

Pierre Gosselain  
Service public de Wallonie  
DGO4  
Directeur honoraire

8-44

## Une nouvelle jeunesse pour la gare de Mons entre intra-muros et Grands Prés

**Cet article aborde quatre projets relatifs au secteur urbain de la gare : la rénovation du bâtiment des voyageurs, œuvre de l'architecte-urbaniste R. Panis, la construction d'un immeuble à usage principal de centre de congrès, la revalorisation des façades de 60 bâtiments du quartier de gare « Léopold-Athénée », l'urbanisation du site des Grands Prés**

### Introduction

Depuis un peu plus d'un an, le public a été informé par la presse<sup>01</sup> de manière éparsée sur divers projets touchant le secteur urbain de la gare, tant du côté de la ville ancienne que de celui des Grands Prés, à savoir : rénovation des installations ferroviaires, démolition-reconstruction du bâtiment des voyageurs de la gare<sup>02</sup>, réorganisation de la desserte par les transports en commun des quartiers jouxtant celle-ci, établissement d'un parking de persuasion, construction d'un centre de congrès, opération de « revalorisation urbaine » du quartier de gare de l'intra-muros. La profusion des projets, leur diversité suscitent chez l'observateur la curiosité, mais aussi l'appréhension que les problèmes à résoudre soient abordés sans coordination suffisante, que la réalisation architecturale spectaculaire se fasse dans la négligence de l'utilisation rationnelle des ressources publiques.

On trouvera dans cet article une analyse de ces projets et des propositions d'urbanisme qui nous semblent mieux adaptées à la poursuite d'un triple objectif : la valorisation du domaine ferroviaire, l'intégration du site des Grands Prés à la ville ancienne, la sauvegarde d'un patrimoine culturel immobilier datant de la période 1850-1950. L'élément de ce programme qui a retenu l'attention de la presse est le projet de démolition-reconstruction éventuelle du bâtiment des

voyageurs. Cette option retenue sans qu'aucune justification d'ordre technique, fonctionnel ou financier ait été portée à la connaissance des citoyens par les instances publiques (gouvernement fédéral, SNCB, ville de Mons...) appelle une analyse un peu approfondie selon la séquence qui permet d'en apprécier la pertinence : d'abord au regard de la planification spatiale, ensuite du point de vue de l'urbanisme et enfin en tant que production architecturale. Pour parler simplement, on partira du général pour arriver au particulier. Cette démarche (planification > urbanisme > architecture), ne peut être linéaire mais systémique ; les trois points de vue sont en interaction : l'option de planification permet-elle de mettre en œuvre le parti urbanistique ? le parti architectural est-il compatible avec l'option globale d'aménagement, etc. ? La plupart des réalisations qui soulèvent la critique ou le rejet n'ont pas été soumises à cette démarche par les décideurs appelés à se prononcer sur le programme du maître d'ouvrage et sur le projet de l'auteur.

À la charnière entre planification spatiale et architecture, l'urbanisme requiert à la fois esprit d'analyse et de synthèse, science et art, rigueur et sensibilité. Discipline aux contours très larges parce que devant s'accorder avec la planification spatiale et l'architecture, l'urbanisme a fait l'objet d'innombrables réflexions, mais les réalisations qui s'en réclament ne sont pas souvent satisfaisantes. Le rôle

01 Notamment *Le Soir*, 12.04.08 ; *la Libre Belgique*, 12-13.04.08 ; *La Province*, 09.07.08 ; *Sud Presse*, 22.11.08 ; *Le Soir*, 17.09.09 ; *La Province*, 23.09.09.

02 Pour la SNCB, le terme « gare » désigne l'ensemble des bâtiments et équipements servant à son activité de service. Le « bâtiment des voyageurs » (B.V.) est celui où se trouvent les services d'accueil des voyageurs, généralement appelé « gare » par le public.

de l'urbaniste, personnage-clé à l'interface entre le planificateur spatial et l'architecte, est aujourd'hui peu mis en relief. L'organisme qui devrait jouer le rôle d'urbaniste est la commune ou l'administration de l'aménagement du territoire<sup>03</sup>, mais ce ne fut pas souvent le cas jusqu'à aujourd'hui, soit que ces administrations ne disposaient pas des ressources humaines suffisantes, soit qu'elles se désintéressaient du domaine de l'urbanisme pourtant fondamental dans la constitution de notre cadre de vie. Souvent la critique émise sur l'inscription de l'œuvre de l'architecte dans le site résulte en fait d'un manque de coordination entre son intervention et celle de l'urbaniste. Les instruments d'aménagement existent bien à l'état potentiel (schéma de structure, P.C.A., règlements d'urbanisme) mais ils sont devenus trop nombreux et trop souvent aussi, c'est la mauvaise application de la règle destinée à conduire l'urbanisation qui provoque l'échec. Il arrive également que l'inadéquation résulte de l'obsolescence de certains documents réglementaires. Peu de réalisations aujourd'hui sont le résultat d'un véritable processus de composition urbaine, que celle-ci doive s'appliquer à un vaste quartier ou à quelques îlots. L'exemple de Louvain-la-Neuve, même s'il est critiquable au regard de la planification spatiale, reste en Wallonie un modèle de réflexion urbanistique rigoureuse, une belle exception pourrait-on dire.

L'article 1<sup>er</sup> du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine<sup>04</sup> est l'un des rares articles qui définit la philosophie observée par la Région wallonne en matière d'urbanisme. Cette philosophie repose sur deux notions essentielles : celle de patrimoine culturel, naturel et paysager et celle de cadre de vie contenant implicitement celle de contexte urbanistique (urbain, rural, naturel, paysager) dans lequel les actes et travaux seront exécutés.

La notion de patrimoine a évolué au cours des trente dernières années, elle a été élargie par les sociétés d'Occident jusqu'à désigner l'ensemble des objets du monde qui doivent être sauvés de la destruction. C'est à une sorte de démocratisation de la notion que l'on assiste puisqu'elle s'étend du monumental à l'utilitaire, du site grandiose au lieu de folklore, du symbole du pouvoir à celui du travail. «On sait que les pays où l'on a voulu bâtir un monde complètement nouveau et faire table rase se sentent mal, très mal même. On sait aussi que les pays neufs où il y avait peu d'histoire s'en sont inventé une, récente. La route 66 est devenue un monument à côté de l'autoroute qui la redouble. Le patrimoine semble avoir sa fonction psychique dans l'identité des hommes...» (P. Loze et J. Blavier, 2003). Sous-jacente dans la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire, la notion a été affinée dans les textes postérieurs jusqu'à être clairement érigée en valeur dans le décret du 27 novembre 1997<sup>05</sup> qui a substantiellement modifié l'article 1<sup>er</sup>,

§ 1<sup>er</sup> du Code, lequel dispose aujourd'hui :

al. 1<sup>er</sup>. «Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants.  
al. 2. La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région (...), rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, de mobilité, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources (...) et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager».

