difficulté – en tout cas d'itinéraires – maintenant cela va évidemment demander des modifications de comportement et des modifications d'itinéraires importantes. On a fait toute une série de recommandations en mobilité – je ne vais pas vous les détailler – mais il y en a eu vraiment beaucoup pour essayer d'arriver à optimiser l'ensemble du système y compris la gare des bus, donc on a fait des simulations de trafic, on a fait des comptages précis pour bien comprendre l'ensemble des besoins - ce que je pourrais simplement résumer, ici - c'est qu'il y avait un besoin, en terme d'emplacements taxis, donc, il y a certain nombre d'emplacements supplémentaires qui sont prévus de part et d'autre de la gare. Il y a un besoin également d'emplacements vélos, il y a un potentiel très important à Mons pour les déplacements à vélo, donc on a demandé de tenir compte de cette donnée, je pense que cela à même était au-delà de nos recommandations, mais, disons que le minimum, c'était 200 places et je pense que le projet en prévoit plus de 250 actuellement et il y avait également un

point vélo et toute une série de recommandations à ce niveau-là qui ont été également intégrées comme c'est un point assez important de notre point de vue. Ici, un schéma avec le résumé de l'ensemble des recommandations. Ce qu'il est peut-être important de voir, c'est que nous avons aussi anticipé la possibilité d'améliorer le réseau cyclable qui existe et qui évolue mais qui est encore loin d'être complet, donc, maintenant, le projet de réaménagement de la place, que ce soit du côté Place Léopold ou du côté Grands Prés doit être compatible avec les possibilités de poursuivre des pistes cyclables le long des boulevards notamment et donc, tout un travail a été fait dans le cadre de l'étude d'incidences, notamment avec Provélo et le Gracq pour voir comment ces choses-là pouvaient s'agencer et donc, on a vérifié que tout cela était compatible. Environnement sonore - je ne serai pas long – mais là les choses sont très positives à notre point de vue. Donc, aujourd'hui, la place est vraiment bruyante, vraiment, vraiment bruyante. Donc, vous avez, ici, une image qui vous montre la différence entre aujourd'hui et la situation projetée. Donc, plus on va vers le bleu et donc en passant vers le vert jusqu'au jaune, on a des améliorations, le jaune, c'est neutre, disons oubliez le jaune mais dès que cela est vert et dès qu'on passe vers le bleu, on a une amélioration de la qualité sonore, de l'ambiance sonore des lieux. Ce qui est une amélioration considérable pour cet endroit qui a un potentiel très important en termes de convivialité et d'échange, surtout pour les piétons et aussi l'activité commerciale. Donc, cela, c'est une amélioration sensible et évidemment, il y a un certain nombre d'augmentations mais elles sont strictement limitées aux trémies d'accès au parking. De l'autre côté, évidemment, il y a une différence aussi, puisqu'aujourd'hui, on a une voirie qui est en cul-de-sac et qui va accueillir le trafic d'accessibilité vers la gare, là, évidemment, il y a un certain nombre de choses qui augmentent mais pas du tout dans la même proportion que ce que vous voyez ici. Alors, le reste des chapitres a été passé également en revue, c'est moins sensible bien sûr, l'énergie, c'est très important, on a fait toute une série de recommandations – je ne vais pas les passer en détail parce que là on est vraiment dans la technique – mais je vais simplement vous dire que toutes les recommandations de l'étude d'incidences ont été intégrées dans le projet. On a remis des recommandations assez strictes vu que le projet n'était pas complètement ficelé à ce niveau-là, donc on a fait des recommandations assez strictes, elles ont toutes été intégrées. En termes d'air et climat – cela ne vaut pas la peine nécessairement de passer trop de temps là-dessus. Sol, sous-sol, eaux souterraines, il y a eu tout un débat autour de la pollution des sols, donc, ce dossier est traité effectivement par la Spaque. L'étude d'incidences fait référence à

l'ensemble des données qui sont disponibles à ce sujet mais la pollution du sol est un dossier qui a été scindé administrativement de la demande de permis unique. Les autres surfaces – un certain nombre de vestiges archéologiques dont il faut tenir compte puisque la gare comme la gare actuelle d'ailleurs s'implante à proximité des anciens vestiges du mur d'enceinte. Tout un travail technique également pour voir comment on pouvait aiguiller les eaux de pluie, les eaux de ruissellement vers la Haine et pas vers le système d'égouts publics, des solutions ont été trouvées et en accord avec l'IDEA et je terminerai peut-être par un autre aspect fort important qui est évidemment le chantier. Comme tout gros projet, un chantier pareil cela crée des nuisances, cela entraîne entre autres, l'étude d'incidences fait référence au planning du demandeur qui est un planning très serré donc, cela va être des travaux assez lourds bien qu'il vont durer relativement peu de temps pour ce type d'infrastructure et évidemment toute une série de questions quant aux charrois, donc toute une série de recommandations qui ont été formulées quant aux itinéraires puisqu'on va travailler des deux côtés du chemin de fer, du côté Centre-Ville et du côté Grands Prés en essayant de privilégier le côté Grands-Prés, il y a d'ailleurs un ancien pont ferroviaire que vous voyez ici et donc de voir comment on pouvait réutiliser cet accès-là pour limiter le plus possible l'impact du trafic et du charroi puisque de ce côté-ci il y avait accès à l'ensemble du réseau routier. Voilà je suis évidemment à votre disposition pour répondre à toutes les questions mais je pense que cela vous donne déjà un bref aperçu de ce qui a été étudié. Je vous remercie.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci M LEDENT, je tiens à vous remercier pour la présentation et pour la qualité du travail réalisé, on va bien entendu y revenir. Alors, sans transition, je cède la parole aux Conseillers qui la demandent et je vais prendre note de toutes les questions et puis bien entendu nous répondrons à ces questions. Qui demande la parole ?

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller communal : Pour organiser le débat on voudrait d'abord poser des questions et ensuite donner notre avis sur le fond.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Oui mais vous faites les deux ensemble j'imagine.

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller communal : On verra bien par rapport aux réponses à nos questions.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Oui mais de toute façon le Conseil a toujours le dernier mot.

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller communal : Nous sommes heureux d'être consultés puisqu'on apprend qu'on y travaille depuis 5 ans et c'est la première fois

qu'on nous informe officiellement du projet et c'est la première fois qu'on nous demande notre avis.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Je ne voudrais pas vous décevoir mais officiellement on ne vous demande pas votre avis.

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller communal : Je sais mais je le signale parce que dans un état démocratique j'estime que nous avons quand même le droit de dire ce que nous pensons, d'exercer notre devoir d'opinion et de critique.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Oui, mais je voulais juste vous rendre attentifs sur cet élément de procédure mais je vous en prie allez-y.

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller : La première question qu'on doit poser, c'est au niveau des parkings car on nous a dit que c'était positif, pour l'instant, il y a deux parkings qui fonctionnent bien, les navetteurs déposent leur voiture, sortent, passent à travers les trous, arrivent, donc il y a 2 à 3 minutes. Maintenant, notre question c'est qu'à mon avis, il n'y a pas assez de parking. La question plus précise, combien de parkings actuellement ? On nous parle de 850 ou 760 places, je ne sais pas exactement. On nous dit, oui, effectivement, il faut pousser les gens à déposer leur voiture avec l'accroissement du trafic SNCB, j'estime, en tout cas, pour moi c'est une grosse faiblesse du projet, il n'y a pas assez de parkings. Bon, alors, j'ai l'habitude de rêver, je l'ai déjà exprimé à la CCAT, j'avais rêvé qu'on créait 2.000 places de parking, c'est peut-être un rêve, de part et d'autre, ça permettait de désengorger tout le Centre-Ville et de permettre aux gens directement d'arriver à la gare et de là il y a des bus gratuits et on résolvait tous les problèmes pour les commerçants, pour les services publics et ainsi de suite mais, apparemment, ce n'est pas cela. On reperd une occasion de concentrer une grosse partie des parkings là-bas parce que, actuellement, il y a d'immenses parkings, je vous le signale. Alors, la deuxième question, on y a répondu partiellement, c'est la hauteur de la passerelle du côté de la Place Léopold. On sait que ça a été relaté dans l'étude d'environnement, 18 m de hauteur, donc on va arriver à hauteur des corniches des cafés de la Place Léopold. Et donc, ça nous semble une rupture totale avec le bâti existant et une absence totale d'intégration. Moi, j'avais rêvé de mettre la gare beaucoup plus près du Centre de Congrès et donc de valoriser l'architecture de Calatrava. Ici, j'ai l'impression qu'elle écrase le Centre-Ville et donc, prenant l'exemple des gares d'Aix-en-Provence ou Avignon, elles sont dans un terrain agricole et donc ça met en valeur l'œuvre d'art contemporaine. Ici, elle est trop proche, à mon avis, du centre urbain et j'ai l'impression qu'il y a un effet d'écrasement. En tout cas, quand on voit des photos,

que ce soit de la rue Léopold ou de la rue de la Houssière, on a l'impression que la gare écrase le Centre-Ville. Et donc là, je ne sais pas comment on peut faire mais j'estime que là il y a un problème de trop grande proximité. Apparemment, on en a tenu compte mais ça c'est un aspect quand même important. Alors, ensuite, c'est qu'on parle de liaison, alors d'abord une question pratique, il semblerait que les vélos ne puissent pas passer par la passerelle. On nous dit que c'est un symbole d'intégration, que c'est la liaison et donc, il n'y a pas de liaison pour les vélos. Ils ne pourront pas passer d'un côté à l'autre et donc, ça me semble quand même un mauvais signal. On nous dit, oui mais il y a beaucoup d'espaces commerciaux. Renseignements pris, dans aucune gare en Belgique sauf à Bruxelles, les espaces commerciaux ne sont rentables et ferment leurs portes. Donc, mettre des espaces commerciaux dans une gare, là où partout en Belgique ça ne fonctionne pas, on est dubitatif, on mettrait plutôt une piste cyclable, mais enfin, bon. La grosse question et donc là j'attends des réponses, parce que Liège n'est pas Séville et à Liège, trois mois par an, il gèle et les Liégeois, ils « caillent » dans la nouvelle gare ! Alors, la question de savoir si la gare à l'étage sera fermée, apparemment oui, on n'en a pas eu la confirmation puisqu'on a parlé de géothermie et c'est une bonne nouvelle mais on n'est pas très certains pour l'instant qu'il y a un bâtiment des voyageurs quand on attend, on est au chaud, est-ce qu'on aura ce même confort car Mons n'est pas Séville. On nous dit que c'est un espace de liaison, pour l'instant, la gare actuelle, à 9 h ou 10 h du soir elle est fermée. On a la malchance d'avoir pas mal de clochards qui habitent et donc qui doivent être délogés. Je suis curieux de savoir si cette gare à 10 ou 11 h du soir elle sera ouverte ? Je pose la question. J'ai lu les études d'environnement. On se plaint du bruit sur les boulevards, une étude d'environnement dit qu'il y a beaucoup de bruit sur les boulevards et nous l'avons déjà dit, redit. Il y a un moyen très simple, mettre des radars mais le dogme du Collège : pas de radars, pas de caméras. Je suis heureux d'entendre aujourd'hui qu'on se plaint que sur les boulevards il y a du bruit mais bon, il y a des conducteurs qui vont être flachés et donc si on mettait des caméras ou des radars à 70 ou 50, il y aurait beaucoup moins de bruit. Voilà. Cela c'est pour toutes les questions, on attend les réponses.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Je vous remercie, M. le Conseiller. Je vous en prie, M. VISEUR.

