

# La gare de Mons

- [Les temps de la réflexion](#)

*Maîtres de l'ouvrage : SNCB-Holding/Infrabel en collaboration avec la région Wallonne et la SRWT*

## 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 12 voies de garage dont 4 pour le trafic marchandises.

En 2004, la SNCB, encore unitaire, 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.

La réflexion entamée en 2004 a abouti, au terme d'un processus de maturation 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 passants, 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 qualifiera l'ensemble du pôle de la gare.

Les travaux ferroviaires sur la site de Mons aviation devraient commencer début 2011.

**Euro Liège TGV** assure la maîtrise d'oeuvre de ce projet dont la volumétrie et l'esthétique ont été confiées à Santiago Calatrava.





La gare aujourd'hui



La gare aujourd'hui



La gare aujourd'hui



La gare aujourd'hui



La gare aujourd'hui

## Les temps de la réflexion

- [Les études d'avant-projet](#)
- [L'avant-projet](#)

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.

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 Etudes 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**, ils s'agit :

- 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); les repositionner en fonction des accès principaux;
- d'adapter le tracé de la ligne 118 (dorsale wallonne) pour augmenter la vitesse d'entrée en gare.

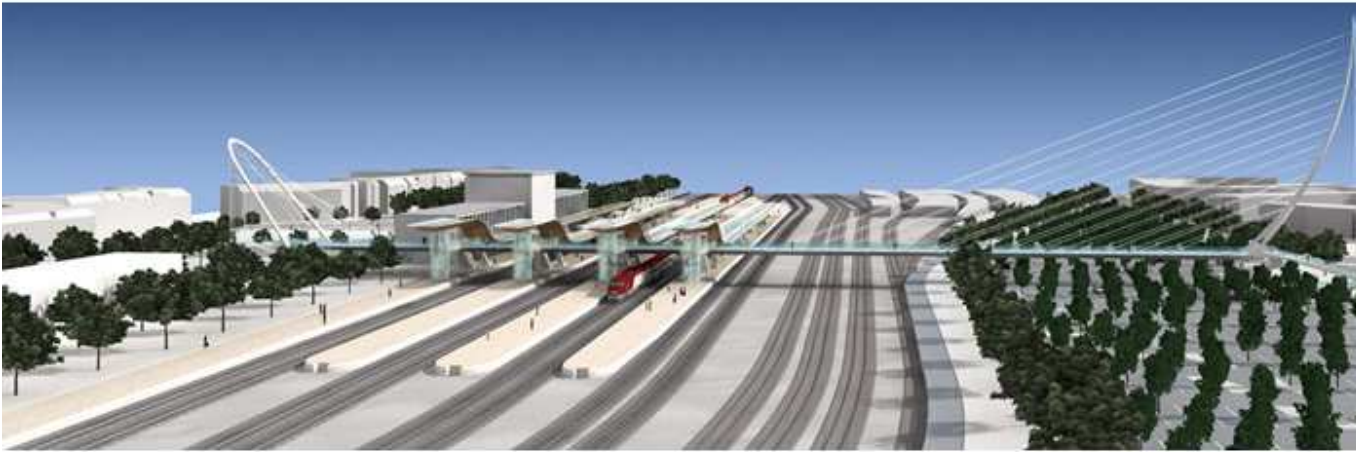
sur le **plan "accueil voyageurs"**, il s'agit :

- 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).

Afin de développer un projet de qualité, novateur, intégrant les dimensions fonctionnelles, architecturales et urbanistiques posées lors de l'identification des objectifs, Euro Liège TGV décide de faire appel à un bureau d'architecture externe et lance un concours en janvier 2006 (avis de marché aux niveaux belge et européen).

Ce concours vise à dégager une esquisse architecturale et urbanistique portant sur l'aménagement général du site de la gare. Cet aménagement inclut un parking paysager, une liaison aérienne entre la place Léopold, la gare et le site des Grands Prés, en ce compris la desserte des quais via les accès existants et futurs.

Au terme de ce concours, la conception de cet ensemble est confiée à l'ingénieur et architecte Santiago Calatrava et, en octobre 2006, la maquette d'esquisse de ce premier acte de la modernisation du site de Mons est rendue publique.