La notion de contexte urbanistique ne figure pas comme telle dans le Code qui comporte celles de «cadre de vie», de «lignes de force du paysage» et «d'options urbanistique ou architecturale». L'art. 113, § 1<sup>er</sup>, dispose : «Pour autant que les actes et travaux projetés soit respectent, soit structurent, soit recomposent les lignes de force du paysage, un permis d'urbanisme peut être octroyé en dérogation : 1° aux prescriptions d'un règlement régional ou communal d'urbanisme, d'un plan communal d'aménagement (...), dans une mesure compatible avec (la destination générale de la zone) et les options urbanistique ou architecturale ; (...)

Enfin, quel que soit le cadre bâti, la fonction que la construction est destinée à abriter est un élément déterminant de l'expression. Si elle est d'ordre privé, courante (résidence, commerce...), l'immeuble devra s'intégrer, c'est-à-dire établir un lien formel avec son environnement. Si la fonction est éminente (édifice public ou à connotation symbolique), il pourra se démarquer, mais dans une mesure compatible avec les lignes de force du paysage et l'option urbanistique ou architecturale, exercice difficile s'il en est. En clair, la ville a prééminence sur l'architecture et «produire de la ville» reste l'objectif à atteindre dans la démarche conjointe de l'urbanisme et de l'architecture. De leur côté, les pouvoirs publics s'efforcent d'assurer la permanence de cette harmonie par le recours aux instruments réglementaires prévus par le Code, au nom de la «violence légitime» dont ils sont revêtus.

Pour pouvoir être réalisé, tout projet de construction est soumis à l'approbation des pouvoirs publics. Celle-ci est donnée par référence à des documents juridiques adoptés par la Région ou les communes. L'article 1<sup>er</sup> du Code stipule :

§ 2. «L'aménagement du territoire est conçu au moyen du schéma de développement de l'espace régional, du schéma de structure communal et du rapport urbanistique et environnemental.  
§ 3. L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont fixés par les plans et règlements suivants :  
1. les plans de secteur ;  
2. les plans communaux d'aménagement ;  
3. les règlements régionaux d'urbanisme ;  
4. les règlements communaux d'urbanisme.»

03  
En région wallonne : la Direction générale opérationnelle «Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Énergie», D6304

04  
«Le Code» dans la suite du texte.

05  
M.B., 12 février 1998.



La ville de Mons, intra-muros et site des Grands Prés.  
Orthophotoplan 2006-2007.  
© SPW

### Les quartiers de gare

Le renouveau d'intérêt marqué par la population pour les transports en commun et en particulier pour le chemin de fer a conduit les autorités locales à reconsidérer l'appréciation souvent défavorable et le manque d'intérêt qu'elles portaient aux quartiers de gare, alors que ceux-ci figuraient jusqu'aux années 1960 parmi les plus animés de la cité. «La gare et son parvis doivent remplir une fonction centrale dans l'agglomération en tirant parti des flux importants de voyageurs, de la forte densité d'activités dans les quartiers voisins et de la convergence des flux de voitures et de transports en commun. La gare et ses abords immédiats doivent devenir un pôle animé jour et nuit et tous les jours de la semaine. Elle doit être un lieu ouvert aux usagers du chemin de fer et aux usagers de la ville. La gare doit retrouver son identité symbolique forte et être une infrastructure visible dans la ville»<sup>06</sup>. C'est en ces termes qu'une étude rédigée par l'UCL en 2005 définissait la nouvelle mission que les gares pourraient remplir pour contribuer au développement de nos villes. Elle s'applique à la rénovation des installations ferroviaires de Mons. L'objectif est le suivant : dégager les moyens permettant de dynamiser les quartiers proches de la gare, tant celui structuré de longue date de la ville ancienne que celui à développer de la ville nouvelle des Grands Prés au cours des prochaines décennies. Cette dilatation du cœur de la ville (l'intra-muros) au site d'urbanisation repose dans une large mesure sur la manière dont la rénovation du domaine ferroviaire sera menée. De ce fait, la SNCB est appelée à jouer un rôle décisif dans cette entreprise qui ne peut se borner à lancer un projet relevant de l'architecture-spectacle.

À cet égard, un document retiendra notre attention. Il s'agit du protocole d'accord conclu le 24 mars 2003 entre la Société nationale des Chemins de fer belges (SNCB), la Société régionale

<sup>06</sup> Territoires wallons. C.P.D.T., n° 1, p. 73.

wallonne des Transports (SRWT) et la Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine (DGATLP) sur l'aménagement des gares et de leur environnement, qui se fixait comme but de définir une philosophie commune concernant l'aménagement, l'usage et la valorisation du domaine ferroviaire, la revitalisation de l'espace public et du quartier de la gare, et de déterminer des lignes directrices à l'usage des auteurs de projet désignés pour la construction ou la rénovation d'immeubles des chemins de fer. L'objectif principal est de faire en sorte que les gares soient :

- des espaces fonctionnels, sûrs et accueillants pour les voyageurs ;
- des espaces où la problématique de la sécurité est intégrée dès la conception du projet ;
- des lieux d'intermodalité efficace pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite, où les voyageurs ne ressentent pas la rupture de charge comme un obstacle rebutant ;
- des lieux urbanistiques déterminants dans l'aménagement des places et des quartiers de gare. On montrera que le projet retenu est loin de satisfaire à cet objectif.

### La planification spatiale du site des Grands Prés

À Mons, l'espace extra-muros situé au-delà des installations ferroviaires, entre les routes de Ghlin et de Jemappes, n'était occupé jusqu'à la fin du 20<sup>e</sup> siècle que par deux noyaux d'habitat situés aux abords de celles-ci. S'il est certain que ces installations formaient une barrière continue de 1,2 km entre les deux chaussées, le retard dans l'urbanisation de cet espace des Grands Prés, très proche de l'intra-muros, trouve principalement son origine dans un sol peu propice à supporter des constructions. On se trouve en effet dans le site de la basse vallée de la Haine où la nappe phréatique affleure dans des terrains à faible pente.

