

Gare de Mons

Première gare : 1841-1874

Style : inconnu

Architecte : inconnu

Deuxième gare : 1874-1944

Style : éclectique d'influence française

Architecte : Lambeau (?)

Troisième gare : 1950(1952)-2013

Style : moderniste

Architecte : René Panis

Quatrième gare 2025

Architecte : Santiago Calatrava Valls

Code télégraphique : FMS

Lignes : 78, 90, 96, 96A, 97, 98, 109, 118



La nouvelle gare de Mons, Grégory De Leeuw, 31 janvier 2025
(Réf. B0301-06)

Historique

Suite au Traité de Vienne, établi entre les grandes puissances après la défaite de Napoléon en 1815, une ceinture de fortifications est érigée autour de la ville de Mons pour la protéger contre un éventuel retour de l'envahisseur français.

Après l'indépendance de la Belgique, le roi Léopold Ier décida de placer son pays sur l'échiquier industriel, notamment par la construction de voies ferrées. Après l'inauguration des deux premières lignes de chemin de fer, en 1835 (Bruxelles – Malines) et en 1836 (Malines – Louvain), la construction d'une ligne ferroviaire reliant Bruxelles à Mons a également été entamée. Le chemin de fer arrive à Mons le 19 décembre 1841.

La première gare (1841-1874)

En raison du droit d'octroi qui, jusqu'en 1860, permettait aux villes de percevoir des droits d'entrée à leurs portes, la plupart des premières gares sont construites à l'extérieur de l'enceinte de la ville. Mons faisait exception à cette règle, tout comme Gand-Sud, Bruxelles-Bogards, Ostende, Bruges et Tournai.

Les autorités militaires étaient opposées à l'idée d'installer la gare "intra-muros" car il leur était impensable pour elles d'ouvrir une brèche dans les toutes récentes fortifications qui ceinturaient la ville. Comme ces remparts comptaient déjà six portes d'accès, la nouvelle voie d'accès pour le chemin de fer sera baptisée la septième porte.

Le choix de l'implantation de cette septième porte, et donc également de la première gare, a donné lieu à des discussions vivement argumentées. Les autorités locale souhaitaient que le chemin de fer soit situé au plus proche de la population. Deux emplacements seront pris en considération : au sud, au niveau du béguinage, ou au nord-ouest, où était implanté l'arsenal militaire. Une troisième possibilité, citée par les commerçants, se situait aux alentours de la Grand Place. Il a finalement été décidé de construire la gare au nord-ouest de la ville, là où se situaient la plupart des terrains encore disponibles et où le chemin de fer pouvait se développer dans différentes directions. La construction de la première gare a nécessité le percement de deux ouvertures dans les murailles et la pose de plusieurs ponts surplombant les douves.



Gravure en couleurs de la première gare de Mons, Adrien Canelle & H. Gerard, 1843 (Réf. 2211)

La gare a été ouverte le 20 décembre 1841, après que la ligne de chemin de fer en provenance de Bruxelles a atteint Mons le 19 décembre.

La première gare n'était pas grande, elle se composait de deux ailes de petites dimensions reliées entre elles par une marquise. La partie gauche abritait le local du télégraphe. Une salle d'attente et un guichet où les billets étaient vendus occupaient la partie de droite. A l'époque, la station est appelée "l'embarcadère", par analogie avec la marine.

La deuxième gare (1874-1944)

L'évolution de la situation militaire va donner lieu à la démolition de la ceinture de fortifications de la ville en 1861, permettant la construction d'une nouvelle gare plus grande. Pour ce projet de gare, on a probablement fait appel à l'architecte A.P.J. Lambeau.

L'architecte Lambeau avait déjà conçu plusieurs gares belges (Liège-Guillemins et Namur) pour lesquelles l'influence du style éclectique français était évidente. Il s'est inspiré, entre autres, de la gare de l'Est de Paris, construite entre 1847 et 1850 par l'architecte Dusqueney. Mais son style architectural a principalement été influencé par la gare du Nord de Paris, construite selon les plans de l'architecte Hittorff entre 1861 et 1864. Le plan définitif a été approuvé aux Chemins de fer de l'État par l'ir Van der Sweep.

