

Réunion d'information – Etude d'incidences sur
l'environnement
Mons
Théâtre Le manège
2 septembre 2010

Projet de modernisation de la gare de Mons

*Maîtres de l'ouvrage : **SNCB-Holding - INFRABEL**
En collaboration avec la **Région wallonne et la SRWT**
Maître d'œuvre : **EUROGARE**
Ingénieur et Architecte : **Santiago Calatrava***

En quelques mots...

En termes de fréquentation, la gare de Mons est la quinzième en Belgique et la cinquième en Wallonie; elle accueille chaque jour ouvrable de l'ordre de 20 000 voyageurs.
La gare dispose de 7 voies à quai et de 13 voies trafic marchandises ou garage.

En 2004, la SNCB, encore intégrée, décide d'entreprendre une importante modernisation du site en recentrant la gare sur une activité essentiellement voyageurs grâce notamment à un aménagement du site de Mons Aviation. Elle confie les missions d'études et de suivi des travaux qui en résulteront à Euro Liège TGV (**en 2010, Euro Liège TGV est devenue Eurogare**) .

La réflexion entamée en 2004 a abouti à un concept innovant : ramasser en un seul geste des préoccupations d'ordre divers. Qu'elles soient fonctionnelles, architecturales, urbanistiques, environnementales ou liées à la mobilité, ces préoccupations sont en effet intimement mêlées dans ce projet. Il s'agit à la fois de faire du site ferroviaire le trait d'union entre deux quartiers aux caractéristiques bien spécifiques – le cœur historique de la ville et le pôle de développement des Grands Prés – et d'assurer une accessibilité et une

intermodalité maximales. Il s'agit aussi de créer un espace de vie de qualité, inscrit dans une philosophie de développement durable qui, les portes franchies, assure une prise en charge optimale de la clientèle, voyageurs ou non (piétons, cyclistes), et répond à leurs exigences en matière de services, de commerces, de lisibilité des lieux, de confort d'accès aux quais, de confort d'attente, de sécurité...

Au terme de la réflexion, la gare de Mons sera une parfaite illustration de la multimodalité, un outil de mobilité abouti enrichi d'une architecture de qualité qui requalifiera l'ensemble du pôle de la gare.

La gare de Mons répondra ainsi aux deux **critères fondamentaux qui sont aujourd'hui la marque de la rénovation/construction des grandes gares du pays : la translativité et l'intermodalité étroite trains/bus.**

Les lignes directrices de l'avant-projet : une solution optimale pour la ville, pour le rail, pour les bus

Début 2004, Euro Liège TGV a développé une réflexion portant sur la restructuration et la modernisation de la gare, l'accueil des voyageurs, l'accessibilité à la gare et l'intermodalité avec les autres modes de transport. Cette approche globale a été suivie des études d'avant-projet sur les volets "infrastructures ferroviaires" et "accueil des voyageurs".

La réflexion a débouché sur une conclusion porteuse d'un changement majeur : la construction d'une gare-passerelle et le réaménagement des circulations tous modes confondus côté ville.

Côté Grands Prés, la gare s'articule à l'espace de développement connexe qui accueillera notamment le futur Centre de Congrès et sera accessible aisément depuis l'autoroute.

Plusieurs étapes ont jalonné la réflexion qui a abouti à ce changement majeur. Elles ont été l'occasion de débats de fond qui ont permis de dégager une synthèse, pour la ville comme pour le rail et pour les bus.

Les études d'avant-projet

Les études d'avant-projet sur les volets "infrastructures ferroviaires" et "accueil des voyageurs" ont mis en évidence une série d'objectifs :

sur le **plan ferroviaire**, il s'agit notamment :

- de réduire le nombre de voies de garage et de relais marchandises pour valoriser les potentialités commerciales et d'accueil des voyageurs;
- de dégager des espaces afin de permettre le franchissement du site et la réalisation de la double accessibilité à la gare;
- d'uniformiser la longueur des quais (350 m) et leur largeur (8,50 m);
- d'adapter le tracé de la ligne 118 (dorsale wallonne) pour augmenter la vitesse d'entrée en gare.

sur le **plan "accueil voyageurs"**, il s'agit :

- d'améliorer la qualité des infrastructures d'accueil et de rencontrer les normes actuelles pour les personnes à mobilité réduite;
- de faciliter l'accès aux quais depuis la place et les parkings;
- d'optimiser l'accessibilité à la gare et l'intermodalité;
- de liasonner le cœur historique de Mons et le site des Grands Prés;
- d'aménager un parking véhicules d'une capacité minimum de 800 places;
- de valoriser des terrains libérés connexes à la gare (boulevards Charles-Quint et Gendebien).

L'avant-projet

La gare ferroviaire et routière comptera désormais non plus quatre mais cinq quais. Le premier quai sera mixte : il accueillera d'un côté les bus et l'autre la dépose-minute et les taxis; le deuxième quai sera mixte également : il accueillera les trains et les bus (voire le tram dans le futur). Les autres quais seront réservés aux trains.

Tous les quais seront entièrement couverts. Ils seront desservis par des ascenseurs, des escaliers mécaniques et des escaliers fixes. Les supports de la structure des quais intégreront les bancs.

Le parking sera implanté pour partie (+/- 400 places) sur un niveau sous le premier quai de la gare, côté ville et pour partie en sous-sol sur un niveau, côté Grands Prés (+/- 400 places). Côté Ville, le parking est en relation immédiate avec le périphérique et en connexion directe avec la gare et les quais.

Côté Grands Prés, le parking est implanté de manière telle qu'il soit d'un usage aisé pour la gare comme pour le futur centre de congrès. Une liaison sera établie entre l'autoroute et la gare.

La passerelle assure une double fonction : liaison entre les quartiers et distribution des voyageurs vers les quais. On peut la considérer comme une "rue commerçante" avec ses boutiques; elle abritera également le centre de voyages, des services aux voyageurs et des locaux pour le personnel.

La passerelle bénéficiera d'une illumination et d'une ventilation naturelle grâce à l'ouverture longitudinale aménagée dans la toiture

La passerelle présente deux têtes :

La Tête côté ville

On y accède par des gradins, des trottoirs roulants et des ascenseurs. Ceux-ci débouchent sur une rotonde (à 7m20 de haut) avec un balcon donnant sur la ville.

La Tête côté Grands Prés

On y trouve une place couverte, sous la passerelle; elle est surélevée par rapport à la place du futur Centre de Congrès.

Dans ce socle surélevé, on trouve l'accès au parking ainsi que des locaux fonctionnels et techniques.

L'extrémité de la passerelle, en forme d'abside, offrira une vue panoramique sur le site des Grands Prés.

Les matériaux

La structure sera réalisée en acier avec couverture de verre.

Des panneaux photovoltaïques mobiles seront placés sur la toiture; ils s'inclineront afin de suivre la course du soleil.

Le revêtement intérieur sous toiture sera réalisé en lamelles de bois; elles filtreront la lumière et donneront aux espaces un caractère chaleureux et intime

Le sol sera revêtu de pierre naturelle.