# L'avant-projet

Euro Liège TGV et Santiago Calatrava présentent un premier dossier d'avant-projet à la mi-2007 qui approfondit l'esquisse dévoilée quelques mois plus tôt.

Le parking paysager est installé côté Grands Prés, la gare des bus est également implantée de ce côté, au débouché de la passerelle, comme l'ont préconisé à l'époque le TEC et la SRWT.

Des multiples réunions tenues avec les autorités communales et régionales, il ressort bientôt que l'option initiale se heurte à des difficultés majeures d'intégration urbanistique et de fonctionnalités avec la place devant la gare et avec la gare elle-même :

En effet, si la passerelle, désormais couverte, joue pleinement son rôle de trait d'union entre les quartiers, côté ville, elle s'articule difficilement avec la place. En outre, en captant une partie du flux des voyageurs, elle les détourne de la gare au risque de disqualifier celle-ci. Enfin, le déploiement des quais de part et d'autre de la passerelle est déséquilibré puisque la passerelle est excentrée.



## Avant-projet approfondi - acte 1

L'étude est remise sur le métier et Euro Liège TGV et Santiago Calatrava, pour répondre aux objections relatives à la première mouture de l'avant-projet, approfondissent la réflexion au terme de laquelle la passerelle est désormais centrée sur la place Léopold. Elle devient l'élément majeur autour duquel s'organisent symétriquement les quais et la place.

La tête de la passerelle cueille les voyageurs au centre de la place tout comme les "ailes", qui concentrent commerces et services, vont les chercher à la périphérie. Les flux sont ramenés vers le corps de la passerelle qui irrigue à son tour les quais tout en assurant la liaison avec les Grands Prés.