Le domaine de la SNCB, délimité par les boulevards Gendebien et Charles-Quint, l'avenue de l'Université (route de Ghlin), un bosquet de  $\pm 6$  ha borné à l'ouest par la Haine, la voie d'accès à la cité administrative et l'avenue de Jemappes, couvre une superficie de  $\pm 15$  ha. Il sépare l'intra-muros de la ville s'étendant sur  $\pm 165$  ha, du site des Grands Prés qui couvre une superficie de  $\pm 140$  ha. Ce domaine est un élément-clé de l'intégration du territoire extra-muros à la ville historique. Le projet d'établissement d'une liaison entre ces deux zones date de plusieurs décennies mais les relations de communication entre elles continuent à se faire, comme il y a 50 ans, par deux passages situés aux extrémités des installations ferroviaires, c'est-à-dire la route de Ghlin (avenue de l'Université) au nord et la route de Jemappes au sud qui donnent aujourd'hui toutes deux accès à l'autoroute E19-E42. Cette nouvelle liaison fut envisagée dès l'élaboration des premières études d'aménagement des Grands Prés lorsque ceux-ci étaient destinés à accueillir le campus de l'Université du Hainaut. Dans le plan directeur élaboré par l'atelier d'architecture de la Faculté polytechnique, le site universitaire se présentait sous la forme d'un vaste ovale de  $\pm 70$  ha séparé de l'autoroute par un écran boisé. Un boulevard de ceinture entourant le site au nord-ouest ménageait à l'extérieur de vastes zones de parking, le site de l'université étant exclusivement réservé aux piétons. La composition urbanistique de l'ensemble était commandée par une avenue centrale, orientée sur la collégiale Sainte-Waudru. Elle constituait la zone d'animation, le lieu de rencontre de la communauté universitaire, de part et d'autre

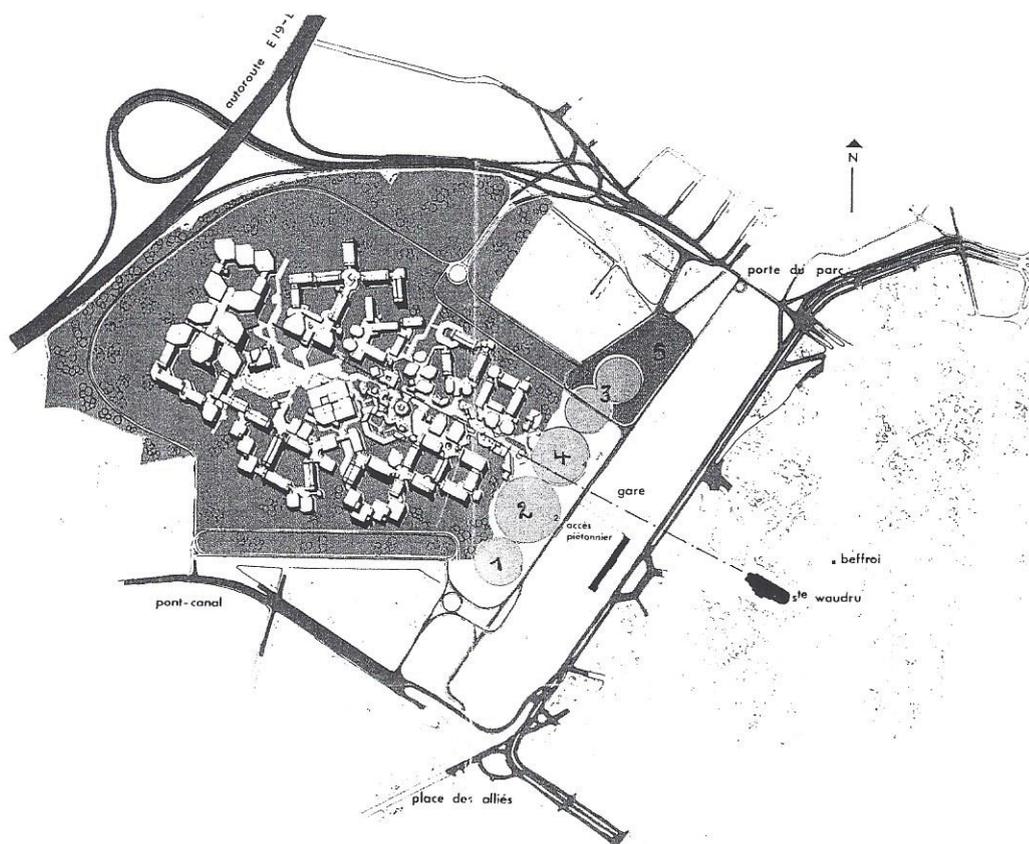
duquel devaient être installées les facultés et s'étendre perpendiculairement à cet axe central en fonction du développement de l'institution. Des travaux importants, d'une valeur totale de  $\pm 25$  millions €, furent exécutés sur le site selon les options de ce plan directeur : épandage de millions de tonnes de schiste pour stabiliser un sol peu propice à la construction, établissement de l'assise de la route périphérique nord-ouest et du giratoire distribuant le trafic venant de l'autoroute, pose de canalisations d'adduction...

Dans le discours qu'il prononçait lors de la séance de rentrée de l'Université de Mons, le 6 octobre 1972, le recteur J. Franeau disait notamment ceci : «... Octobre 1980 ! L'Université est complète. Une loi de 1975 l'a autorisée à créer les deux dernières facultés de philosophie et de lettres...». Même si cette vision enthousiaste a été démentie par la vision étriquée des Pouvoirs publics, on retiendra un autre passage de ce discours qui était intéressant : «La situation du site universitaire s'est avérée excellente. Les moyens d'accès sont très faciles aussi bien par la route que par le train. Les dimensions, près de 100 ha, prévues pour 15.000 étudiants, sont très suffisantes et le plan d'aménagement a été conçu pour réaliser une expansion par phases successives... Le site est très proche de la ville et la symbiose Université-Ville a été bien réalisée grâce à l'important complexe qui a été construit à l'initiative de la Ville de Mons, sur les voies de chemin de fer désaffectées. Désormais, la ville se prolonge par une large avenue commerçante qui franchit le chemin de fer et permet d'atteindre directement le vaste chantier qui s'est construit de l'autre côté et qui comprend :

Plan directeur du campus universitaire de Mons.

1. Palais de Justice
2. Palais des congrès et hall des expositions
3. Cité administrative
4. Gare routière
5. Parkings

D'après COLLECTIF, *Mons hier, aujourd'hui, demain*, Ministère de la Culture française et «Sauvegarde et Avenir de Mons», LACONTI, 1973



la cité administrative, la cité judiciaire, un palais des congrès, un hall d'exposition, le tout relié par des zones commerciales et de grandes installations de parking.»

Au début des années 1970, la ville de Mons optait effectivement pour l'implantation sur le site d'un ensemble d'équipements publics ou à destination publique, d'une superficie totale de planchers de  $\pm 200.000 \text{ m}^2$ . Dans un document de travail établi en février 1973, le professeur J. Barthélémy exposait les principes qui devaient ordonner la construction de ces bâtiments. La recommandation générale était qu'il faut tendre à une intégration aussi intime que possible des équipes chargées de cette opération, capitale pour l'avenir de Mons et de sa région». Les idées directrices, qui portaient sur la silhouette de la cité, la trame de composition et les détails de construction, restent d'actualité. Ainsi, en ce qui concerne la protection du paysage de la ville ancienne perçue par les usagers de l'autoroute, «(...) il est essentiel que les profils qui naîtront des nouvelles constructions s'harmonisent avec l'environnement existant (...) en limitant le rôle des nouveaux bâtiments à celui de masse de soutien s'insérant sous la silhouette actuelle de Mons, promontoire se détachant finement sur le ciel (...) Il serait souhaitable (...) d'éviter les implantations ponctuelles ou en dents de scie en limitant notamment les hauteurs à 25 m maximum dans les zones les plus hautes (...)».