M. Jean-Pierre VISEUR, Conseiller : Merci M. le Bourgmestre. Comme M. HAMBYE, je dis qu'enfin il est question d'un vrai débat. Mais, évidemment, entretemps, le sujet

est devenu assez passionnel et j'espère quand même que nous, nous pourrions le mener ici le plus sereinement possible, en tout cas, je m'y efforcerai quant à moi, mais on ne sait jamais, on peut déraiper. Et, en tout cas, c'est un débat même si on ne nous demande pas vraiment notre avis, comme vous l'avez rappelé à mon voisin M. HAMBYE, parce que, on nous demande notre avis juste pour un petit bout de voirie, le vote tout à l'heure c'est sur un petit bout de voirie, il ne faut pas confondre....

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : mais le débat est très utile donc il faut distinguer l'aspect formel de l'aspect démocratique. Comme disait votre voisin, un débat serein, c'est absolument nécessaire et je suis ravi qu'on puisse en avoir un.

M. Jean-Pierre VISEUR, Conseiller : Je suis ravi aussi, je voulais seulement ajouter à l'intention de mon collègue de gauche, les négociations, ce n'est pas ici que ça se passe, c'est ailleurs. En tout cas, jusqu'à présent, ni la SNCB, ni la Ville n'ont vraiment donné l'occasion d'un vrai débat contradictoire sur le fond, sur le sujet pourtant qui divise profondément la population. Il y a bien eu la réunion du 2 septembre 2010 au Manège mais, pour moi, on ne peut pas considérer ça comme une occasion de débat parce que toute la scène était occupée par les tenants du projet, architecte, maître d'œuvre, etc. On peut toujours intervenir de la salle mais je sais, par expérience, que dans ces cas, on est toujours perdant. On vous donne la parole une fois, on vous répond et puis bien sûr, comme on est déjà intervenu, le micro passe au suivant, il n'y a pas moyen de répliquer. Ce qu'il aurait fallu faire, c'était un débat à armes égales où les pour et les contre étaient sur la même estrade et avaient le même temps de parole, ça c'était un vrai débat même si je reconnais aussi quand il y a eu entretiens des concertations avec des petits groupes bien distincts qui ont pu donner aussi leur avis mais le grand débat de fond n'a pas eu lieu à mon avis, je trouve que c'est dommage parce que la Ville, nous sommes ici avec un pouvoir qui se targue de participations citoyennes, on a souvent le droit de donner son avis si c'est pour un bout de trottoir mais pour un projet gigantesque comme celui-là, coûteux, certainement, qui va modifier profondément la structure d'une partie de la Ville, qui va modifier la circulation, son aspect architectural, etc., il n'y a pas eu assez de débats préalables. Et, en conséquence, on a eu une vive réaction citoyenne, vous le savez, il y a eu une pétition pour le classement de la gare actuelle, il y a un recours au Conseil d'Etat et il y aura encore sans doute d'autres affrontements juridiques en vue. On aurait pu penser organiser une consultation populaire puisqu'il y a une loi qui existe à propos des consultations populaires au niveau communal mais on s'en est bien gardé et donc, ce n'est pas comme ça que j'envisage la démocratie participative, le débat

d'aujourd'hui, qui est organisé on vient de le dire, à l'occasion d'un bout de voirie, est réservé aux élus, même si la présentation était faite par d'autres, ça il n'y a aucun problème, c'est un débat de démocratie représentative, ce n'est pas un débat de démocratie participative, celui-là n'a pas eu lieu. Voilà, maintenant, je voudrais aborder quelques questions de fond, pas toutes les questions parce qu'il y aurait évidemment beaucoup de choses à dire, il faudrait peut-être des heures pour le faire et de toute façon, il y a déjà eu beaucoup d'arguments qui ont été mis sur la place publique par la presse et notamment via internet, il y a déjà beaucoup d'arguments qui circulent et pour ces raisons, je n'aborderai pas les questions comme le classement de la gare, les aspects urbanistiques ou d'autres questions encore. Sur le fond donc, depuis des décennies, tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut une passerelle pour relier la Ville ancienne à la Ville nouvelle, j'appelle ainsi celle du côté des Grands Prés. D'ailleurs, le bâtiment du tri postal prévoyait déjà le départ de cette passerelle et aujourd'hui, c'est un bâtiment démolé et on peut considérer que c'est encore un gros gaspillage et cette passerelle n'a jamais vu le jour alors que le départ était prévu. Il y a eu un concours d'architecture qui a été lancé pour la construction de la passerelle et le marché a été attribué à une nouvelle gare. Alors, au début on a justifié cette évolution par le fait que la passerelle serait trop excentrée, excentrée celle qui était prévue au départ du tri postal n'était quand même pas excentrée et je ne comprends pas très bien pourquoi on ne pouvait pas faire la nouvelle passerelle à l'emplacement qui était prévu, à cet emplacement initial, donc au départ du tri postal. Donc, pour moi c'est un prétexte, le fait que la passerelle aurait été excentrée. Je veux aussi rectifier ce qui me semble être une autre entorse à la vérité. M. le Bourgmestre, vous avez insisté plusieurs fois sur le fait que les projets étaient rendus anonymement et que personne ne savait d'avance que c'était M. Calatrava qui avait présenté ce projet qui avait été retenu. Je sais bien qu'on a la réputation, nous les Ecolos en particulier, d'être naïfs, mais quand même pas à ce point là parce que n'importe qui, qui est un peu au courant des tendances architecturales du moment, pouvait savoir que ce projet c'était du Calatrava même si les enveloppes étaient scellées. Et donc, finalement, on a attribué un marché pour une gare en ayant fait un appel d'offres pour une passerelle, ce qui fait qu'aujourd'hui les dossiers devant l'Office Central de la Répression de la Corruption, c'est un grand mot mais moi je ne dis pas qu'il y a eu corruption, je veux être clair là-dessus, je ne parle pas de corruption mais très vraisemblablement, qu'il y a eu une entorse aux règles de marchés publics. Alors, une autre contre vérité que je ne peux pas passer sous silence, parce que lors

d'une interpellation, on m'a répondu que cette nouvelle gare permettrait de rénover le quartier de la gare qui en a bien besoin. Mais, que le quartier de la gare en ait besoin, c'est une évidence mais je ne crois pas qu'il faille démolir la gare actuelle qui est en bon état général, ça a encore été rappelé par l'étude d'incidences et où d'ailleurs on ne risque pas d'avoir des pierres sur la tête, comme vous l'avez dit une fois et que j'ai lu dans la presse, je ne crois pas qu'il faut nécessairement une nouvelle gare pour rénover le quartier de la gare. Il me semble que les deux choses peuvent être dissociées. Et donc, cette gare, j'ai l'impression qu'on essaye de nous la vendre un peu par tous les moyens, y compris et cela s'adresse surtout à nous les écologistes, en baptisant la gare Calatrava d'éco gare. C'est vrai que lorsque nous avons appris le projet de la nouvelle gare avec démolition de l'actuelle, notre position a été de dire ce projet n'est pas notre projet. Mais, si nouvelle gare il y a, il faut à tout le moins qu'elle réponde à des critères écologiques. Mais, ce n'était pas notre projet. Et ça a été interprété, je crois, par les tenants du projet par quelque chose comme si on met des panneaux solaires et si on utilise des matériaux durables, et bien les écologistes seront contents et soutiendront le projet. M. le Bourgmestre, vous nous avez dit un jour que demandant à M. Calatrava, lui disant en tout cas que sa gare devait être écologique, il s'est dit fâché en disant « on ne construit plus autrement aujourd'hui ». Et bien, excusez-moi l'expression, mais c'est quand même un peu gonflé parce que celle de Liège venait à peine d'être inaugurée et c'est une gare non écologique, celle-là qui est ouverte à tous vents, qui est inconfortable, qui nécessite un entretien continu, etc. Et le fameux Pont de la Constitution à Venise, du même architecte Calatrava, il est tout neuf mais il n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite, c'est quand même inconcevable, donc je ne crois pas pouvoir faire confiance à M. Calatrava pour construire nécessairement écologique. Mais, dans tous les cas, on nous annonce une éco gare. Alors, j'ai lu dans un article de La Libre Belgique du 22 décembre 2010, que vous disiez M. le Bourgmestre, enfin vous aviez qualifié la future gare d'éco gare parce qu'elle sera équipée entre autres de panneaux solaires et de matériaux durables. Mais, pour moi, c'est du « green washing », c'est le mot qu'on utilise maintenant pour faire un peu moderne. Parce que s'il suffit de ça pour mériter d'être qualifié d'éco, la gare actuelle peut facilement être transformée en éco gare, il suffit d'installer des panneaux photovoltaïques et de récupérer l'eau de pluie. Et, à propos des matériaux durables, je veux dire que ceux qui sont de toute façon déjà en place et en particulier la pierre bleue qui constitue l'essentiel du bâtiment actuel, sont les matériaux les plus durables



possible, il n'y a pas plus durable que ce qui est déjà en place. On ne doit donc pas construire à neuf une éco gare à Mons parce que, à contrario, l'énergie grise, c'est-à-dire celle qui sera nécessaire pour la démolition du bâtiment, la fabrication des matériaux nouveaux, leur mise en œuvre, toute cette énergie là elle n'est prise en compte nul part et même certains matériaux prévus, je retire de l'étude d'incidences on nous parle d'acier pour la structure, de verre pour la toiture, de pierre bleue pour les revêtements et du bois pour les revêtements intérieurs donc de ceux-là en tout cas, l'acier et le verre sont des matériaux qui sont très gourmands en énergie hors de leur production et donc, ce ne sont pas ceux des matériaux durables. Je crois donc que les panneaux solaires de la nouvelle gare qu'on nous vante tellement, ils vont être orientables, ils devront fonctionner pendant des décennies pour rattraper les dépenses énergétiques inutiles et n'arriveront probablement jamais à rattraper puisque jusqu'ici je n'ai vu aucun calcul quant à leur rendement. Il y avait dans l'étude d'incidences un chapitre énergie qui montrait clairement que le besoin en énergie du projet n'était pas clairement établi puisqu'on disait à ce stade, ni le mode de production de chaleur, ni l'éclairage n'avaient été prévus. J'apprends, avec bonheur, lors de la présentation que toutes les remarques de l'étude d'incidences en matière d'énergie ont quand même été incluses dans le projet, donc j'espère maintenant que de ce côté-là, il y a une amélioration mais n'empêche qu'il faudrait quand même un bilan énergétique global qui incorpore la dépense en énergie grise pour savoir quel est ce bilan énergétique et donc en quoi cela va jouer sur le réchauffement climatique. Jusqu'ici, en tout cas, on en est loin. De toute façon, en tant qu'écologistes, nous défendons la durabilité et la réparabilité des biens. On est contre tout ce qui est jetable et donc nous ne pouvons pas défendre l'idée de mettre à la poubelle une gare qui est encore parfaitement en état de rendre des services qu'on peut demander à une gare, dans une ville comme Mons. Le CPDD avait rendu d'ailleurs un avis d'initiative qui défendait exactement cette position là disant que la gare pouvait rendre les services aux lieux actuels et je ne sais pas s'il faut y voir un lien de cause à effet, mais toujours le CPDD ou Conseil Participatif du Développement Durable, ne s'est plus réuni depuis, je ne sais pas si c'est pour ça. Voilà, ça ce sont les questions de fond essentielles à mes yeux, maintenant quelques questions plus particulières, la circulation automobile pour envoyer les voitures dans la direction d'où elles viennent ou les obliger à rentrer en ville, on a bien vu que oui, ça va diminuer la circulation sur la place de la gare, je veux bien le croire mais il faut voir les répercussions ailleurs. En tout cas, je me souviens que lorsque j'ai proposé ½ heure de