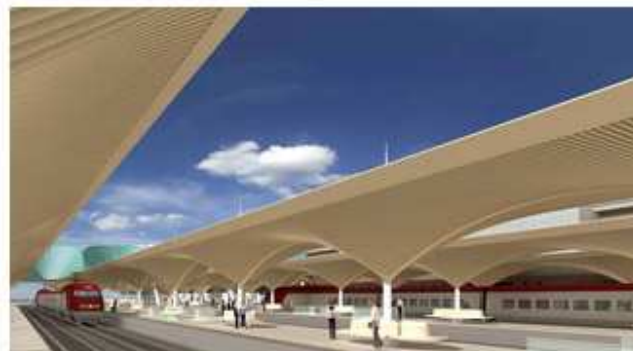
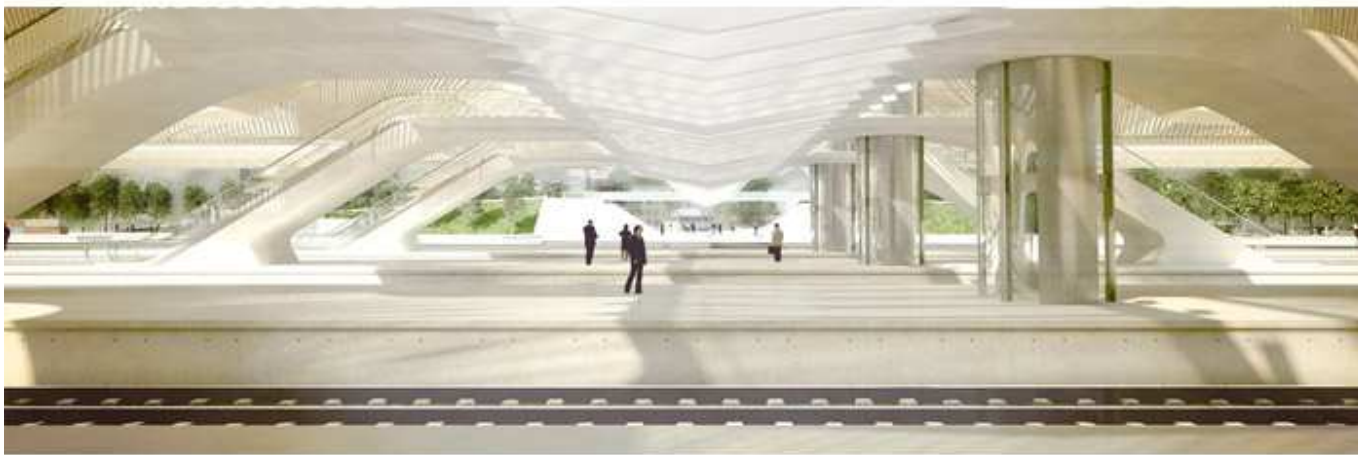
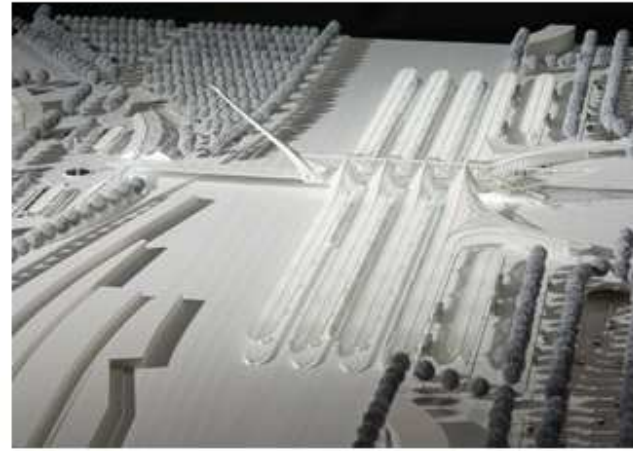
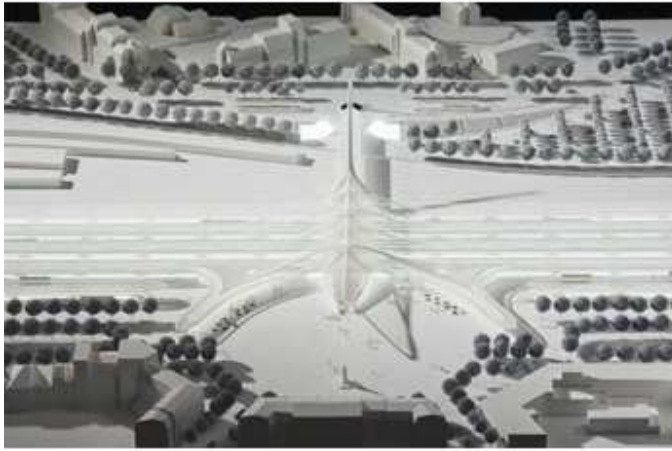
La place est rendue aux circulations lentes; les voitures, si elles transitent dans ce quartier, la traversent en souterrain ou si elles s'y rendent, la rejoignent en surface via les boulevards Charles-Quint et Gendebien jusqu'aux points de rebroussement; la liaison est assurée via le pourtour de la place entre les rues qui font face à la gare et les boulevards.

La gare des bus reste localisée côté Grands Prés.

Cet avant-projet approfondi a fait l'objet d'une présentation publique en avril 2008.

Plus de cinq cents personnes étaient en effet réunies au Théâtre Le Manège à Mons pour découvrir cet avant-projet présenté conjointement par le Groupe SNCB, le bourgmestre de Mons et Santiago Calatrava.