Au plan de secteur de Mons-Borinage, établi par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 novembre 1983<sup>07</sup>, le site des Grands Prés est inscrit :

— en zone de services publics et d'équipements communautaires en majeure partie ;

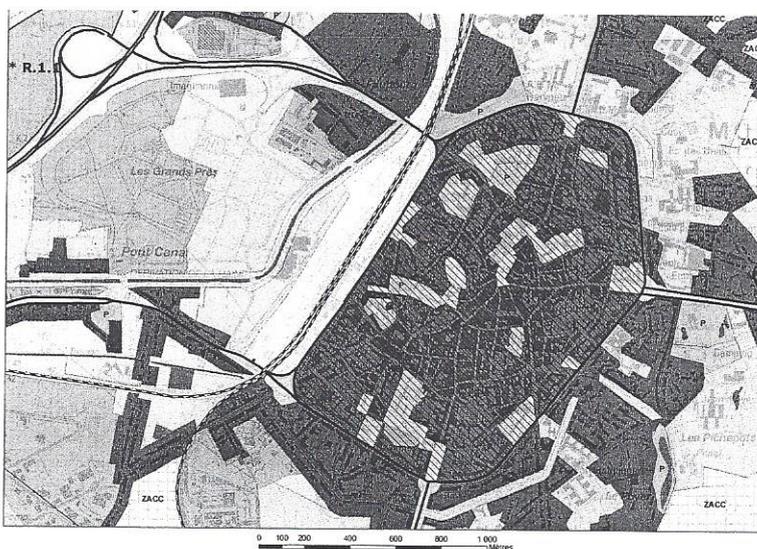
— en zones d'habitat et de services pour le solde.

À la fin des années 1980, le projet de création du campus ayant été abandonné<sup>08</sup>, la Ville a souhaité développer sur le site des activités à caractère scientifique et à cette fin a introduit auprès de M. Lebrun, ministre ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions, une demande de révision du plan.

La modification partielle du plan de secteur adoptée par arrêté du Gouvernement wallon du 26 juin 1997<sup>09</sup> a consisté en la réaffectation partielle en zone de services à vocation scientifique «R» de terrains inscrits en zone de services et d'équipements communautaires.

Entre-temps, l'autorité locale avait décidé de mettre en oeuvre le décret du 27 avril 1989 sur la décentralisation et la participation<sup>10</sup> modifié par le décret du 15 février 2007<sup>11</sup>. Ses services avaient mené une réflexion approfondie sur l'aménagement général de la ville, en sorte que les trois conditions imposées à la commune par le décret pour entrer «en décentralisation»

Mons – Plan de secteur de Mons-Borinage adopté par arrêté de l'Exécutif régional wallon du 09/11/1983 (M.B., 15/11/1984), partiellement modifié par arrêté du Gouvernement wallon du 26/06/1997.



07  
Chef de l'atelier d'architecture de la Faculté polytechnique de Mons.

08  
M.B., 15 novembre 1984.

09  
L'abandon du projet de campus universitaire à Mons fut une erreur. C'est le seul qui en Wallonie eût été bien situé à proximité immédiate de la ville et des infrastructures ferroviaires et routières, alors que celui de Liège au Sart Tilman est installé trop loin du centre et que celui de Louvain-la-Neuve a entraîné la construction d'une petite ville nouvelle en un site du territoire wallon où une telle création ne se justifiait aucunement, le réseau urbain de Wallonie étant déjà constitué d'un trop grand nombre de villes petites et moyennes. Cet abandon n'est que le dernier avatar des hésitations, velléités, atermoiements manifestés depuis 60 ans par les autorités publiques (État, Région, Province, Ville) dans le combat mené par quelques visionnaires (dont A. André, député permanent et M. Drechsel, recteur de l'Institut Warocque dans les années 1950) pour la création d'une université complète en Hainaut, province la plus peuplée de Wallonie (1,3 million d'habitants) qui n'en dispose toujours pas en cette première décennie du 21<sup>e</sup> siècle.

10  
M.B., 6 août 1997.

soient rencontrées. La Ville dispose ainsi de son schéma de structure communal, entré en vigueur le 27 juin 2000 et de son règlement communal d'urbanisme complet, d'application depuis le 4 janvier 2001 ; celui-ci a fait l'objet de deux modifications approuvées les 22 mars 2002 et 1<sup>er</sup> juin 2006. Enfin, une commission consultative communale d'aménagement du territoire a été mise en place en 1994.<sup>12</sup>

Après la modification partielle du plan de secteur, les affectations données aux terrains des Grands Prés restaient très générales. Or, au fil des années, l'autorité locale avait conçu le projet d'y développer de manière ordonnée un nouveau quartier comportant la plupart des fonctions urbaines. Le plan communal d'aménagement étant l'instrument réglementaire adéquat pour mener ce type de projet, elle décida d'y recourir pour déroger au plan de secteur.

### L'urbanisme

Un arrêté ministériel du 30 juin 1999 décide qu'il y a lieu d'élaborer un plan particulier (lire communal) d'aménagement dérogatoire au plan de secteur sur le site des Grands Prés, selon les nouvelles affectations sollicitées dans la délibération du Conseil communal du 27 avril 1999, à savoir : zone d'habitat, zone d'activité économique mixte, zone d'activité économique spécifique «GD» destinée aux activités de grande distribution et zone de loisirs. Les considérants d'ordre urbanistique de l'arrêté ministériel retiennent l'attention :

— «Considérant que le projet de plan communal d'aménagement vise au développement du centre ville (l'intra-muros) en marquant sa continuité «extra-muros» sur le site des Grands Prés ;

— Considérant que l'enjeu de l'aménagement de ce site est de constituer progressivement un morceau de ville ;

— Qu'en conséquence, il convient de privilégier la construction en ordre continu caractéristique de la morphologie de la ville européenne et d'y prévoir du logement.»

Par ces quelques lignes, la Ville a défini le type d'urbanisation qu'elle voulait développer sur le site : un quartier de ville européenne en extension de la ville ancienne. On fera un bref commentaire sur cette option.

Sur la plan de la morphologie, la ville traditionnelle européenne se caractérise par une structure composée de voiries (rues, avenues, boulevards...), de places publiques et d'îlots, l'ensemble étant marqué par la continuité dans l'espace. Les trames de la voirie et du parcellaire en constituent une composante fondamentale. Dans cette configuration, l'îlot est fermé, les constructions sont érigées à l'alignement<sup>11</sup> ou avec des reculs peu importants par rapport à celui-ci, et elles sont édifiées en ordre continu. La ville traditionnelle peut être définie comme étant la zone centrale d'une agglomération dont le périmètre suit la limite des constructions érigées en ordre continu le long des voiries jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup> siècle. L'évolution des mentalités et celle de la pensée en urbanisme, qui se sont manifestées au cours des trois dernières décennies, ont conduit à reconnaître la permanence, le caractère apparemment indestructible de la structure de la ville traditionnelle européenne qui donne à l'habitant la possibilité de satisfaire les aspirations contradictoires à la rencontre et à l'isolement, la fierté de paraître et le goût de se détendre, l'attrait pour la majesté des avenues et l'insolite des ruelles. Selon des modalités diverses d'expression urbanistique et architecturale, cette structure a traversé les millénaires, de l'Antiquité au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, et elle fut le fondement de la ville baroque comme de l'urbanisme haussmannien. L'adhésion à cette structure fondamentale ne fait cependant pas l'unanimité. De manière récurrente, certains auteurs tentent de montrer son caractère « dépassé ». Dans les années 1930-1940, il s'agissait de la rue vilipendée par Le Corbusier, aujourd'hui de l'îlot avec lequel il faudrait prendre des libertés au nom d'une prétendue créativité<sup>12</sup>. Deux archétypes nous semblent, aujourd'hui encore, servir de référence pour certains auteurs de projet dans leur production : le mouvement moderne et l'exposition universelle.