parking gratuit au Centre-Ville, c'était dans la mandature précédente, le Collège m'a répondu en mettant en avant l'étude Transitec comme si c'était une bible en matière de transport et de circulation et donc je voudrais savoir, au point de vue de la circulation automobile, si ce qui est prévu est compatible avec l'étude Transitec ou bien si on a désormais fait une croix sur cette étude. Il y a l'avis de la CCAT qui est un peu complexe. La CCAT demande à l'unanimité de prendre en compte le projet alternatif et en tout cas se prononce contre l'empiétement trop grand de la gare sur la Place Léopold mais ça apparemment on a déjà corrigé aussi. Mais, en ce qui concerne le projet de démolition de la gare actuelle, la CCAT se prononce à 50 contre 50, moitié-moitié, ce qui montre bien que c'est un projet quand même qui divise la population. Alors, les commerces, oui, on en a parlé encore des boutiques, bien sûr, c'est normal dans une gare qu'il faille quelques échoppes pour acheter un journal ou pour se restaurer mais, c'est ce qui existe dans la gare d'aujourd'hui, 2.100 m<sup>2</sup> ça me paraît énorme, est-ce qu'il faut des commerces en plus entre le Centre-Ville d'une part qui est déjà largement dévolu au commerce et le centre commercial des Grands Prés, est-ce qu'il faut toujours pouvoir consommer partout et en tous temps, avec des boutiques à portée de la main, la vie est en train de devenir une dévotion permanente à la consommation et on est en train d'installer des chapelles à chaque coin de rue, je crois que là, fondamentalement, il y a quelque chose à changer et je crois que de toute façon, je ne sais pas qui s'arrêtera pour faire des courses en descendant du train ou avant d'y monter, il n'y a aucune étude de marché à ma connaissance qui a été faite mais mon voisin a dit que, renseignements pris, aucune n'était rentable sauf à Bruxelles, il me semble quand même que ça doit être approfondi. Alors, le problème des budgets évidemment. Le tout premier chiffre qu'on nous a donné c'était 105 millions, mais on parle déjà de 150 millions avant le premier coup de pelle. La gare de Liège devait coûter 150 millions, elle en a coûté 300, c'est-à-dire le double et le Pont de la Constitution à Venise, qui est l'œuvre du même Calatrava, devait coûter 6 millions, il en a coûté 12, c'est-à-dire de nouveau le double. A quelque chose d'amusement, parce que sur le site web de la Ville de Valence, c'est-à-dire la ville natale de l'architecte, on peut lire ceci, à propos de M. Calatrava : artiste particulièrement prolifique, Calatrava est aussi peintre, sculpteur et céramiste. Il est également connu pour ses dépassements de budgets. Donc, vous voyez, sa réputation est faite notamment pour ses dépassements de budgets, on ne peut pas être plus clair. A mon avis, on doit pouvoir s'attendre réalistement à 200 millions, je suis prêt d'en faire le pari, pour la gare de Mons. Et alors, que partout on rabote les budgets et les services

faute d'argent, c'est quand même quelque chose qui interpelle les gens, notamment on supprime des trains. Vous avez sûrement lu comme moi les réflexions des usagers qui demandent de la ponctualité, plus de trains, plus de sécurité mais pas nécessairement de nouvelles gares. Il ne faut pas venir nous dire que ce sont des budgets différents parce que tout ça est financé par les deniers publics, particulièrement au niveau fédéral et vous allez devoir, M. le futur Premier Ministre, serrer la ceinture au budget fédéral mais à Mons, vous réclamez cet investissement qui, à mes yeux, n'est pas absolument nécessaire. A propos de budget aussi, un mot sur les TEC. Doivent-ils réellement dépenser 28 millions pour rapprocher les usagers de 50 m des quais ? Les bus arrivent quand même déjà au pied de la gare, comme à Namur, Charleroi et pratiquement comme dans toutes les villes. Moi, je remarque que quand on demande qu'un bus desserve la nouvelle piscine, on vous dit, il n'y a pas d'argent. Mais, pour investir sur les quais, là on trouve 28 millions et là aussi c'est le prix de départ. Je n'ai pas parlé de l'esthétique parce que c'est quelque chose qui peut être contesté et contestable mais, personnellement, ça ne me déplaît pas et je dois dire que j'ai vu la gare de Liège, elle ne me déplaît pas non plus si elle était au milieu de désert, elle serait superbe, elle n'est pas intégrée du tout dans le paysage, je crains que celle-ci, ce soit le même problème mais enfin, on peut dire que ce serait un beau projet mais il faudrait au moins deux conditions : la première ce serait que les pouvoirs publics aient de l'argent à ne plus savoir qu'en faire et la deuxième condition, ce serait que notre gare actuelle soit une friche à démolir et aucune des deux conditions ne sont réunies évidemment et pour ces raisons, nous ne pouvons pas retenir, soutenir ce projet quant à son opportunité. Mais, nous voterons le point puisque ce qui est mis au vote, c'est un petit bout de voirie qui, de toute façon, est utile et nécessaire quant à nous. Merci.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci infiniment. Oui, je vous en prie M.

TONDREAU.

M. Emmanuel TONDREAU, Conseiller : Oui, M. le Bourgmestre, mes chers collègues, ce que je crois c'est qu'avec ce projet aujourd'hui et je ne voudrais pas revenir sur ce projet quant aux choix architecturaux et ses financements mais, et je crois que le groupe MR en a bien conscience, c'est une chance historique pour notre Ville, ce bâtiment marquera certainement le 21<sup>ème</sup> siècle montois. En effet, c'est à la fois une rénovation d'un espace important entre l'intra muros, l'espace des Grands Prés et notre vitrine, la vitrine de la Ville sur une autoroute européenne. Et que ce soit en même temps au niveau esthétique, architectural, environnemental, au niveau d'une politique de mobilité

interne à la Ville grâce à la passerelle piétonnière et en même temps, une politique de mobilité à l'extérieur, vers l'extérieur, grâce au transport en commun. Cependant, puisque nous sommes conseillers communaux, nous représentons ici la population, la population n'a pas d'inquiétude mais s'interroge. Et j'ai essayé de rassembler toute une série de questions qu'elle se posait, comme ça éventuellement on pourrait y répondre et éclaircir à ce sujet. Les questions pourraient être les suivantes : les délais de cette construction, on nous a montré un tableau de ces délais, est-ce que ça va supposer énormément d'inconvénients autour de la gare, autour des Grands Prés, ces délais vont provoquer des inconvénients, il faut d'une certaine façon que la population soit régulièrement informée des inconvénients qu'elle va subir pendant 4 ans suite à la construction de cette gare. Deuxième sujet, vos procédures urbanistiques. On entend parler de plein de choses. On dit qu'il y a des difficultés à tels endroits, qu'il y a des frais à d'autres, qu'en est-il ? La population se pose des questions là-dessus, sur les procédures urbanistiques actuelles pour pouvoir obtenir les autorisations. On lit dans la presse un tas de commentaires là-dessus. Troisième question, c'est extrêmement important puisque la population elle n'est pas contre pour le principe, parce que souvent, il y a des gens qui peuvent être contre, pour être contre, c'est une mentalité un peu conservatrice, la population elle désire savoir, je crois plus qu'être contre. L'objectif, on n'en a pas parlé dans tout ce qu'on vient de dire maintenant, c'est la communication en permanence que va avoir les maîtres d'ouvrage, que va avoir la Ville pour que cette population soit informée, que ce soit les montois ou les gens qui prennent le train dans cette gare. La communication, donc toutes ces démarches qui doivent être faites par le maître d'ouvrage et la Ville, ça c'est la question que peut se poser la population. Quatrième question, la sécurité. Je n'ai pas vu une ligne sur la sécurité, ça m'interpelle, la sécurité, nous allons construire un passage piétonnier qui va être une liaison en permanence entre la nouvelle ville et l'intra muros, qu'est-ce qu'il est prévu ? Est-ce qu'il y a des ouvertures, des heures d'ouverture, de fermeture, y a-t-il un local de police, comment va être organisée la sécurité, c'est un espace important qui de plus va être couvert et donc, il serait encore plus susceptible de créer d'une certaine façon de l'insécurité. Voilà, merci de me répondre sur ces sujets. J'avais deux autres questions en plus, la première en partie a été répondue, c'est ce que j'appellerais les « déposes minutes », c'est énormément de gens viennent conduire des personnes à la gare, leur problème maintenant c'est qu'elles ne pourront peut-être plus faire le tour de la gare, on en a parlé un peu, je crois que c'est quelque chose pour laquelle il faut aller voir un peu

plus loin pour pouvoir faire en sorte qu'on réponde à ces questions. Quelque chose de très symbolique et je crois que c'est comme ça peut-être que ce projet pourra encore mieux conquérir le cœur des montois. C'est la fameuse fresque D'Hondt, extrêmement importante dans le cœur des montois, chaque fois qu'ils rentrent dans cette gare, ils voient l'ensemble de leur folklore, ils voient leur ville et si vraiment on pouvait conquérir le cœur des montois pour remettre cette fresque quelque part dans la nouvelle gare, je crois que les montois en seraient très heureux. Dernière petite chose mais c'est une question un peu plutôt architecturale : est-ce qu'on pourrait me faire savoir la durée de vie des nouveaux matériaux employés par rapport aux matériaux anciens qui ont été employés précédemment ? Souvent on parle que les matériaux ont une durée de vie plus courte aujourd'hui par rapport à d'autres matériaux, voilà. Merci beaucoup.

M. Elio DIRUPO, Bourgmestre : Merci infiniment, oui, je vous en prie.

Mme Savine MOUCHERON, Conseillère : J'ai juste quelques petites questions qui n'ont pas été posées. Donc, au niveau du parking, M. HAMBYE parlait du nombre de places. En fait, moi j'étais plus interpellée par une question technique au niveau de la stabilité du sol, si j'ai bien lu, je pense qu'il va falloir creuser très profondément, j'ai une vingtaine de mètres en tête, non, pour les parkings souterrains et en fait, ça a posé problème manifestement quand on a construit le passage Place des Chasseurs. Il y a eu de gros problèmes en matière de stabilité qui ont influencé les bâtiments voisins, donc ça c'était une de mes questions. Au niveau mobilité, mais je pense que c'est déjà revenu, il me semble que le fait de ne pas pouvoir traverser la Place Léopold posera problème. Je pense notamment aux familles qui fréquentent l'Athénée ou les personnes qui viennent de Nimy et qui voudraient passer par la gare pour déposer quelqu'un et repartir vers Jemappes. Alors, le « dépose minute » serait en fait un axe qui serait pris pour traverser, ça ne semble poser problème. Au niveau d'ingérence de la gare sur la Place Léopold et là aussi on en a déjà débattu, d'après ce que j'ai lu dans le dossier et d'après ce que je vois sur la maquette, il y a une différence. Donc, est-ce que ça a déjà été corrigé entre les remarques de départ ou pas ? Cela occupait 2/3 donc manifestement c'est déjà corrigé sur la maquette. Alors, question financière en fait, dans la presse, je vois que la SNCB Holding devra réaliser une économie de 20 millions d'euros entre 2013 et 2015, que pour ce faire une des pistes est le ralentissement du rythme des investissements ou le report de certains d'entre-eux, que la nouvelle gare de Mons pourrait en être la victime. Donc, voilà, si vous aviez des éclaircissements, je vous remercie.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci infiniment. D'autres questions ? Madame, je vous en prie.