Alors que les gares parisiennes étaient des gares de tête et que leur façade constituait donc le prolongement du hall de gare situé à l'arrière, les gares conçues par Lambeau pour les Chemins de fer belges étaient quant à elles, des gares de transit.

Si nous sommes certains que Lambeau a bien conçu les gares de Liège-Guillemins (1864) et de Namur (1864), nous ne disposons d'aucune preuve concrète concernant Mons. Cependant, les similitudes stylistiques de ces trois gares sont si frappantes que l'on peut affirmer avec certitude que Lambeau a également conçu la gare de Mons.



Carte postale de la deuxième gare de Mons, au début du XXe siècle (Réf. 10082)

Le bâtiment de gare était constitué d'un corps central doté d'une risalite (= avant-corps) et de deux ailes basses. La partie centrale, surmontée d'une horloge, hébergeait la salle des guichets. Elle comportait trois immenses portes d'entrée en arc en plein cintre.

L'aile gauche abritait la salle d'attente de troisième classe, chauffée par un poêle à charbon, et un buffet. L'aile droite regroupait les deux salles d'attente plus confortables de première et deuxième classe qui jouxtaient également un buffet. La façade de l'ensemble du bâtiment était dotée de 20 baies à arc en plein cintre.



Locomotive à vapeur 6411 sous la marquise de la gare de Mons, Joop Quanjer, 30 mai 1939 (Réf. Q0296)

Une large verrière (35 mètres de large) recouvrait également les cinq voies principales afin de protéger les voyageurs de la pluie et du vent.



Sur cette photo, on observe l'aile latérale du bâtiment d'origine à gauche de la nouvelle gare, 16 juin 1950 (Réf. Z03561B)

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la gare fut bombardée à plusieurs reprises par les Alliés. La partie centrale et l'aile droite ont totalement été détruites. C'est pourquoi il a été décidé de ne pas reconstruire la gare mais de la remplacer par un bâtiment moderne. L'ancienne aile gauche a encore servi temporairement de gare lors de la construction de cette nouvelle gare.

La troisième gare (1950-2013)



La troisième gare de Mons, Denis Moinil, Juin 2001 (Réf. D1728_06)

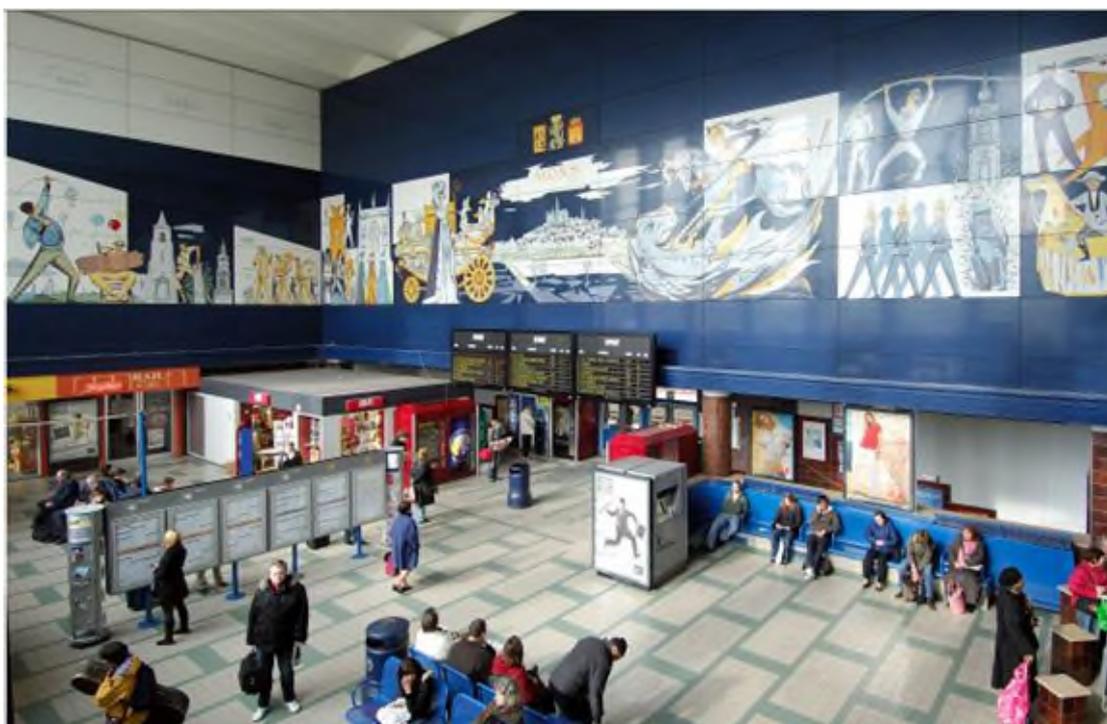
La troisième gare de Mons a été construite dans le style moderniste en vogue après la Seconde Guerre mondiale. On doit sa conception à l'architecte René Panis (1910-1981).