— Le mouvement moderne reste un modèle implicite pour les auteurs de projet qui qualifient de passésistes les défenseurs de la ville bourgeoise telle qu'elle se développa et dont le modèle se

11  
M.B., 8 juillet 1989.

12  
M.B., 14 mars 2007. Ce décret :  
— ajoute « les besoins de mobilité » à ceux (sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux) que « La Région et les autres autorités publiques doivent rencontrer de manière durable... » (art. 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, al. 2 du Code) ;

— inscrit la mobilité parmi les questions sur lesquelles la CCAT est consultée, les CCAT devenant ainsi des commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) (art. 7, § 1<sup>er</sup>, al. 1<sup>er</sup> du Code).

13  
La composition et le règlement d'ordre intérieur de la 3<sup>e</sup> CCATM ont été approuvés par arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> octobre 2008 (M.B. 24 octobre 2008).

14  
Pour mémoire, l'alignement est la limite séparative du domaine public de la voirie et des propriétés riveraines (F. Haumont, 1996).

15  
Libérer l'îlot, revue Ville-architecture, janvier 1997.

répandit dans le monde entier entre 1850 et 1950. Ce mouvement, dont les initiateurs (T. Garnier notamment) apparurent à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, eut sa notoriété dans les années 1920-1950 lorsque se tenaient les Congrès internationaux d'Architecture moderne (CIAM). Le Corbusier en fut un acteur dynamique par sa production, ses écrits et ses déclarations. Les options défendues en urbanisme par les CIAM furent reprises dans une sorte de bible, la Charte d'Athènes. Alors que la ville ancienne forme une masse compacte comportant des espaces ouverts (rues, places) permettant le déplacement et la rencontre, la ville moderniste est faite de blocs, d'immeubles-objets posés dans le vide de l'espace (J. Castex, J.-Ch. Depaule, Ph. Panerai, 1997).

— Dans le second archétype avancé, celui de l'exposition universelle, les objets d'architecture sont eux aussi disposés dans le vide, le site d'une exposition étant généralement un terrain non urbanisé. Cependant, si leurs auteurs s'emploient à exalter par la construction de bâtiments originaux la personnalité du pays ou de l'organisme qui les ont chargés de cette mission, ils s'efforcent en même temps de mettre en évidence leur créativité. La personnalisation, valorisée par toutes les formes de la publicité (en commerce, en politique, en art), s'exprime en architecture par la recherche de l'originalité, caractéristique de l'exposition universelle : l'architecte aspire à devenir une vedette. « La pression constante qui s'exerce sur les architectes les pousse à être nouveaux ou différents, de toute façon originaux, et à rejeter la validité de l'environnement. Le résultat est un anti-urbanisme qui s'exprime par maintes subtilités et plus particulièrement par le maniérisme du dessin très adapté à tout, sauf à la construction de la ville »

**Deux archétypes nous semblent, aujourd'hui encore, servir de référence pour certains auteurs de projet dans leur production : le mouvement moderne et l'exposition universelle.**

(Ch. Delfante, 1987). On verra que cette opinion, exprimée il y a plus de deux décennies, trouve aujourd'hui encore sa confirmation.

#### Le plan communal d'aménagement (P.C.A.) n° 34, dit «Grands Prés»

Adopté définitivement par le Conseil communal de Mons le 27 juin 2000, il a été approuvé par arrêté ministériel du 19 mars 2001 en dérogation au plan de secteur. Le périmètre fixé au P.C.A. n° 34, à savoir : l'avenue de l'Université, l'autoroute E19-E42, le chemin des Grands Prés, l'avenue de Jemappes et la limite est du domaine de la SNCB, délimite une aire s'étendant sur  $\pm 155$  ha. Le territoire formé par l'intra-muros et les Grands Prés couvre dès lors une superficie totale de  $\pm 320$  ha qui constituera à terme le cœur du chef-lieu de province.

Les options urbanistiques expriment la volonté de créer sur ce site un quartier urbain.

Dans le rapport précité du professeur Barthélémy, établi en 1973, les recommandations portant sur l'urbanisation du site avaient un caractère prémonitoire : «La préoccupation de continuité dans la trame urbaine a notamment comme conséquence : — que soit assurée pour l'avenir la possibilité d'une couverture complète de la gare se raccordant d'une manière naturelle aux projets actuels. Il s'agira de prolonger autant que possible le tissu urbain. La dalle devra constituer la continuation du sol de la ville. Il serait fort préjudiciable pour l'animation de ce nouveau pôle qu'il ne paraisse relié à la ville que par un couloir étroit surplombant les voies de chemin de fer. Notons ici que c'est justement ce type de liaison en couloir que prévoit le projet de S. Calatrava ;

— que les axes de composition se raccordent d'une façon naturelle à celui qui définit l'allée centrale de l'université.»

Cette allée centrale, axe principal du parti urbanistique, visait la collégiale. Elle coïncide avec l'avenue A. Dubois destinée à devenir un mail formant liaison entre le nouveau quartier de gare des Grands Prés et le centre de la ville nouvelle.

Les options planologiques et urbanistiques du P.C.A. indiquent dans leur orientation générale que «Le site des Grands Prés constitue une zone de développement de la ville centrale (l'intra-muros) avec comme objectif principal d'accroître le rayonnement montois, en particulier commercial et culturel, et l'emploi en offrant des services et équipements à vocations régionale ou sous-régionale ;

l'aménagement du site doit être global (...); l'ensemble des Grands Prés-Grand Large doit constituer idéalement à l'avenir l'entrée de la ville de Mons (...).»

Le quartier est destiné à accueillir principalement des équipements de services. Cette orientation est confirmée dans les options planologiques qui résultent des affectations sollicitées dans la délibération du Conseil communal du 27 avril 1999, à savoir :

— le parc scientifique «Initialis» auquel sont adjointes des zones de services et d'équipements complémentaires le long du futur boulevard périphérique ;

— un hall multifonctionnel (15.000 m<sup>2</sup>) destiné à accueillir salons, foires, expositions et événements sportifs et culturels ;

— un centre commercial comprenant un hypermarché et une galerie marchande (34.000 m<sup>2</sup>) ;

— un centre d'application, de technologie et de divertissement de la cybernétique ; ce projet a depuis lors été abandonné ;

— un complexe de cinémas.