Mme Anne-Marie MERCIER, Conseillère : Oui, M. le Bourgmestre, moi, j'ai vraiment deux petites questions à poser. Est-ce que cette gare, si elle est choisie, sera terminée pour 2015 ? Parce que bon j'ai vu que le temps qu'avait pris le rond-point tout près du pont de Ghlin, ça a été quand même très très long. C'est vrai que c'est très beau mais ça a pris du temps !

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Et reconnaissons, parce que ça mériterait d'ailleurs et je m'excuse de vous interrompre mais je le fais publiquement, ça mériterait qu'à un moment donné on puisse s'y arrêter pour voir ce que ça signifie sur le plan technique, technologique, le travail d'ingénieurs et le travail d'architectes qui est absolument remarquable et je voudrais vous remonter à une occasion les projets que nous avons refusé pour mesurer le travail du MET. Mais, je reviendrai après et j'expliquerai pourquoi ça a pris tant de temps au rond-point, mais je vous en prie.

Mme Anne-Marie MERCIER, Conseillère : Oui, mais sur la beauté du lieu, de cette architecture, de cette œuvre d'art disons, je ne conteste absolument pas mais ça a pris beaucoup de temps quand même. C'est vrai que mes neveux quand ils descendent de l'autoroute à Ghlin, m'ont dit plusieurs fois quel plaisir d'arriver sur un parcours qui est tellement bien fait. Et pourtant, ils me taquinent toujours parce qu'ils sont du brabant wallon et alors ils me disent : tout l'argent du brabant wallon file dans le Hainaut et en particulier à Mons ! Enfin, je crois que ça c'est parce qu'ils veulent me taquiner. Alors, je voudrais poser une autre petite question : donc à part le fait de savoir si cette gare sera terminée pour 2015 et alors par rapport aux travaux de Santiago Calatrava, je voudrais vous demander si vous êtes au courant, certainement que oui, de la gare de Calatrava à Lisbonne. Parce que moi j'ai entendu parler, je me dis que le Portugal n'est quand même pas un si grand pays que ça et finalement, voilà ils ont accepté cette gare, donc je trouve que la réponse à cette question serait intéressante. Voilà merci bien M. le Bourgmestre.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci beaucoup, Mme. D'autres questions chers collègues à ce stade ? Alors, peut-être que le mieux serait que M. Boulard puisse déjà apporter des éléments de réponses. On va lui céder, si vous l'acceptez sous l'autorité politique du Collège, je consulte mes collègues qui sont d'accord. M. Boulard accepteriez-vous de vous asseoir à cette auguste table ?

M. BOURLARD : Bien, je crois qu'on a commencé par les parkings. La réponse précise, on passe de 750 places aujourd'hui qui sont à ciel ouvert à 862 places qui sont entièrement enterrées. Ce que nous avons souhaité, c'est que l'esthétique d'un parking à ciel ouvert n'étant pas quand même extraordinaire pour l'urbanisme d'une ville, nous avons souhaité que ces parkings soient souterrains. Ils seront souterrains et ils seront gérés. Nous savons très bien aujourd'hui qu'un certain nombre de parkings, tous nos parkings à la SNCB Holding sont occupés en partie par des gens qui ne prennent pas le transport en commun, qui n'ont donc pas comme destination finale le train ou le bus. Aujourd'hui, nous avons une filiale qui s'appelle B-Parking et qui gère les parkings. Il les gère de telle sorte que soient privilégiés dans la place de parking, les voyageurs du transport en commun. Et nous avons ainsi des tarifs différenciés qui concernent et ce sont les tarifs les plus bas qui concernent les navetteurs, puis qui concernent le voyageur occasionnel et puis un prix de marché pour ceux qui déposent leur voiture dans nos parkings et qui n'ont aucune liaison avec le transport en commun. Cela me permet de répondre à une question qui a été posée pour la sécurité. Nous avons renforcé considérablement nos équipes de sécurail, de sécurité ces dernières années et on les appelle les petits bonhommes en rouge, vous les voyez certainement dans les gares que vous fréquentez, cette sécurité elle est assurée aussi par un système ultra moderne de caméras qui sécurisent non seulement les espaces de la gare mais également les espaces de parkings. Et tout cela est relié à des centres de contrôle qui sont observés en permanence, jour et nuit. On a posé la question de savoir si la passerelle serait ouverte la nuit, c'est un souhait sauf si les discussions avec les autorités communales font qu'on devrait la fermer à un certain moment de la nuit mais notre souhait est bien d'en faire une véritable passerelle. Je ne peux rien dire sur votre opinion car ce n'est pas une question d'une opinion sur le fait qu'on écrase le Centre-Ville. C'est le projet que nous présentons, nous estimons que c'est un projet cohérent, le fait de savoir si ça écrase ou pas le Centre-Ville est une question presque individuelle. Nous ne le pensons pas, nous pensons au contraire que ça valorise terriblement le Centre-Ville. J'ai entendu parler des gares d'Aix-en-Provence, TGV, d'Avignon, nous n'avons jamais souhaité ou voulu à la SNCB faire des gares hors villes mais bien d'avoir des gares qui se trouvent au cœur de la ville parce que la mobilité, elle se situe au cœur de la ville et on a proposé parfois de faire des gares le long des autoroutes, etc. nous n'avons jamais fait cela en Belgique, nous avons toujours modernisé les gares existantes, on construit de nouvelles gares, vous le voyez ici à Mons, c'est un projet entièrement nouveau, c'est la même chose à

Malines, c'est un projet entièrement nouveau mais sur un site ferroviaire existant pour être en connexion avec tous les modes de transport et notamment bien sûr le transport urbain et suburbain. Au niveau de l'écologie et de l'environnement, je dis toujours on fera tout pour que la construction elle-même soit la plus environnementale possible mais ce qui compte fondamentalement, c'est d'avoir une modernité dans nos services et dans notre structure ferroviaire qui fassent que notamment la clientèle voitures ou la mobilité voitures se dirige vers le transport en commun qu'il soit ferroviaire, qu'il soit urbain ou suburbain. Et c'est cela qui est important, c'est que notre clientèle pour l'instant croit chaque année depuis 10 ans dans le groupe SNCB d'environ 5% chaque année et cela c'est dû à la qualité de l'ensemble du service ferroviaire. Ici, bien sûr je parle au niveau des gares mais c'est vrai aussi au niveau du matériel, c'est vrai aussi au niveau de la qualité de l'infrastructure, 5% d'augmentation de la clientèle chaque année depuis 10 ans. En outre, je voudrais quand même sur le site de Mons, faire quelques remarques au niveau écologie, c'est qu'on a dit et je l'ai dit tout à l'heure, c'est que le dossier est déposé pour que le chauffage de la gare soit un chauffage qui dépende de la géothermie, ce qui est quand même extraordinaire au niveau des rejets CO2. N'oublions pas qu'il y a un site pollué autour de la gare qui a été pollué par une activité industrielle importante ces 150 dernières années, que ce site va être entièrement dépollué et enfin que ce site sera mis à profit et de nouveau dans un souci de développement durable et de mobilité durable, ce site va être développé pour y implanter des fonctions tertiaires comme je l'ai dit tantôt qui permettent à ceux qui viennent travailler dans le pourtour de la gare, d'utiliser le transport ferroviaire plutôt que d'utiliser le transport automobile. Les espaces commerciaux, M. le Conseiller, je ne sais pas où vous avez appris cela mais croyez bien que nos espaces commerciaux dans les gares marchent très bien. Vous savez quand ils ne marchent pas, le commerçant plie bagages dans les jours qui viennent. Je parle des grandes gares, il n'y a pas que Bruxelles Midi. Je peux vous assurer que de Verviers à Tournai et de Luxembourg à Bruxelles en passant par des gares comme Ottignies, Gembloux, Namur, que les concessions commerciales marchent très bien, que nous n'offrons pas tout le commerce évidemment que l'on trouve en ville mais que nous offrons un certain nombre de services et de commerces qui correspondent aux attentes de notre clientèle. Je prends le dernier exemple, c'est le restaurant de la gare de Liège Guillemins, il y a des jours soirs où on doit réserver parce qu'on sait que tout est occupé. Vraiment, nous avons une croissance importante de nos recettes commerciales dans les gares, Bruxelles Midi en tête bien évidemment, c'est la



grande gare internationale mais ne sous-estimez pas les recettes que l'on fait dans les grandes gares de Wallonie. Je ne sais pas pourquoi on a parlé de Séville, je n'ai pas compris à moins que ce soit parce que l'architecte soit espagnol mais je n'ai pas compris la question sur Séville.

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller : Simplement, parce qu'il gèle en Belgique trois mois par an et que la gare de Liège est ouverte à tous vents...

M. BOURLARD : Non, non, il y a effectivement toujours, dans tous projets dans la vie, toujours quelques grincheux, mais croyez bien que la gare de Liège est excessivement appréciée par le public mais il y a toujours bien quelqu'un qui, notamment au niveau des PMR et c'est vraiment des études de satisfaction de clientèles qui sont menées et cette gare est une gare excessivement appréciée, il suffit d'ailleurs de voir son taux de croissance et la croissance du nombre de clients qui la fréquente. Maintenant, je reconnais que l'hiver dernier a été particulièrement froid, dans mon village à Tilff, on n'avait plus vu une couche de neige aussi importante depuis 100 ans, donc il a fait froid l'hiver dernier mais croyez bien qu'il faisait froid dans toutes les gares de Belgique et il faisait encore beaucoup plus froid par exemple dans certaines gares parisiennes que je connais comme celle de Paris Nord où il n'y a que la moitié des convois qui sont couverts par derrière sinon on est à tous vents. D'autre part, je peux vous assurer que la gare de Mons sera entièrement fermée. On ne roule pas en vélo dans les gares non, dans aucune de nos gares il n'est autorisé de rouler en vélo pas plus dans celle de Mons que dans les autres. Pourquoi ? Parce que dans l'espace gare, dans la salle d'attente, on peut évidemment traverser et transporter son vélo mais on ne peut pas rouler en vélo pour une question de sécurité pour les piétons et en particulier pour la sécurité des personnes à mobilité réduite. Nous ne voulons pas de choc dans la gare, de collision entre par exemple des personnes à mobilité réduite qui ont par exemple des chaises roulantes et les vélos. Il est donc interdit de circuler à vélo dans toutes les gares de Belgique. Je ne sais pas pour Séville, je n'ai pas compris. Les budgets de la gare de Liège, vous savez on en a dit beaucoup de choses. Je souhaiterais en tous cas que celui de Mons, nous sommes là pour le faire respecter. Bien sûr, les architectes ont toujours envie de faire un peu plus que ce qu'il leur a été demandé, nous sommes là pour faire respecter le budget de la gare de Mons. Mon souci est surtout qu'il ne parte pas ailleurs et qu'il reste à Mons. Je ne voudrais pas que devant un refus de diverses autorités de faire cette gare, les budgets qui ont été prévus et acquis après des années de préparation et de discussions, soient transférés autre part en Belgique. Pour ce qui est de la fresque,

je pense que le dernier projet est de la dédier à un musée des chemins de fer qui se trouve dans la région montoise, c'est une possibilité, donc de la mettre dans un musée des chemins de fer parce qu'elle est effectivement très belle et croyez-bien que nous la protégerons quoi qu'il arrive et la remettre à un endroit qui sera un endroit intéressant pour le public. Donc, la sécurité, elle est faite de nos équipes de sécurité, je l'ai dit tout à l'heure et de tout notre système de caméras Malaga reliées à nos centres de contrôle. La stabilité du sol,...

