

MONS, LA VILLE AUX QUATRE GARES (suite)

La troisième gare, 1952

Important centre de communication, la gare de Mons est la cible de nombreux bombardements durant la seconde guerre mondiale. Le plus dramatique a lieu le 10 mai 1944. L'aile droite de la gare et la verrière sont complètement détruites et le pavillon central est en piteux état. De plus, on déplore environ 30 morts et 60 blessés graves surtout dans les maisons bordant la zone ferroviaire.

Dès 1947, commencent les travaux de construction d'une nouvelle gare à partir des plans conçus par l'architecte-urbaniste René Panis (1) et par l'ingénieur des chemins de fer Depret. Édifié dans le style monumental teinté de modernisme caractérisant les bâtiments publics de la reconstruction d'après-guerre, l'immeuble rappelle la forme de la station de 1877, à savoir un corps central imposant flanqué de deux ailes identiques un peu moins hautes. Inaugurée officiellement en 1952, elle présente une vaste salle des pas perdus qui donne accès aux guichets, à la salle d'attente, au restaurant, au bar et à la boutique pour les journaux. L'année de l'exposition universelles (1958), à la demande de la SNCB, l'artiste montois Jacques D'Hondt réalise une fresque de 43 mètres de long sur 4 mètres de haut. Le folklore local ainsi que les activités économiques et sociales de la région en sont les principaux thèmes. Après une quarantaine d'années, la fresque abîmée est remplacée par une œuvre de l'artiste turc Dozan Cakir.



Doc. 3 - La gare de René Panis, photographiée avant 1998

Col. Ph. Baltus. Extrait du Fonds d'Archives photographiques sur Mons d'André Faehrès

En mars 2013, les voyageurs sont dirigés vers une **gare provisoire**. L'accès aux quais s'effectue via une passerelle métallique, en pente douce, accessible à la droite de l'ensemble de Portakabins empilés sur deux niveaux. En mai 2013, la démolition de la gare commence par l'aile située au nord-est.

La passerelle qui rêvait de devenir la quatrième gare, 2023

Les étapes du projet

- En 2000, Elio Di Rupo (PS) devient bourgmestre de Mons. Il veut rénover la ville.
- En 2006, un concours est organisé afin de réaliser une passerelle au-dessus des voies qui assurera la liaison entre la ville historique et la « nouvelle ville » qui se développe autour des Grands Prés. La gare existante doit être conservée. Le vainqueur est l'Espagnol Santiago Calatrava (2).
- En 2008 puis en 2010, le dossier a évolué vers une gare-passerelle puis une gare multimodale intégrant une gare des bus et des parkings après la destruction de la gare de René Panis. Un deuxième concours pour désigner l'auteur du nouveau projet n'a jamais été organisé. Mais aucun recours n'a eu lieu.

La saga des travaux

- Le chantier débute en 2013. Avec beaucoup d'optimisme, l'inauguration est prévue pour 2015.
- Les retards s'accumulent. A l'origine : la charpente métallique. C'est la pièce centrale de la gare de Mons. Au total, quatre entreprises principales se sont succédées pour tenter de la finir.
- Finalement, en 2020, la société portugaise MARTIFER reprend la construction de la charpente métallique.
- Les travaux de finition s'accroissent et l'inauguration devrait avoir lieu en octobre 2023.

Le coût du projet

- Au départ, la passerelle devait coûter 37 millions d'Euros
- En 2020 on estimait la facture à 192 millions (3). En effet, de nombreux facteurs vont alourdir la note :
 - transformation de la passerelle en gare = 46 millions
 - intégration des autobus (TEC = 35 millions) et construction de parkings (Ville de Mons avec des fonds FEDER = 12 millions). Total = 47 millions
 - frais dus aux retards (faillites) = 50 millions
 - inflation = 12 millions



Doc. 4 - La gare de Calatrava en mars 2023
Photo : Gérard Waelput

La rénovation du quartier de la gare

Les autorités communales ont décidé d'offrir à ce quartier un lifting général : aménagement des abords du site du Val des Ecoliers et de la rue Masquelier, création d'une nouvelle maison de quartier, fresques murales, suppression des chancres et revitalisation les cellules vides. Le programme est ambitieux !

Voilà Mons doté d'un nouvel écrin dont le plus beau bijou serait, à mon avis, le retour du Thalys et des liaisons internationales.

Gérard WAELPUT

- 1- Architecte-urbaniste (Académie des Beaux-Arts de Mons et Université libre de Bruxelles, on lui doit les plans de reconstruction de la ville de Saint-Ghislain bombardée en 1944, le plan de la cité parc du Bois de Mons (1957), la cité estudiantine de la Faculté polytechnique (1963) ainsi que plusieurs habitations privées à Mons et à Hyon.
- 2- Santiago Calatrava Valls (né le 28 juillet 1951 près de Valence) est un architecte, ingénieur et plasticien espagnol et suisse. Pour plus de détails sur ses réalisations : <https://calatrava.com/>
- 3- La presse avance des chiffres erronés en ajoutant 132 millions pour des améliorations techniques (signalisations, nouvelles voies...) qui sont à charge d'Infrabel.

Sources des articles :

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
 Articles du journal Le Soir, du VIF et des Cahiers de l'Urbanisme