Aujourd'hui, le site des Grands Prés présente une morphologie plus proche des modèles du mouvement moderne ou de l'exposition universelle que de la structure de la ville traditionnelle, même si le tracé de la majorité des voiries réalisées s'inspire incontestablement de celle-ci. Elle est présente en deux endroits, mais il s'agit d'habitations érigées au cours des années 1890-1950 en ordre continu, d'une part en rive nord de l'avenue de Jemappes et d'autre part dans le quartier dit «du Faubourg du parc» délimité par l'avenue de l'Université, l'avenue des Bassins et la rue des Prés. Ces deux quartiers comptent ensemble quelque 600 habitants.

Les zones affectées au logement, soit à titre exclusif, soit en mixité avec des fonctions de bureau ou de commerce, couvrent une superficie totale de  $\pm 26$  ha, dont  $\pm 6$  ha sont occupés par les logements situés dans les deux noyaux d'habitat précités. La superficie affectée à la construction de logements nouveaux s'élève donc à  $\pm 20$  ha.

Si on retient une densité moyenne de  $\pm 80$  log./ha<sup>16</sup>, le nombre de logements neufs qui pourraient être érigés sur le site serait de  $\pm 80$  log./ha X 20 ha =  $\pm 1.600$  logements. Avec une moyenne de 3 hab./logement, c'est une population de  $\pm 1.600$  log. X 3 hab./log. =  $\pm 4.800$  habitants qui s'établirait dans le nouveau quartier.

Si on ajoute les quelque 600 personnes habitant les deux noyaux susmentionnés, on obtient un total de  $\pm 4.800 + (\pm) 600 = \pm 5.400$  habitants qui habiteraient le site dans quelques années ou... décennies, si les affectations du P.C.A. n° 34 restent inchangées.



## La planification spatiale des équipements de la SNCB<sup>18</sup>

Pendant les quelque 15 années qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale, le chemin de fer reste un moyen de transport important, aussi bien pour le déplacement des gens que pour celui des marchandises. Les gares de la capitale dont la construction était prévue ou commencée bien avant la guerre sont achevées. La situation change à partir des années 1960. L'enrichissement matériel de la population, le faible coût du carburant et la force du mode de vie de l'Amérique du Nord provoquent dans notre pays la diffusion en masse de la voiture automobile qui devient le mode de déplacement principal des personnes et des biens. Pendant près de 30 ans, les pouvoirs publics et leurs administrations suivent le mouvement : tandis que de nouvelles infrastructures routières sont construites, des lignes de chemin de fer sont démantelées<sup>19</sup>. La SNCB poursuit une politique de réduction des coûts devenue possible grâce au progrès des technologies mais aussi par la réduction du personnel employé et la fermeture de nombreuses gares. Les investissements dans les bâtiments ferroviaires sont limités.

Le renouveau d'intérêt pour le chemin de fer, qui apparaît dans les années 1980, trouve son origine dans le renchérissement irrégulier mais réel du prix du carburant, et dans le coût croissant global de l'utilisation à tout va des moyens de transport automobile : accidents, encombrements, pollution, bruit portent atteinte à la qualité de vie en zone urbaine. Dans un premier temps, la SNCB ne s'efforce pas de ramener une clientèle existant dans le pays, elle mise sur la réalisation d'un programme d'équipement de lignes pour trains à grande vitesse (TGV). L'entreprise durera deux décennies. Ensuite, elle prendra des mesures pour attirer de nouveaux clients nationaux et de manière générale pour accroître la séduction du transport par chemin de fer : accroissement des services, diversification des tarifs selon les usagers, rénovation des stations, aménagement des horaires, amélioration du confort...

Le budget d'investissement portant sur l'amélioration des gares, en dehors du R.E.R., représente 8,3 % du budget global des investissements pour la période 2008-2012.<sup>20</sup>

Nombre de voyageurs montés en semaine dans les cinq gares les plus importantes de Wallonie.

	Ottignies	Namur	Liège	Charleroi	Mons
2006	20.370	17.718	16.406	11.711	10.113
2007	20.825	17.632	13.463	9.736	10.387

(Dernières statistiques disponibles)

18

En application des directives adoptées par l'Union européenne en ce qui concerne la libéralisation du rail, la structure de la SNCB a été modifiée au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Une société holding, appelée *SNCB-Holding*, a été créée, elle comporte deux filiales : le gestionnaire de l'infrastructure appelé *INFRABEL*, et l'exploitant du réseau qui reste appelé *SNCB*. Pour la facilité de la lecture, on a maintenu l'appellation historique «SNCB» dans le texte.

19

Dans le même mouvement, la SNCB démolit certaines gares présentant un réel intérêt patrimonial et les remplace par des constructions où la laideur le dispute à la médiocrité : la gare de Tubize d'architecture néo-classique (1850), située sur l'une des plus anciennes lignes du pays, celle de Ciney, de style Renaissance flamande (1895), et celle de Manage en style eclectique (1902) sont remplacées par des hangars en béton ou en métal. Pour plus de détails, voy. TOURNAY M., Les nouvelles gares ou le déclin de l'architecture ferroviaire, dans *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n° 5, octobre 1988, p. 76-83.

20

Réponse de I. Vervotte, Ministre de la fonction publique et des entreprises publiques, à la question parlementaire du député Fr. Bellot du 5 mai 2008.

L'utilisation du chemin de fer par les personnes, bien que croissante, reste modeste en Wallonie : la voiture représente 80 % des déplacements quotidiens, le rail : 8 %, les modes doux : 7 %, le bus : 4 %.

Une étude rédigée par le Centre d'Études en Aménagement du territoire de l'UCL en 2003 donne des indications sur 60 gares de Wallonie classées selon trois typologies : les flux des abonnés, l'occupation du sol dans le quartier de la gare et les modalités d'accès à la gare. L'étude montre que parmi les quatre grandes gares de Wallonie, celles de Liège, Charleroi, Namur et Mons, cette dernière occupait la 4<sup>e</sup> place en 2003 en ce qui concerne les flux. Au «top 50» établi par le service de comptage des voyageurs de la SNCB, les 5 gares les plus importantes de Wallonie se rangeaient selon l'ordre indiqué dans le tableau ci-contre, quant au nombre de voyageurs montés en semaine.

Parmi les 545 gares de Belgique, celle de Mons occupe la 15<sup>e</sup> place.

D'autre part, seuls deux TGV (Thalys) font arrêt à Mons (un le matin et un le soir) sur la liaison Namur-Paris.

Si l'on admet que la fréquentation comparée des gares est un critère non négligeable de pondération des budgets de modernisation de leurs infrastructures, on ne voit pas pourquoi il serait nécessaire de construire à Mons un nouveau bâtiment des voyageurs à l'emplacement de l'existant, alors que la même décision n'a pas été prise pour ceux de gares aussi ou plus importantes telles que Charleroi et Namur qui ont fait l'objet de rénovations exemplaires.