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : ... les pieux vont à 20 m, le creux va à 5 m.

M. BOURLARD : Alors, on m'a demandé si on aurait terminé pour 2015. Nous ferons tout pour, c'est évidemment le souci majeur, cela dépendra aussi de la qualité des entrepreneurs que nous choisirons. C'est cela en fait, c'est un rapport important entre l'auteur du projet et les entrepreneurs et bien évidemment, tous les entrepreneurs qui seront concernés par le marché public de construction vont avoir dans leur cahier des charges normes très sévères au niveau du respect des délais. On a parlé tantôt du choix de l'architecte et des marchés publics, je peux vous indiquer, Mesdames, Messieurs que la SNCB Holding et Euro gare ont évidemment, tout au long de cette procédure, pris les avis juridiques les plus éclairés, les plus pointus tout au long de cette procédure pour qu'un respect tout à fait strict de la loi sur les marchés public soit respecté. Il ne suffit pas, en effet, de déposer plainte et de se plaindre pour avoir raison, bien évidemment. Je sais que certains racontent des choses comme cela mais nous avons suivi des procédures tout à fait strictes, conseillées par les avis tout à fait éclairés de nos avocats et de nos services juridiques. Voilà M. le Bourgmestre, j'ai peut-être oublié certaines choses....

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Nous allons peut-être, si vous le permettez, recéder la parole aux Conseillers.

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller : Oui, donc je rebondis sur la question des parkings. Vous dites que c'est une marotte, une obsession mais donc pour moi, c'était une occasion historique pour la Ville et pour le Centre-Ville, de décongestionner le Centre-Ville en offrant à toute personne qui vient faire ses courses au Centre-Ville de déposer sa voiture à la gare, d'utiliser les navettes Tec. On parle d'opportunité historique, je vois que c'est une opportunité qu'on ne saisit pas. Et je rebondis sur votre question, en disant, on a une augmentation de 5% du trafic par an, c'est 5% de voitures par an. Or, vous êtes, pour l'instant à 760 places de parking, vous en mettez 860, ça veut dire que dans 3 ans, il n'y a plus assez de places de parking. Et donc, là il y a une insuffisance, je voulais le signaler, moi je voulais doubler, je ne sais pas comment on

peut avoir des financements alternatifs, moi j'avais déjà signalé, c'est un rêve, que dans toutes les villes de Wallonie et pas uniquement à Mons, on manque de parking à proximité des gares et qu'on pourrait avec la Sofico et la Banque Européenne d'Investissements, prévoir de doubler, de tripler les parkings. C'est une mission de service public, je ne vois pas très bien quel recours on pourrait introduire là-dessus. C'est une réflexion plus globale en termes de proximité de parking auprès des gares et indépendamment de la gare de Mons. Alors, nous pouvons nous exprimer mais notre avis ne sera sans doute pas, je dirai, entendu parce qu'il est tardif. On me parle d'occasion historique, moi, simplement et sans aucune critique, je me pose la question quand même fondamentale, on nous dit on va relier la ville ancienne avec la ville nouvelle. Mais, à ce que je sache, les fortifications sont toujours là, les voies ferrées sont toujours là, c'est-à-dire que la plus-value que la gare va apporter, ce lien entre la ville nouvelle et la ville ancienne sera très ténu. Je me pose toujours la question, si le projet n'aurait pas dû simplement enterrer les voies, les enterrer pour créer une seule dalle de béton, sur laquelle on allait pouvoir s'exprimer architecturalement, ça n'a pas été choisi et je le regrette. J'estime que ça aurait été une occasion historique de relier la ville ancienne avec la ville nouvelle et particulièrement pour les architectes contemporains et modernes, de pouvoir créer une nouvelle ville dans le prolongement du Centre de Congrès Libeskind et de Mons.Expo. Je ne sais pas pourquoi ça n'a pas été choisi, vous allez peut-être me répondre mais en tout cas à Namur, on a mis une dalle et à Namur on passe d'une ville à l'autre, avec des niveaux mais bon. J'estime que le projet de mettre une dalle était vraiment une meilleure liaison, une meilleure unité entre la ville ancienne et la ville nouvelle. On aurait supprimé ces fortifications spatiales et visuelles qui existent entre les deux villes, ça cela me semble intellectuellement un meilleur projet. C'est trop tard, nous n'avons pas été consulté, ni informé mais je regrette, on parle de chance historique, on ne va pas je dirai casser un projet qui existe mais simplement je me pose des questions, si ce n'était pas mieux. Autre chose et je l'ai déjà dit à la CCAT, on fait un projet architecturalement de qualité, on fait appel à un architecte et on se retrouve juste de l'autre côté, sous l'horrible bâtiment des contributions, la plus-value architecturale du bâtiment, quand on arrive, les gens qui viennent du Brabant wallon, qui descendent, d'Espagne ou d'ailleurs, quand ils vont voir le bâtiment des contributions, de grâce mettons des arbres, cachons ces horreurs et je peux vous dire, allez voir le bâtiment des contributions, je ne sais pas si les architectes se sont rendus compte de ces horreurs. Alors, on nous dit on va faire une

architecture et on se trompe, on a une architecture des bâtiments horrible. Voilà bon. Je crois qu'on peut déjà dès maintenant faire des plantations qui vont cacher ces horreurs. Alors, la question fondamentale et je dirai tout ce qui se pose en filigrane ici, ce n'est pas tellement sur la gare de Mons mais sur l'adéquation des moyens financiers de la gare avec les moyens actuels de la SNCB. Et donc, pour les 340.000 navetteurs, qui prennent le train tous les jours, qui sont confrontés à des problèmes quotidiens, les voyageurs de Mons, la durée moyenne du train Mons-Bruxelles a augmenté de 7 minutes en deux ans. Quand on voit le niveau d'entretien des voitures, les trains supprimés. Bref, tous les problèmes posés au quotidien, il y a véritablement un problème d'adéquation. Alors, évidemment la Belgique n'est pas le sultanat du Koweït ou l'émirat et donc le problème, c'est l'adéquation. Un budget de 200 millions pour une gare. Alors, quand on a lu que l'endettement de la SNCB avait augmenté de 58% en 2010, qu'il était en 2009 de 2 milliards 7, il est passé à 3 milliards en 2010 et pour 2011 à 3 milliards et demi, on se pose des questions, non pas pour critiquer mais de dire est-ce que nous sommes dans la raison, dans la mesure financière ? Alors, quand on lit et c'est là le problème, il est là, pour les navetteurs, quand on lit qu'on va supprimer 600 trains et c'est ça le problème et qu'on va supprimer également, particulièrement dans le Hainaut, dans les zones des trains où il y a peu de passagers et donc on nous annonce et c'est clair, c'est dans tous les journaux, il ne faut pas être un spécialiste, qu'on va supprimer conducteurs, accompagnateurs, qu'on supprime des guichets, des points d'arrêt, les gares. Allez voir la gare de Frameries, allez voir la gare de Quaregnon. Donc, il y a véritablement un problème d'adéquation et je l'ai déjà dit, pour qu'on ait un sentiment d'adhésion vis-à-vis de tels projets, c'est qu'on devrait investir massivement dans les voitures et donc dans le matériel ferroviaire actuellement dans le Hainaut pour pouvoir avoir une adhésion. Alors, dimanche dernier, M. Dalne, le Président de la CSC des Cheminots, qu'est-ce qu'il nous dit ? Parce qu'on nous parle de trois structures. Lorsqu'un département est mal géré, à la SNCB par exemple, ça a des conséquences sur l'ensemble des missions des services publics. Suppression de trains, fermeture des guichets. Lorsqu'Infrabel doit faire des efforts supplémentaires pour conserver l'équilibre du groupe parce que la SNCB plombe les chiffres avec son activité marchandises et cargo, il est clair que c'est une diminution de l'instruction des voies, de la vitesse et donc une diminution de l'offre et de serviabilité. Alors, nous lisons que l'association des clients des transports publics et je cite, parce que je n'ai pas été pêcher ça, à une époque où on doit encourager les citoyens à recourir aux transports publics, les

mesures de réduction, suppression des trains, suppression des arrêts, et bien c'est un problème flagrant de gestion tant du matériel que du personnel. Sécurité insuffisante, ponctualité désastreuse, achat de matériel fantôme, les locomotives de Siemens ont été commandées, bon, j'ai vu quelqu'un évidemment qui vient de chez Alstom, il dit que ces locomotives elles ne sont pas réceptionnées, il y en a pour des milliards d'euros. Retards, chaque euro investit par le groupe SNCB devra l'être pur améliorer la situation des voyageurs et du personnel. Et donc, ici, on se trouve comme toujours, dans toute démocratie, dans une balance d'intérêts contradictoire entre les besoins d'investissements dans le rail, autrement dit dans le transport ferroviaire et dans les gares. Et le problème ici, pour moi, c'est d'essayer de présenter aux 340.000 navetteurs dont 30% des wallons, un investissement aussi conséquent dans le matériel ferroviaire que dans les gares. Et je crois que si on peut, dans le futur, présenter un tel investissement, il y aura adhésion populaire. Mais je puis vous assurer qu'actuellement une partie des navetteurs sont enrégés quand ils voient les difficultés actuelles du secteur ferroviaire. Merci.

M. Jean-Pierre VISEUR, Conseiller : Oui, une brève réplique parce que mon intervention était surtout sur le fond de l'opportunité et pas sur des éléments factuels et je sais, je constate une fois de plus que nous avons une vision fondamentalement différente du futur et de la notion de progrès. Pour nous, le progrès est dans la sobriété, on ne peut pas dire que c'est un projet qui fait dans la sobriété. Donc, on ne va pas refaire un débat mais là, on a des conceptions qui sont radicalement différentes fondamentalement. Je vais juste répliquer sur une des réponses qui est le centre commercial. Si on garde les 2.100 m<sup>2</sup>, si on estime qu'une boutique fait 4 m sur 5, je parle d'une boutique, je ne parle pas d'un grand magasin, mais donc des boutiques qui auraient 4 m sur 5, c'est-à-dire 20 m<sup>2</sup> sur 2.100 m<sup>2</sup>, on en met 105, vous vous imaginez donc des cellules, si c'est de cette taille là, on pourrait en mettre 105 sur 2.100 m<sup>2</sup>. C'est absolument démentiel. Bien sûr que les marchands de journaux et un certain type de commerces, M. Bourlard parle d'un restaurant, je peux comprendre que là il y ait quand même un certain chiffre d'affaires mais en dehors de la restauration et des aubettes à journaux, moi j'ai des doutes que l'on puisse faire vraiment du commerce dans une gare et surtout s'il s'agit de mettre autant de boutiques que ça entre le Centre-Ville et l'espace des Grands Prés, je crois que c'est une espèce de fuite en avant vers le commerce et la consommation et ça revient à ce que je vous disais avant, ça nous

choque parce que, pour nous, le futur, le progrès c'est la sobriété et non pas toujours plus de la même chose.

M. Emmanuel TONDREAU, Conseiller : Oui, j'aurais voulu quand même avoir Monsieur une réponse sur l'organisation que vous allez faire de la communication...

