

MONS, LA VILLE AUX QUATRE GARES

Si le roi Guillaume I^{er} des Pays-Bas ne jurait que par les canaux, en 1830, les dirigeants du jeune état belge comprennent rapidement l'importance du train car les Hollandais ont fermé l'Escaut et l'économie belge est alors vulnérable. En prenant Malines comme centre, deux axes sont envisagés. La ligne est-ouest doit relier la mer du Nord à l'Allemagne et la ligne nord-sud doit permettre la liaison entre Anvers et la France. C'est dans ce contexte que le 5 mai 1835, trois convois emportent 900 invités sous le regard de Léopold I^{er}. Pour la première fois, de Bruxelles à Malines, des trains transportant des voyageurs et des marchandises roulent sur le continent européen.

L'embarcadère, 1841

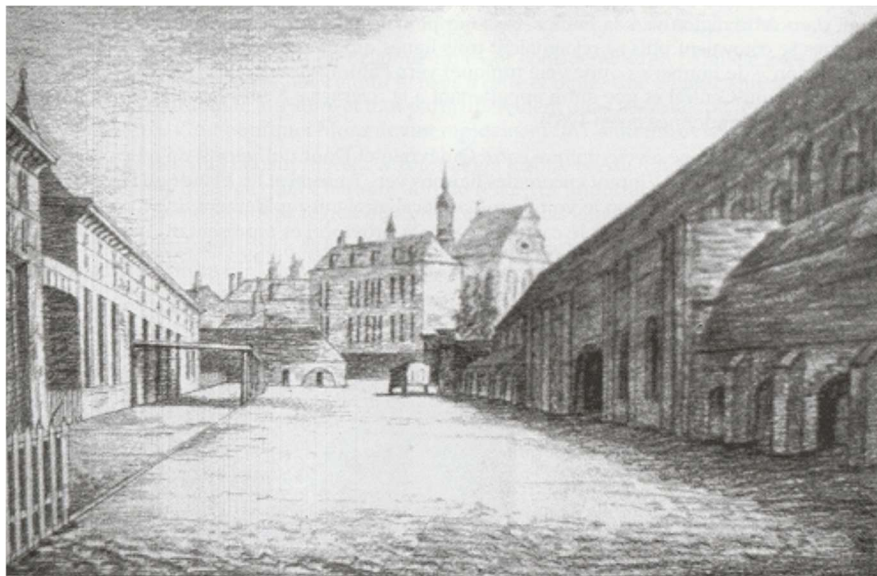
18 décembre 1841. La population montoise affronte le froid et la neige pour profiter d'un spectacle haut en couleurs : le roi Léopold I^{er} et son épouse Louise-Marie viennent inaugurer la station de Mons après avoir parcouru en train la nouvelle ligne venant de Tubize.

Où installer la gare ?

La place Nervienne a des partisans mais finalement, on choisit de pratiquer une saignée dans les remparts et d'installer la *station* devant l'Arsenal. Pour y accéder, les voyageurs doivent se rendre au niveau de la place Louise, traverser le sinistre bâtiment de l'Arsenal mal éclairé pour aboutir sur les voies qui ne sont pas encore bordées de quais.

L'embarcadère, la première gare de Mons

Ce bâtiment est modeste. Une aile est réservée au télégraphe, une autre aux guichets et à la salle d'attente. Entre les deux, un toit permet aux voyageurs protégés de la pluie de patienter. Un dessin réalisé de mémoire en 1933 donne une petite idée de son architecture (1). Le dessin de Léon Dolez montre cependant un bâtiment plus imposant.



Doc. 1 - A gauche, l'Embarcadère et à droite, l'Arsenal
Dessin de Léon Dolez - 1862 (Bibliothèque de l'Université de Mons)
Extrait de Ph. Yannart, La septième porte.

Un nouveau quartier

Les principales rues de la forteresse se dirigeant vers les portes, il faut créer un accès direct vers l'Arsenal. La rue de la Petite Guirlande qui s'arrêtait à la rue de l'Athénée est prolongée jusqu'à une nouvelle place semi-circulaire, la future place Louise. Un nouveau quartier bordé de nouveaux immeubles se met en place.

La deuxième gare, 1874

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, la Belgique adopte une nouvelle stratégie de défense centrée sur Anvers. Les forteresses comme Mons doivent être démantelées pour ne pas servir de point d'appui à un ennemi éventuel. La Ville s'attaque à la destruction des remparts (1862-1865) et dégage une centaine d'hectares qui permettent la construction de bâtiments d'utilité publique et la création de nouvelles voies de communication comme les boulevards et la nouvelle gare.

Où installer la gare ?

Les autorités communales désirent une gare proche des commerces et des habitants. Par contre, les chemins de fer et l'Etat veulent de l'espace et installer le bâtiment en dehors des boulevards. Comme nous sommes un pays de compromis, Il est finalement décidé d'établir la gare au-delà du boulevard mais on ne construit pas de voirie circulaire intérieure entre la porte du Parc et la Porte du Rivage. Cela explique pourquoi, actuellement, il n'y a pas de « Grande Voirie » à cet endroit de la ville.

La nouvelle gare

L'ingénieur Van der Sweep imagine une gare dans un style néo-renaissance. Les travaux débutent en 1863 et l'inauguration a lieu 9 ans plus tard. Longue de 135 mètres, elle est composée d'un corps central qui accueille la salle des guichets. L'aile gauche est réservée à la salle d'attente des 3^e classes et comporte un buffet. Quant à l'aile droite, elle est réservée à la salle d'attente des premières et deuxièmes classes qui ont accès à leur propre buffet. Des locaux sont également réservés pour la poste, le télégraphe et les bagages. A l'arrière, une grande verrière large de 35 mètres permet aux voyageurs en attente de ne pas affronter le mauvais temps.



Doc.2 - La gare de 1874
Photographie anonyme. © Collection Léon Losseau.
Extrait de PH. Yannart, La septième porte.

Un nouveau quartier

Sous la direction de Joseph Hubert, architecte de la ville, on démolit l'Arsenal qui est remplacé par la place de la Station (place Léopold). Celle-ci sera bordée de nouveaux immeubles dont l'ensemble est harmonieux. Par ailleurs, le percement de la rue de La Houssière permet de gagner plus rapidement le centre de la ville.

Gérard WAELPUT

La suite de l'article paraîtra dans le prochain Interface (octobre 2023)

Une conférence sur les 4 gares aura lieu aux Ateliers des FUCaM le mercredi 11 octobre à 20h

(1) Ce dessin a été publié dans la capsule 121. Vous pouvez la retrouver sur mon site internet : http://www.waelput.net/pdf_publications/gare.pdf

Sources de l'article :

DIEU, Philippe et Baudouin, *Le Rail à Mons et dans le borinage*, Patrimoine Touristique Ferroviaire asbl, 2001
FAEHRES, André, *Mons durant les grands travaux, 1860-1905*, Maison de la Mémoire a.s.b.l., 2007
YANNART, Philippe, *La septième porte : comment l'arrivée du chemin de fer a donné naissance à un nouveau quartier montois*, Arquennes, Mémogrames, 2014