Le programme établi par la SNCB à la fin des années 1990 pour la modernisation des infrastructures des quatre gares précitées comportait notamment les projets suivants :

— à Liège, la construction d'une nouvelle station destinée à permettre l'arrêt des TGV et la démolition de l'ancien immeuble édifié à la fin des années 1950, sans intérêt architectural particulier ;

— à Namur, la conservation et la rénovation du B.V., déjà fortement restauré après la Seconde Guerre mondiale; la construction au-dessus des voies d'une nouvelle salle des pas perdus servant à la fois d'accès aux quais et de passage entre le quartier de Bomel et celui de la gare; des équipements de services (bureaux, cinémas...) pourraient être construits sur un deuxième niveau;

— à Charleroi, la conservation et la restauration du bâtiment des voyageurs (B.V.); celle-ci, parfaitement menée, a restitué à l'immeuble de la fin du 19<sup>e</sup> siècle toute sa prestance<sup>21</sup>. Les travaux réalisés dans ce B.V. sont sans commune mesure avec ceux qui devront être entrepris à celui de la gare de Mons;

— à Mons, la rénovation du B.V. et la construction d'une passerelle au-dessus des voies au départ du bâtiment du tri postal. Il n'était pas question de construire un nouveau bâtiment des voyageurs.

### Trois options pour la rénovation de la gare de Mons

On exposera de manière un peu détaillée :

1. l'option initiale adoptée par la SNCB, telle que reprise dans le programme de rénovation des gares principales de Wallonie;
2. le projet retenu à l'issue du concours organisé par cette administration;
3. une proposition prenant en compte :
  - le projet de rénovation des infrastructures ferroviaires;
  - l'établissement d'un ensemble immobilier à destination principale de centre de congrès;
  - le renforcement des communications entre les quartiers de gare, celui de la ville ancienne et le nouveau des Grands Prés;
  - la nécessité de sauvegarder le patrimoine culturel immobilier, ancien et moderne;
  - le souci d'éviter le gaspillage des fonds publics.

#### 1. L'option initiale de la SNCB

Selon ce premier projet, l'administration des chemins de fer prévoyait de moderniser les équipements techniques, de rénover le bâtiment des voyageurs, de reconditionner le réseau des 20 voies et de désaffecter sept de celles-ci, libérant un espace sur lequel il sera possible d'établir des équipements publics : place de gare des Grands Prés, petit B.V., parking de persuasion..., le nombre de voies bordées de quais pour les voyageurs restant fixé à sept. Les quais sont allongés jusqu'à une longueur de 300 m pour permettre l'arrivée de trains de grande capacité et sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Une passerelle devait être construite au-dessus du réseau de voies vers le site des Grands Prés, à partir du bâtiment du tri postal. Dans cette première option, il n'était pas question de démolir le bâtiment des voyageurs, celui-ci faisait l'objet d'une importante rénovation comportant notamment la réaffectation de certaines salles à des activités commerciales.<sup>22</sup> Les crédits programmés sur la période 2004-2007 pour la modernisation s'élevaient à ± 25.000.000 € (± 1 milliard F.B.).

#### 2. Le projet retenu à l'issue du concours organisé par la SNCB

En réponse à une question parlementaire posée le 5 mai 2008 par F. Bellot, député fédéral de Namur (Commission de l'infrastructure et des entreprises publiques, question n° 4688), I. Vervotte, Ministre de la fonction publique et des entreprises publiques, donnait les informations suivantes sur «la modernisation» de la gare de Mons :

— «*Dans le plan pluriannuel 2004-2007, le projet était limité à l'établissement d'une passerelle non couverte destinée à joindre les quais à un parking situé côté Grands Prés. Les chiffres avancés (25.000.000 €) ne concernent que la période du plan 2004-2007 et les travaux initialement programmés. Ni les rénovations complètes des structures d'accueil (quais, accès, etc.), ni les adaptations des équipements ferroviaires proprement dits n'apparaissaient dans ce programme initial...*».

Selon les informations fournies par la SNCB, le coût de renouvellement et d'adaptation des équipements de l'infrastructure ferroviaire proprement dite de Mons peut être estimé à ± 25.000.000 €, montant qui s'ajoute au coût des travaux initialement programmés (± 25.000.000 €). Le coût total des travaux de rénovation des installations ferroviaires (bâtiment des voyageurs, équipements, accès aux quais, réduction du nombre de voies...) s'élèverait donc à 50.000.000 € sans démolition du B.V. et sans construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs.

— La Ministre ajoutait : «*Le choix du bureau d'architecture de la partie "accueil de la clientèle" du projet de modernisation de la gare résulte d'un concours organisé par la SNCB en 2006 par avis de marché public en Belgique et dans les pays de l'Union européenne.*».

Le 9 janvier 2006, la s.a. Euroliège TGV, 26, place de Bronkart, Liège envoyait au Journal officiel des Communautés européennes<sup>23</sup> un avis de «Concours d'architecture portant sur les travaux en rapport avec la clientèle, dans le cadre de la modernisation, la rationalisation et l'aménagement du site de la gare de Mons. Le concours a pour objet l'établissement d'une esquisse architecturale et urbanistique des ouvrages suivants :

- l'aménagement général du site de la gare, incluant un parking paysager et une liaison aérienne entre la place Léopold, la gare et le site des Grands Prés, y compris le cheminement des voyageurs jusqu'aux quais via les accès existants et futurs;
- une liaison aérienne pour cyclistes et piétons, reliant le site des Grands Prés à la place Léopold;
- la couverture des quais.»

Ces dispositions appellent quelques commentaires.

— La liaison prévue entre la place Léopold et le site des Grands Prés, tant pour les voyageurs que pour les piétons et les cyclistes, doit être aérienne; or, certains candidats ont choisi d'établir la liaison sous les voies en prévoyant d'animer celle-ci par divers aménagements et des commerces; cette solution ne peut être écartée sans nuance. L'option du passage supérieur nous paraît meilleure à condition que celui-ci ne soit pas constitué d'une simple passerelle et qu'il soit intégré dans un complexe immobilier qui assurera la liaison de manière

<sup>21</sup> Voy. à ce sujet: La gare de Charleroi-sud en bonne voie, dans *Renoscripto*, juin-juillet-août 2008.

<sup>22</sup> Le journal *Sud Presse*, à l'issue d'une visite effectuée dans 7 gares de la région de Mons-Borinage, range celle de Mons en tête de classement avec la cote de 9/10: «*Sous beaucoup d'aspects, cette gare est la plus confortable pour les voyageurs. En plus de la beauté extérieure des bâtiments, cette gare propose de nombreux services...*». Nos gares sous la loupe, dans *Sud Presse*, 9 novembre 2009, classement: Mons 9/10, Jurbise 8/10, Saint-Ghislain 7/10, Quaregnon 6/10, Frameries 5/10, Quévy 4/10.

<sup>23</sup> En application de la directive du Conseil 2004/17/CE.

efficace entre les deux quartiers de gare et la montrera par son volume dans l'espace.