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : oui, on va y venir. Je vais y venir moi-même, oui je vais répondre aux questions des montois. Oui, je vais parler de tout ça, je vais répondre d'une manière complémentaire. Est-ce que je peux demander à M. Georges Téate de répondre techniquement à quelques questions, et peut-être M. Bourlard quelques compléments avant de me permettre de développer quelques arguments ?

M. Téate : Je crois que vous avez posé une question sur la durée de vie des matériaux et sur le recyclage des matériaux. Donc, la gare est essentiellement constituée par du béton pour tout ce qui se trouve en sous-sol. Donc, ce béton là, c'est du béton armé qui va être protégé du fait qu'il est protégé de tous les agents extérieurs. Par contre, pour la construction au-dessus du niveau du sol, hors sol, c'est une structure métallique qui est protégée par des peintures. Alors, il faut savoir que cette construction métallique, elle est aussi abritée, nous avons au-dessus de ça une couverture. Donc, nous ne craignons pas du tout un problème de durée de vie de ces matériaux dans le temps. Alors, pour ce qui est de l'aspect recyclage, là on peut dire deux choses, c'est que soit les matériaux comme le béton et l'acier que l'on peut recycler. Je sais qu'il faut de l'énergie pour le faire mais ces matériaux là peuvent être entièrement recyclés ; donc je ne pense pas qu'on ait ici un choix qui est un choix non environnemental.

M. Bourlard : Je voudrais dire deux choses sur le montant des investissements. Dire aux montois et aux montoises que les montants qui seront investis à Mons ne sont pas extraordinaires. Par rapport aux investissements qui sont faits dans les grandes gares de Belgique, ce sont des investissements qui peuvent se comparer à ce qui se fait pour l'instant par exemple à Ostende ou à Malines, bien sûr à celles qui sont terminées, je pense à Anvers, à Louvain, à Liège, à Namur ; donc les montants ici ne sont pas du tout extraordinaires par rapport à ce que nous investissons dans les autres gares du pays. Attention aux amalgames, il y a deux projets dans celui de Mons. Il y a le projet de la gare et je sais évidemment que ce qui est le plus voyant est le projet architectural et fonctionnel de la gare, il ne faut pas oublier que dans le projet de Mons, il y a toute une modernisation du site ferroviaire de Mons qui est compris dans les montants et il ne faut pas mettre sur le dos de la gare et du bâtiment de la gare tous les investissements qui seront faits. D'autre part, je rappelle quand même qu'il y a des investissements péri

gares qui sont pour nous terriblement importants comme les deux parkings. Nous avons, c'est vrai, à la SNCB, une politique volontariste en matière de parkings, je l'ai dit tout à l'heure et je pense que pour la qualité de la vie urbaine, il est bien d'avoir des parkings souterrains, protégés, bien gérés et sécurisés. Je voudrais terminer sur ces investissements en disant, bien sûr il y a des problèmes dans d'autres secteurs du groupe SNCB mais relativisons quand même. Les investissements que nous faisons dans les gares, année après année, ça représente 10%, 10% des investissements totaux du groupe SNCB. Il nous paraît que pour s'occuper de l'accueil de la clientèle dans les gares, là où effectivement nous rencontrons notre clientèle, ce chiffre de 10%, nous dépensons environ 200 millions par an sur un budget d'investissements total de 2 milliards par an et bien, ce chiffre me paraît être un chiffre tout à fait raisonnable et je puis vous dire que par tous les benchmarks que nous faisons avec nos collègues européens, nous sommes tout à fait dans la norme et dans la trace de ce qui se fait dans les autres pays européens. Je pense que beaucoup de gens voyagent en train et peuvent apprécier aussi les efforts au niveau des gares qui ont été faits dans les pays qui nous entourent comme la Grande-Bretagne, la France, vous avez parlé tantôt d'une nouvelle gare TGV dans le Sud, mais il n'y a pas que celle-là loin de là, la France a une programme très très ambitieux, de rénovation et de modernisation de ses gares et nous sommes donc dans le Trent européen à ce niveau.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci M. Bourlard. Alors, permettez-moi avant de céder une dernière fois la parole à nos collègues Conseillers communaux, quelques compléments d'informations. D'abord, en style télégraphique sur les aspects techniques et puis sur des aspects de procédure et de politique de la Ville. Non sans dire que le travail réalisé par la SNCB Euro gare est un travail extraordinaire et je voudrais associer la société wallonne de transports qui contribue, d'une manière très significative, à la réalisation de ce projet permettant de faire de la gare une gare multimodale où, en termes de bus et de commodités pour les utilisateurs de bus, il y aura là une amélioration substantielle. Alors, quid du nombre de poses minutes, 40 places poses minutes côté Léopold, 20 côté Place du Congrès. Les bâtiments des contributions sont de laids bâtiments mais construits in illo tempore par le Ministère des Finances, Régie des Bâtiments de l'époque, je ne voudrais pas porter un jugement sur les responsables actuels de la Régie, oui, c'est affreux mais les cacher avec des arbres, c'est possible mais reconnaissons que c'est d'ordre secondaire, par exemple, nous avons fait la piscine, l'environnement est affreux, on est en train de discuter avec l'entreprise

concernée de matériaux, avec l'IDEA, on espère trouver une solution, je pense que c'est en bonne voie. Quand nous aurons trouvé la solution, il y aura là un espace absolument extraordinaire mais bon, chaque chose en son temps et voyons le principal, l'essentiel et puis nous ferons aussi l'accessoire. La hauteur de la passerelle côté Place Léopold : chers collègues, ce n'est pas à moi d'en parler. Depuis que je suis à Mons et ce n'est pas d'hier, j'ai quand même quelques années derrière moi, j'entends qu'il faut une passerelle, au départ de la gare, à côté de la gare ou de la gare, etc. Bien, mais pour qu'il y ait une passerelle, il faut passer au-dessus des caténaires, si quelqu'un me dit comment on fait une passerelle entre les caténaires, les ingénieurs vont être ravis. Il faut passer au-dessus. Les caténaires, M. Bourlard, c'est combien de mètres ? Sept mètres. C'est au niveau plancher, vous pouvez critiquer autant que vous voulez, si c'est 7 m plus la hauteur, je ne comprends pas, comment voulez-vous qu'on fasse ce projet si on ne passe pas au-dessus des caténaires ? Voilà. Ce qu'il faut rechercher, c'est une harmonie la plus adéquate possible et ça, bien entendu, le laid et le beau, chacun aura son avis et j'y reviendrai dans une seconde en termes de procédure. La passerelle, en effet une passerelle couverte de 120 m, comme le dit M. Bourlard, les cyclistes ne peuvent pas utiliser leur vélo donc ils ne peuvent pas être à vélo, mais ils auront leur vélo à la main. Pour moi, c'est un plaisir non seulement d'aller à vélo mais là où il y a beaucoup de piétons, je prends mon vélo à la main et je vous jure je ne me suis jamais considéré comme étant frustré de ne pas pouvoir pédaler dans un endroit où il y a énormément de monde. J'ai entendu les éléments émis par M. VISEUR. Moi, je ne porte pas de jugement, je crains que ces propos soient des propos hors débat mais ce que je voudrais vous dire, c'est que je l'ai proposé au Procureur du Roi s'il l'accepte, au Directeur judiciaire et au Chef de zone de discuter avec eux de l'ensemble des travaux que nous sommes en train de réaliser à Mons et des relations entre les entreprises générales, les sous-traitants pour essayer de prévenir tous risques de dérapage. Nous allons être une Ville où durant les prochaines années on aura l'un dans l'autre pas moins de 300 millions d'euros de travaux. Partout ailleurs, j'imagine qu'on ferait la fête durablement, ça ne date pas d'aujourd'hui malgré la crise, c'est le résultat parfois de plus de 10 ans, de négociations, de discussions, de projets car tout ce que l'on a obtenu est sur base de projets, projets qui ont été examinés, analysés. Le projet qui est ici n'est pas le nôtre, c'est celui de la SNCB, il suit toutes les procédures légales, avec un rapport qui est un rapport environnemental, un rapport d'incidences, on a entendu l'exposé, M. Bourlard pourrait vous dire point par point ce qui est déjà intégré et ce qui le sera



encore. Et j'ai eu la curiosité de regarder ce qui est déjà intégré et ce qui le sera, objectivement et ça les responsables pourront le dire, c'est inimaginable. Je dirai que la quasi-totalité de ces remarques sont prises en compte, d'une manière immédiate, dans le cahier des charges ou d'une manière générale, avec parfois bien sûr des alternatives. Alors, les matériaux, on y a répondu mais j'imagine que tous ces matériaux auront le label écologique et bien entendu, à moins de considérer que les ingénieurs de la SNCB sont des gens sans aucune expertise, or c'est juste le contraire qu'on nous dit, quand on parlera de panneaux solaires ou d'autres techniques d'énergie renouvelable, bien entendu, ils savent ce qu'ils doivent faire et feront en sorte qu'on utilise au mieux les énergies renouvelables. Alors, d'autres éléments importants concernent des questions posées par les citoyens et je l'ai entendu ici, notamment la place de la gare, la Place Léopold, mais qu'est-ce qu'il va se passer, on l'a rétréci, il y a le passage... Alors, je vais vous dire, pour que les choses soient le plus clair possible, voyez que le dossier c'est épaissi, je vais vous donner quelques éléments qui intéresseront tous les citoyens de notre Ville. Actuellement, l'espace piéton, trottoirs compris, je rappelle pour celles et ceux qui connaissent la Place Léopold, qu'on peut aussi porter des jugements mais qu'il y a quand même quelques espaces réservés aux bus avec des bus qui, bien entendu, les utilisent. Il y a pour le moment, trottoirs devant la gare, trottoirs devant les cafés compris, quelque chose qui tourne autour de 5.580 m<sup>2</sup>. J'ai demandé aux services d'aller mesurer. Demain, avec le projet qui est là, l'espace piéton sera de 7.355 m<sup>2</sup>. On passe de 5.580 à 7.355 m<sup>2</sup>. Le projet, je le répète, est celui de la SNCB, mais auquel on ajoute tout le travail qu'on peut réaliser sur les façades notamment grâce à l'intervention de l'Union Européenne, avec la volonté de créer un espace piéton qui va permettre, en toute sécurité, aux gens en ce compris les gens qui courent pour aller prendre le bus ou le train, de ne plus avoir à traverser et à être renversé tantôt par un bus, tantôt par une voiture, ça va créer un endroit de convivialité et avec tous les autres projets qui sont dans le quartier de la gare pour les prochaines années, ce sera un des pôles de grande convivialité alors qu'aujourd'hui, c'est un endroit qui nécessite véritablement une reprise en main pour ne pas utiliser d'autres propos publiquement. Alors, d'autres questions qui sont posées en ce qui concerne les commerces, qu'est-ce que c'est, ça va durer tard, etc. Mais, je m'adresse à M. Bourlard, depuis qu'on est concerné par cette gare, c'est vrai que je me suis mis à regarder les gares autrement et à lire même des livres sur les gares. Parce que, objectivement, on est habitué à utiliser notre gare mais on n'y prête pas attention. Et je vous assure, je ne vais pas entrer dans des exemples