## **Avant-projet approfondi - acte 2**

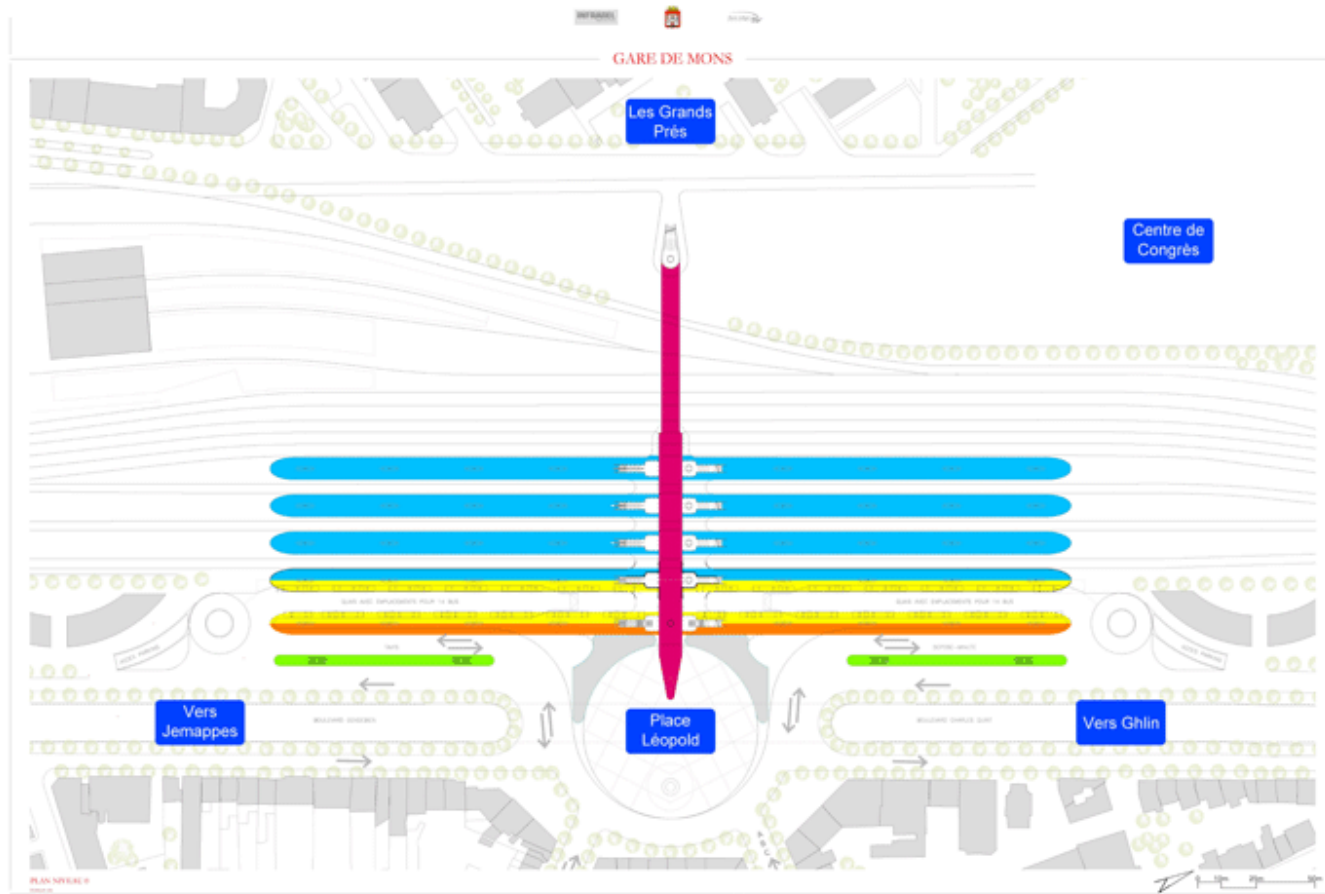
Le positionnement de la gare des bus, côté Grands Prés, imposant un déplacement non négligeable et partiellement à découvert sur la passerelle, le TEC a finalement estimé qu'il était loin d'être idéal pour sa clientèle et a préconisé une localisation des bus côté ville. L'avant-projet a donc été à nouveau remis sur le métier pour déboucher finalement sur une solution optimale au plan multimodal.

La gare comptera désormais non plus quatre mais cinq quais : quatre pour les trains et un pour les bus (voire le tram dans le futur).

De plus, le premier quai de la gare ferroviaire sera mixte puisqu'il accueillera des bus côté ville.

Pour ramasser plus encore les fonctions, le parking qui, implanté côté Grands Prés, risquait également d'imposer de longs déplacements à découvert pour rejoindre les quais, est localisé sous le nouveau quai côté ville en relation avec le périphérique et en connexion directe avec la gare et les quais.

Quant à la passerelle, elle continue d'assurer sa fonction de liaison entre les quartiers et de distribution des voyageurs vers les quais et elle abrite également le centre de voyage, des commerces et les services aux voyageurs.



- Passerelle
- Quais SNCB
- Gare des bus TEC
- Taxis et dépose minute
- Sortie de secours parking