La construction de la gare s'est déroulée en plusieurs phases. La première pierre symbolique fut posée le 8 décembre 1947. L'aile nord et la salle des pas perdus ont été ouvertes au public dès le 10 juin 1950. Entièrement terminée en 1952, la gare a été officiellement inaugurée le 19 octobre 1952.

En 1957, dans le cadre de l'Expo 58, le peintre local Jacques D'Hont (1920 – 2013) a réalisé une fresque murale dans la salle des guichets. Cette peinture représentait la vie locale à Mons. Au fil des ans, cette fresque, exécutée sur un support en panneaux de particules de bois, a subi les outrages du temps et les couleurs ont pratiquement disparu.



Fresque murale de 1957, photographiée en 1958 (Réf. K00133F)



Fresque murale sur plaques de plâtre datant de 2001, Denis Moinil, 20 mars 2008 (Réf. D3136-11)

Afin d'en assurer la pérennité, il a été décidé, à la fin des années 1990, de réaliser une reproduction de l'œuvre. Suite à un concours, c'est l'artiste Dogan Cakir, auteur également du hall d'entrée Thalys de la gare de Bruxelles-Midi, qui a été choisi pour effectuer la reproduction. Avec l'aval du peintre D'Hont, cette reproduction avait adopté le style propre de l'artiste. L'œuvre, sérigraphiée sur des panneaux de tôle émaillée, sera inaugurée en présence des deux artistes en mai 2001. Lors de la démolition de la gare, ces panneaux ont été mis en dépôt au Musée du Rail à Saint-Ghislain.

Gare provisoire (2013-2025)



Gare provisoire, Denis Moinil, 7 juin 2013 (Réf. D3897-05)

Après la démolition de la troisième gare, une gare provisoire a été aménagée dans des conteneurs afin que les voyageurs subissent le moins de désagréments possibles en raison des travaux.

La quatrième gare (2025-)

En 2006, l'architecte espagnol Santiago Calatrava Valls (1951-) a été désigné pour concevoir une nouvelle gare.

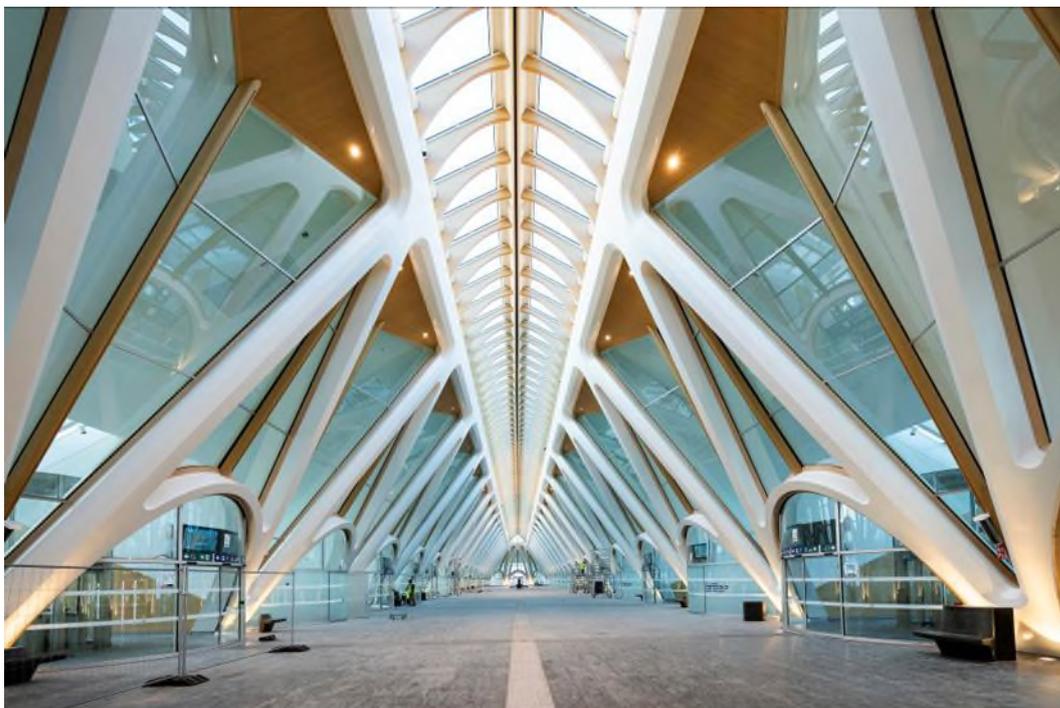
Les travaux n'ont réellement pu commencer qu'après la démolition de l'ancienne gare en 2013.