pour ne pas citer de grandes villes mais il y a des gares dans plusieurs villes du monde qui étaient des gares quasi insalubres, que l'on a rénovées et aujourd'hui dans ces gares, mes chers collègues, le commerce y est florissant, en particulier tout commerce qui concerne l'alimentation, tout ce qui permet vraiment à ce qui est d'usage courant avec parfois des gares où non seulement c'est de l'alimentation mais même parfois de l'alimentation de très grande qualité parce que beaucoup de gens qui utilisent les gares sont ravis, tantôt à l'aller, tantôt au retour, en dehors des heures, de trouver sur place ce dont ils ont besoin sans devoir se déplacer. Et M. Bourlard ne va pas me démentir, c'est une tendance générale, comme c'est une tendance générale après avoir eu des ensembles « mammoth », des grandes surfaces, etc., aujourd'hui c'est GB Express, c'est Carrefour Express, c'est un commerce de quartier, pourquoi ? Parce qu'on en revient à quelque chose d'une plus grande qualité accessible et de proximité. Et bien, contrairement à ce que j'ai entendu ici, le fait qu'il y ait ces surfaces c'est important. Alors, les 2.100 m<sup>2</sup> mais ça c'est fini, la SNCB a tenu compte de la remarque formulée, c'est aujourd'hui 1.300 m<sup>2</sup>. Oui, chers collègues, vous aviez raison quand vous disiez 2.100, vous dites c'est trop important, l'étude d'incidences dit que c'est trop important, aujourd'hui c'est 1.300 m<sup>2</sup> bruts. L'idée du commerce et d'une gare qui est non seulement un lieu pour partager mais également un lieu de vie, ça c'est la tendance qui est la tendance générale. Alors, les autres questions. Les œuvres d'art, à ce stade ce que nous demandons c'est de veiller à ce que ces œuvres d'art soient absolument démontées en les préservant, en utilisant tout ce qu'on peut utiliser en terme de technique de l'art, il faut impérativement qu'on puisse disposer de ces œuvres, nous continuerons à discuter sur le lieu le plus approprié, mais ces œuvres doivent bien entendu être totalement sauvegardées. Alors, pour les délais, vous l'avez vu, si j'ai bien compris au mois de mars 2015 ce sera l'inauguration en grandes pompes. Avant ça, l'essentiel sera fait puisque là nous serons aux finitions et bien entendu, je demande que la SNCB fasse le maximum pour que les délais tels qu'ils ont été programmés puissent être respectés. En terme de procédure maintenant. La procédure d'abord il y a eu une demande de permis unique déposé auprès du fonctionnaire délégué, ce n'est pas la Ville qui donne ce permis mais c'est le fonctionnaire délégué. Le dossier est jugé complet et fait l'objet actuellement d'un examen. Pour ce qui concerne les différents avis, on a parlé de la CCAT et de son avis, on a d'autres avis, par exemple Tec Hainaut : avis favorable - Direction des Routes de Mons : avis favorable - la CRAT - la Commission Régionale d'Aménagement du Territoire - avis favorable avec trois questions plus particulières qui

ne posent pas de difficulté - le CWEDD : avis favorable - les pompiers : avis favorable - la police : avis favorable et nous avons même reçu hors délai mais je les en remercie car ça me touche beaucoup, on a reçu de Sauvegarde et Avenir de Mons également, en attirant l'attention sur l'ouvrage central, un avis favorable. Ils n'ont pas besoin de donner un avis mais ils ont donné leur avis - Sauvegarde et Avenir de Mons - que je voudrais remercier. D'autres éléments pour la bonne information de nos citoyens. Il reste pour le moment en terme de délais, de procédure, il y a le permis demandé, il y a un recours pour la gare provisoire, nous attendons l'avis du Conseil d'Etat, on me dit que ce serait peut-être très prochainement. La géothermie. Vous savez, chers collègues, que nous avons déposé et j'ai moi-même, sauf si j'ai commis une erreur, déposé auprès du Ministre avec le soutien de l'IDEA, un projet qui vise à forer un puits au cœur de l'espace de la gare entre quelque part le Centre de Congrès, la gare, etc. avec le concours du Ministre-Président, du Ministre Nollet, du Ministre de l'Economie, ce projet dont l'objectif est de faire financer à 50% les investissements et puis de permettre à l'IDEA d'en faire une exploitation, avec pour les utilisateurs, la gare, le Centre de Congrès et l'ensemble des bâtiments que vous avez vu, qui peuvent utiliser avec alors en terme de prix énergétiques, un prix qui ne va nullement suivre l'évolution vertigineuse du prix du pétrole, du mazout, du gaz naturel puisque là, nous sommes avec des données fixes, durables du sous-sol. Ce projet passera demain au Gouvernement. Et vous parce que quand je vous ai écouté, M. HAMBYE, mais pourquoi M. Lutgen ne vous met pas à la table des négociations, ça vous devez lui demander mais vu que je sens que vous avez de l'influence, n'hésitez pas de rappeler aux Ministres du Gouvernement wallon, en particulier ceux de votre famille, de soutenir ce projet qui est présenté demain. Dernier élément, quand on fait ça, c'est zéro CO2. Je veux bien entendre tout et même son contraire mais je ne sais pas faire plus que non seulement le projet que nous avons mais forer, avoir de l'eau chaude et faire en sorte qu'on va réaliser, grâce à cela et les techniciens sont extrêmement confiants, vraisemblablement pouvoir chauffer l'ensemble de ces bâtiments avec zéro émission de CO2. Mais, que voulez-vous que l'on fasse de plus que zéro CO2 ? Et j'en termine, parce que j'entends beaucoup de choses et je voudrais vous dire que je respecte absolument tous les commentaires. Non seulement je les respecte parce que dans un débat démocratique c'est normal et je salue même celles et ceux qui ont fait des projets qui sont des projets dits alternatifs. Parce que ça demande du temps, ça demande de l'énergie et qu'il faut saluer celles et ceux qui travaillent. Mais, je voudrais simplement

vous dire ceci, j'ai fait examiner par le détail le projet. Vous savez que ce projet, je n'ose pas demander à mon voisin de gauche ce qu'il en pense et il le dira parce que c'est à la fois un garçon poli et qui a un esprit positif pour notre Ville, il va nous dire, c'est hors objet, M. le Bourgmestre puisque moi j'ai déposé un projet, je viens avec un permis et ici on discute de voirie et donc je n'ai pas à me prononcer. Et donc, je vais le faire à sa place. Un, le projet, qui n'a pas d'intérêt, en termes de multi modalités, on laisse les bus là où ils sont, on continue, les gens traversent, un jour il y aura quelqu'un qui sera écrasé. Deux, on laisserait la gare mais on ferait alors une espèce d'escalator pour monter parce qu'on va quand même faire une passerelle derrière. J'ai demandé au technicien ce que cela voulait dire. Cela veut dire qu'il y aurait au moins deux quais de condamnés. En d'autres termes, vous voyez le topo ; les deux premiers quais reculés, cela veut dire que tout l'espace tel que nous l'avons prévu qui est quand même un espace de plusieurs hectares, et bien, on va aller x mètres plus loin. Je peux continuer comme cela mais quand on demande que l'on fasse un souterrain, que l'on prolonge le souterrain et qu'on vienne au milieu de la place ... Mes Chers Collègues, est-ce que vous avez déjà vu la Place Saint-Lambert ? Est-ce que vous avez déjà vu ce que cela représente cela ? Et est-ce que vous savez ce que c'est qu'un tunnel ? Mais personne n'emprunte des tunnels après une certaine heure, tout le monde craint l'exhibitionniste ou je ne sais quoi. En termes de sécurité, entre une passerelle éclairée avec des commerces et un tunnel, il y a un monde de différence et ici, on ferait un tunnel et une passerelle. Je peux continuer comme cela, vous savez. Ce que je veux vous dire, c'est que cela a été longuement étudié et enfin, et je vous cède la parole pour conclure. Ce projet, M. Bourlard l'a indiqué, c'est un projet pris en mains depuis des années par la SNCB selon les procédures et sous contrôle d'avocats. C'est un projet qui, pour la Ville de Mons, est d'une importance capitale, ce n'est pas pour autant qu'on ne doit pas ni en discuter ni faire des modifications ni continuer à apporter des appréciations, parce que cela c'est normal. Mais pour nous, pour cette Ville, pour notre Ville, oserais-je dire, c'est une bénédiction. Voilà un projet de cette ampleur qui coûte aux montois et aux montoises, zéro euro. Je répète et je suis très sensible aux arguments de Monsieur HAMBYE, je vais le répéter d'ailleurs, en négociations et dire à M. Lutgen de vous appeler . Mais, nous sommes ici dans l'aboutissement d'un projet en gestation depuis combien de temps ? La première fois que vous m'avez parlé de ça, M. Bourlard, il y a plus de dix ans. Il y a plus de dix ans qu'on travaille, avec une société où l'on trouve des néerlandophones et des francophones, des sociétés qui s'occupent de l'ensemble du

pays, avec des difficultés que je ne peux évoquer mais qui sont presque hebdomadaires, avec des gens qui se battent, qui doivent se battre contre mille et un courants contraires, pour finir on arrive, on est là, le budget est là, on est sur le point de le faire et pour la Ville, c'est zéro euro. Mais, écoutez, présentez moi d'autres M. Bourlard, venez avec d'autres SNCB, mais on va les accueillir à bras ouverts et donc je voudrais juste attirer votre attention sur le fait que c'est un élément majeur, que je pense que c'est véritablement une opportunité exceptionnelle mais je dois redire que je respecte toutes les critiques même si elles ont été peu nombreuses, que je respecte le travail qui a été réalisé et que chacun sache que tout ce qui a été écrit, tout ce qui a pu faire l'objet de commentaires, a été longuement, longuement examiné et j'en termine et si on regarde l'étude d'incidences et si vous voyez et je peux vous tenir une heure pour vous donner tout ce qui a été intégré, c'est clair que j'ai rarement vu des ingénieurs, des directeurs et un architecte qui a autant intégré les données et les suggestions émises. Vous savez, par exemple, le toit et je termine par là parce que c'est une anecdote, le toit de la passerelle. Avis des pompiers, ils disent, ce qui est normal, il n'y a rien à faire il faut compartimentaliser, il faut mettre un peu comme les portes coupe-feu, donc consternation chez les gens de la SNCB qui me disent mais comment voulez-vous qu'on fasse une passerelle et qu'on coupe, etc. Alors, on appelle l'architecte, celui-ci, malgré tout ce que vous avez dit, vient et passe d'abord des heures avec notre Commandant des pompiers. Discussions serrées de Calatrava et de nos pompiers. Et puis, l'architecte dit mais et si on ouvrait le toit comme j'ai fait à New-York ? Donc, quand il fait bon, le toit va s'ouvrir et quand il y a des fumées avec les détecteurs, pour éviter, parce que vous voyez un peu le topo, aller mettre des portes, hop, le toit s'ouvre. Mais, mes chers collègues, c'est peut-être une anecdote mais ça veut dire aussi que la qualité des gens d'absorber les modifications, c'est exceptionnel. Et puis, vraiment le tout dernier, pensons aux utilisateurs. Les gens qui vont prendre le train seront de plus en plus nombreux, les gens qui vont prendre le bus seront de plus en plus nombreux et on aura un espace de convivialité, c'est une opportunité, moi je trouve que c'est une des opportunités rares que nous avons dans cette Ville et bien entendu le Collège avec moi, on considère que nous devons tous remercier les efforts considérables de la SNCB et de l'ensemble des gens qui y travaillent, l'ensemble du staff d'Euro Gares parce que, franchement, je les connais depuis des années, quel travail ils ont réalisé pour porter dans une ville, oserais-je dire qui n'est pas la leur, dans une ville, un projet comme celui-là et quand vous regarderez tout à l'heure, ne regardez pas que la gare, regardez

tout l'aménagement qui est prévu. Et bien, pour nous c'est quand même quelque chose en termes de futur qui est extrêmement important. Le dernier mot, bien sûr, revient au Conseillers communaux, je vous en prie M. HAMBYE.

M. Guillaume HAMBYE, Conseiller : M. le Bourgmestre, je dirai globalement, on ne va pas refaire un débat, la seule chose, c'est au terme de dialectique. Dire que ça ne coûtera pas un euro aux montois, là je ne peux pas, excusez-moi l'expression, laisser passer. Parce que les montois ne croient plus en St-Nicolas, ils ne croient pas en St-Nicolas et donc dire que ça ne coûtera pas un euro, pour moi, désolé de vous contredire mais ça ne correspond pas à votre image. Il faut quand même avoir la responsabilité de dire que c'est un investissement et qu'un investissement, ce n'est pas une dépense. Première hypothèse. Est-ce que effectivement on fait le choix d'un investissement et c'est un investissement qui coûte, c'est de l'argent public, ça ne tombe pas du ciel et donc c'est de l'investissement public, c'est le recours à l'emprunt. Et donc dire que ça ne coûte rien aux montois, désolé mais là, il faudrait emballer ça autrement. De dire que c'est un budget public qu'est la SNCB et que toutes les villes ont participé à la rénovation de leur gare. Charleroi, ça a coûté 20 millions d'euros, Liège, ça a coûté 300 millions d'euros, peu importe mais c'est quand même de l'investissement public, financé avec l'argent du contribuable. Donc, je crois qu'il faudrait peut-être présenter ça comme un investissement et pas comme une dépense, je crois que les montois sont capables de le comprendre mais dire que ça ne coûtera pas un euro aux montois, c'est quand même nous qui finançons je crois le budget public et l'investissement public. Voilà, merci.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci infiniment, je vous en prie M. VISEUR.

M. Jean-Pierre VISEUR, Conseiller : Merci, je ne vais pas faire une dernière intervention avec une envolée lyrique comme vous avez le talent de le faire, je n'ai pas votre talent pour en faire autant et donc modestement je ferai deux mises au point et je poserai une question que j'ai oublié de vous poser tout à l'heure. Alors, les deux mises au point : tout d'abord, la géothermie, bien sûr qu'on soutient ça à fond et depuis très longtemps, ça fait des années que nous en parlons. Donc, aucun problème pour soutenir ça, il ne manquerait plus que ça. La deuxième mise au point que je veux faire, je ne suis personnellement, nous ne sommes dans notre groupe, l'avocat de personne y compris, nous ne sommes pas l'avocat de ceux qui ont déposé un projet alternatif, que ce soit dit clairement. Nous avons nos opinions, ils ont les leurs mais il n'y a personne qui est là pour être l'avocat de l'autre. Alors, la question que je voulais vous poser est une

question qui revient sur la procédure, c'est un peu technique mais est-ce qu'on a l'intention d'avoir recours à la procédure accélérée qui s'appelle procédure DAR au niveau de la Région wallonne, est-ce que ce sera la procédure normale ou la procédure DAR, en clair ?

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Je vous réponds tout de suite, sous le contrôle de Mme Rouhart ce ne sera pas la procédure DAR et je profite et comme ça vous êtes le dernier à parler, ce qui est bien dans ce que vous dites, vous avez cité quelques exemples, ce qui est valable ici, vous avez parlé de Charleroi, etc. Cela ne manque pas d'intérêt de le dire, mais vous imaginez toutes les autres villes d'avoir la faculté d'avoir pu offrir à leurs voyageurs des gares convenables et imaginons qu'on vous écoute, ce qui j'espère ne fera pas la majorité, j'espère que la majorité va s'opposer à ce que vous dites, mais si on devait vous écouter, nous n'aurions rien. Et bien, voilà, c'est le choix entre rien et quelque chose qui ne coûte pas directement à la Ville, ça je le répète et qui est bien entendu dans le cadre général d'un programme élaboré depuis plus de dix ans, mais je vous en prie M. VISEUR.

M. Jean-Pierre VISEUR, Conseiller : Non, mais je n'avais plus rien à ajouter, je suis heureux que ce ne soit pas la procédure DAR parce que nous sommes hostiles à cette procédure en général, donc ça me satisfait comme réponse.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci, alors il y avait d'autres interventions ? Je vous en prie.

M. Jean-Marc LECOCQ, Conseiller : Merci M. le Bourgmestre. Tout simplement pour vous dire en deux mots que le groupe MR s'inscrit résolument dans la volonté du Collège et de la SNCB de lancer ce projet architectural d'envergure. Nous pensons qu'il sera de même en concurrence avec notre Beffroi pour l'identité de notre Ville. Ce sera donc demain une identité contemporaine, moderne aussi dans l'utilisation des nouvelles technologies. C'est donc pour nous un formidable projet. Nous saluons l'opportunité qui est faite à notre Ville de s'agrandir vers le futur. Nous parlions et vous en avez parlé également, d'une passerelle, c'est plus que ça, je pense, c'est une main tendue. Si la SNCB a les moyens et bien pour nous, oui, pour le MR, avis favorable. Voilà M. le Bourgmestre, je vous remercie.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci, qui demande encore la parole ?

Mme Mélanie OUALI, Conseillère : Merci M. le Bourgmestre. Chers collègues, comme vous l'avez indiqué, M. le Bourgmestre, je pense qu'ici nous devons remercier la SNCB de s'occuper de Mons et le projet concerne la nouvelle gare mais aussi l'urbanisation de

10 ha au Centre-Ville. C'est absolument exceptionnel. Les opposants expriment des propos certes respectables, comme vous l'avez indiqué, mais je trouve assez passéiste et conservateur pour certains. Si on les écoutait, nous courrions le risque de ne rien avoir. La gare actuelle sera absolument obsolète d'ici quelques années et tout à l'heure M. HAMBYE parlait de la gare d'Avignon que je fréquente assez régulièrement et la notion de guichet a complètement disparu en faveur de pratiques nouvelles, notamment des bornes et M. HAMBYE, il faut évoluer avec son temps. Et sans cette nouvelle gare, les voyageurs montois et borains ne bénéficieront d'aucun confort supplémentaire. Dois-je rappeler que la gare actuelle n'est pas aujourd'hui facilement accessible aux PMR. Nous n'aurions pas non plus de passerelle pour traverser les voies et aller vers les Grands Prés, c'est une jonction fondamentale pour les futures décennies. Accepter le maintien de la gare actuelle est pour moi accepter le maintien d'une barrière urbaine. Aujourd'hui, les gares ont évolué, les gares s'ouvrent vers les espaces urbains avec des vocations nouvelles et des services nouveaux. On parlait tout à l'heure d'intermodalités, des commerces et je le répète, dans ce cas-ci, la passerelle de liaison. Je m'étonne que vous évoquiez un projet qui divise alors que juste quelques groupes ou associations ont émis des avis qui ont d'ailleurs été relevés dans l'étude d'incidences. Pour moi, un projet qui divise avec seulement 25 réclamations, à mon avis, nous ne devons pas avoir la même notion du consensus. Dois-je aussi rappeler que les domaines qui sont chers à Ecolo et notamment l'intermodalités, les vélos, les éco consommations, photovoltaïques, géothermie, le Bourgmestre l'a d'ailleurs rappelé, sont ici traités de façon modèle. J'ose imaginer que vous pourrez le reconnaître, M. VISEUR. Et, M. HAMBYE, comme M. Bourlard l'a souligné, les investissements effectués dans les gares ne représentent que 10% du budget d'investissements. A l'instar de ce qui s'est fait dans d'autres villes, nous devons faire cette nouvelle gare à Mons et nous allons payer pour cette gare comme vous le dites M. HAMBYE mais comme nous avons payé pour celle de Liège et de Charleroi. Notre rôle ici, c'est de défendre le citoyen montois. Je me fais ici le porte-voix de ma génération et des usagers borains et montois, il faut défendre ce projet unique pour le développement de notre Ville et de ses habitants.

M. Elio DIRUPO, Bourgmestre : Merci. S'il n'y a plus de remarque, qui est pour le point 2 qui ne concerne très modestement que les questions de voiries, la décision, M. le Secrétaire ayez la gentillesse, vous qui savez tout, de me la faire lire. Alors, ce que nous faisons c'est prendre connaissance des résultats de l'enquête, approuver la création et le tracé de la nouvelle voirie, approuver le projet de la nouvelle voirie, approuver le



principe de la reprise par la Ville de cette nouvelle voirie, c'est la décision. Qui est pour ?

M. Jean-Pierre VISEUR, Conseiller : Bien sûr, nous sommes pour, je l'ai déjà dit.

M. Savine MOUCHERON, Conseillère : Pour la voirie, il n'y a aucun problème, oui.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Et bien puisque tout le monde est d'accord, c'est l'unanimité, voilà qui est brillant !

ADOPTE à l'unanimité – 1ère annexe

2° objet : Ghlin – Domaine militaire dénommé Quartier Soldat Infirmier Frans Cabuy, sis route de Wallonie :

-approbation de la concession domaniale portant sur l'entièreté du domaine militaire  
Et

-décision définitive d'acquérir par expropriation pour cause d'utilité publique, la parcelle de terrain longeant le chemin de fer, sise au lieu-dit « Couture du Bois Brûlé », cadastré sur Mons, 7ème division, section B, n° 751 A5 pour une contenance de 32 a 69 ca. Cellule foncière RF/MDB

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Alors, il nous reste un point à l'ordre du jour qui est celui du domaine militaire, est-ce qu'il y a des questions ? Oui, Madame, je vous en prie.

Mme Laurette PREVOT, Conseillère : Oui, en fait, l'idée de rassembler les services techniques nous paraît tout à fait une bonne idée et une autre bonne idée est d'investir dans la caserne un bâtiment de bonne qualité qui n'est plus utilisé. Mais, il nous semble que c'est le bon moment également pour montrer que la Ville souhaite aider ses concitoyens à délaissé un peu la voiture. Ne serait-il pas intéressant de connaître les habitudes de déplacement des personnes qui vont travailler sur ce site, d'autant plus que de nombreuses d'entre-elles vont utiliser des véhicules de fonction, donc de prendre, à partir de là, contacts avec les TEC pour placer un circuit qui permettrait à ces personnes de se rendre au travail et de le quitter. Parce que, effectivement, ça fait plusieurs centaines de personnes, si j'en juge par le nombre de services qui vont être réunis et c'est quand même un petit peu au milieu de nulle part par rapport au circuit classique. Voilà, donc je pense que pour la Ville ce serait une bonne idée.

M. Elio DI RUPO, Bourgmestre : Merci beaucoup. Je vais vous répondre. Oui, c'est déjà prévu, le TEC le fera. Merci le TEC !

ADOPTE à l'unanimité – 2e annexe

M. Elio DIRUPO, Bourgmestre : Les prochains Conseils, 25 octobre, 29 et 30 novembre, c'est pour le budget et le 20 décembre. Bonne soirée et merci pour la qualité du débat !

L'ordre du jour étant épuisé et aucun membre de l'Assemblée n'exprimant le désir de prendre la parole, M. le Président constate qu'au vœu de l'article L 1122-16 du Code Wallon de la Démocratie Locale et de la Décentralisation, la séance s'est déroulée sans réclamation contre le procès-verbal de la réunion du 13 septembre 2011. Celui-ci est alors adopté.

La séance est ensuite levée

Adopté et signé à Mons.

PAR LE CONSEIL :  
Le Secrétaire communal,

Le Bourgmestre-Président,

P. URBAIN.

E. DIRUPO.

=====