Quatrième gare de Mons, Julien De Wilde, 13 décembre 2024 (Réf. B0300-86)

La nouvelle gare consiste en une vaste passerelle de 165 mètres de long, 16 mètres de haut et 33 mètres de large. Cette passerelle surplombe les voies et abrite les différentes fonctions de gare, telles que les guichets, les automates de vente et les bureaux du TEC.

Quatorze commerces y ont également été ouverts. La passerelle est accessible via douze ascenseurs depuis les quais inférieurs et les installations de parking vélos et voitures. Calatrava souhaitait que la passerelle établisse la liaison entre la vieille ville et les nouveaux quartiers qui allaient être développés. Les deux parties de la ville sont accessibles par un escalier monumental doté d'un auvent.



La grande passerelle, Julien De Wilde, 13 décembre 2024 (Réf. B0300-18)

La construction de la gare a rencontré plusieurs problèmes administratifs au cours de sa période de conception. La question du coût a également joué un rôle dissuasif. La nouvelle gare devait initialement être terminée en 2015, mais suite à toutes les difficultés rencontrées, elle n'a été officiellement inaugurée que le 31 janvier 2025, avant d'être ouverte au grand public.

Paul Jacops
Septembre 2025

Bibliographie succincte

Articles : L'art sauvegardé dans la gare de Mons, *C'est à dire. Mensuel destiné au personnel de la S.N.C.B.* n° 7, 2003, BIB_K710950

L'Inauguration officielle de la Gare de Mons et des mémoriaux aux Cheminots morts pour la patrie, *Trains (Fr)*, n° 11-12, 01 11 1952, p.51-54, BIB_K705422

Mons: l'architecture au service de l'intermodalité. *PRO'S! (fr)*, n° 21 (04 2025), p.6-10, BIB_K802695

DELMOTTE F. La reconstruction du bâtiment des recettes de la gare de Mons, *Trains (Fr)*, n° 11-12, 01-12-1952, p.55-59, BIB_K18776

Livres : *La gare de Mons vous invite.* Bruxelles : SNCB, 1976, 14 p. BIB_A00118

CORNU E. DELPLAN J. LEMAL P. DIEU PH. DIEU B. *La saga des gares à Mons et dans le Borinage. Ligne 98. (Tome 2).* Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme - Toerisme en Spoorpatrimonium, 2013, 175 p. BIB_C558209

DE BOT H. - *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914.* Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill., 2002. A24858

La gare de Mons sera mise en service ce 18 décembre. Bruxelles : SNCB, 2024, 8 p. BIB_P801904

VANDERHAEGEN J-L. DIEU B. *La ligne 96. Bruxelles - Mons - Quévy. tome 2. Braine-le-Comte - Mons - Quévy.* Mons : PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoorpatrimonium, 2019, 266 p. BIB_C701566

YANNART PH. *Mons : la septième porte. Comment l'arrivée du chemin de fer a donné naissance à un nouveau quartier montois.* Arquennes : Memogrames, 2014, 192 p. BIB_B597966

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : gare de Mons

Collection musée : gare de Mons