— La couverture des quais doit être prévue. Il n'est pas précisé si celle-ci consiste en un volume de protection contre les intempéries ou une construction abritant les passages, accès et services, semblable à celle édiflée à la gare de Namur au-dessus des voies.

— Il n'est fait aucune mention du bâtiment des voyageurs, ni de son réaménagement, ni de sa démolition éventuelle suivie de sa reconstruction ; de plus, l'avis du concours disposait :

«Les études des infrastructures ferroviaires et de réaménagement du bâtiment des voyageurs ne seront pas incluses dans (le) marché de services qui pourra être attribué, à l'issue d'une procédure négociée à laquelle seront invités à participer les lauréats retenus».

Le bâtiment des voyageurs était donc formellement exclu de l'objet du concours.

— La Ministre concluait : «Sur les quinze candidatures reçues, six ont été retenues dans l'anonymat par un jury composé de quatre représentants des autorités régionales et locales compétentes en aménagement du territoire, de quatre représentants du groupe SNCB et de trois experts indépendants. Le conseil d'administration de la société Euroliège TGV, filiale de la société SNCB Holding chargée du suivi du projet a entériné le choix du candidat choisi par le jury.»<sup>24</sup>

Celui-ci choisit l'ingénieur-architecte S. Calatrava pour réaliser les travaux requis dans l'appel d'offres qui excluait le bâtiment des voyageurs. Par la suite, la SNCB s'avisait que les voyageurs qui emprunteraient la passerelle auraient une trop longue distance à parcourir pour atteindre les quais, la longueur de ceux-ci devant être portée à 300 m et décida de recentrer ce passage supérieur dans l'axe du B.V. Invité à revoir son projet en tenant compte de cette décision, S. Calatrava a présenté un projet prévoyant la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs qui entraînait du même coup la destruction de l'œuvre de R. Panis. La SNCB a marqué son accord sur cette option et la Ville n'a pas émis d'objection.

Dès l'instant où l'une des dispositions essentielles du concours a été modifiée a posteriori, à savoir ouvrir la possibilité de démolir le bâtiment des voyageurs, un nouvel appel à candidats aurait normalement dû être lancé, ceux qui avaient été écartés pouvant invoquer un traitement inéquitable à leur endroit.

### 3. Une option optimale : la construction d'un ensemble immobilier à usage principal de centre de congrès au-dessus des voies

Dans une question parlementaire posée le 7 juillet 2008 sur le «nouveau projet de gare de Mons», Madame J. Boulet, députée fédérale (Commission de l'infrastructure et des entreprises publiques, questions jointes n<sup>os</sup> 5211, 6753, 6754, 6755, 6756), déclarait : «Les 110 millions € dégagés viennent d'un budget propre à la SNCB. Outre ce montant, 32 millions € proviennent de fonds européens qui seront utilisés par la ville de Mons pour la rénovation

du quartier de la gare et la construction d'un centre de congrès. Pouvez-vous nous indiquer si la SNCB Holding va participer au réaménagement du quartier de la gare comme le plan de gestion le prévoit?».

Madame I. Vervotte, Ministre de la fonction publique et des entreprises publiques répondait ceci : «Il y aura bien une participation active de la part du Groupe SNCB dans l'aménagement du quartier de la gare de Mons, mais il n'est pas encore possible à ce stade de déterminer quel sera le niveau de sa participation sur le plan financier».

Si cette assertion est confirmée, il conviendrait d'utiliser ces fonds avec discernement.

On ne contestera pas le projet d'ériger un centre de congrès à Mons, cette option relevant de la responsabilité du pouvoir communal. On tiendra pour acquis que celui-ci s'est fondé sur une étude sérieuse de marché avant de lancer ce projet. Le bâtiment construit, il faudra prévoir chaque année un programme d'activités qui assure, sinon la rentabilité, du moins le financement du fonctionnement ultérieur et la constitution des provisions d'amortissement.

En revanche, la démarche consistant à procéder au coup par coup à l'installation d'équipements coûteux (nouvelle gare, centre de congrès...) en spéculant sur le fait que leur réalisation sera fortement subsidiée par l'État fédéral (démolition-reconstruction du B.V.) ou par l'Union européenne (centre de congrès) sans prévoir leur intégration dans un projet global, ne correspond pas à une affectation judicieuse des fonds publics. Dès lors, l'option optimale est claire : la rénovation de la gare devrait être combinée avec la construction du centre de congrès projetée par la Ville. L'objectif à atteindre est de constituer au-dessus des voies un ensemble immobilier sur dalle qui, par son attractivité et le dynamisme de ses activités, contribuera à réduire la barrière séculaire que le chemin de fer a dressée entre la ville ancienne et l'espace extra-muros de l'ouest. Il faudra aussi prévoir l'éventualité d'un arrêt de l'activité. L'auteur de projet devrait donc donner à l'immeuble une forme permettant, sans dépense excessive, son éventuelle reconversion.

La SNCB nous semble le maître d'ouvrage tout désigné pour accomplir cette mission, à trois égards. Tout d'abord la Société est propriétaire du site d'implantation, aucun problème de mobilisation de terrain ne se pose. Ensuite, elle dispose des fonds nécessaires pour réaliser le projet ou une partie importante de celui-ci. Enfin, la SNCB bénéficie de l'expérience nécessaire attendu qu'elle fut maître d'ouvrage d'une réalisation semblable à celle proposée pour la gare de Mons : la construction de la dalle et de la nouvelle salle des pas perdus au-dessus des voies de la gare de Namur.<sup>25</sup>

Certains objecteront qu'il n'entre pas dans les missions de la SNCB d'édifier un centre de congrès. Mais il ne lui est pas interdit d'élever, sur son domaine au-dessus des voies, une construction destinée à abriter divers services ainsi que cela a été fait à la gare de Namur. En présentant cette proposition, on veut souligner que la démolition-reconstruction du B.V. constitue un extraordinaire

24. Généralement, la procédure du concours d'architecture bénéficie d'un préjugé favorable auprès des décideurs politiques ou administratifs pour la désignation de l'auteur de projet d'un grand équipement. Cependant, elle paraît discutable lorsque l'organisation du concours n'est pas satisfaisante sous trois rapports : le choix des membres du jury, l'information des membres du jury sur l'objectif poursuivi par l'autorité publique, l'obligation d'anonymat des candidats. Dans le cas présent, même si les projets présentés étaient anonymes, celui de S. Calatrava était reconnaissable immédiatement ; la qualification justifiée ou non de star de l'architecture de cet auteur a vraisemblablement influencé le choix.

25. L'absence de demande pour la superficie située au-dessus de la nouvelle salle des pas perdus nous paraît due au fait qu'en dehors des équipements de services de la SNCB et de quelques boutiques prévus pour le 1<sup>er</sup> niveau, le programme de la société ne prévoyait pas d'affectation concrète pour le 2<sup>e</sup> niveau de l'immeuble. Il en irait différemment de l'ensemble immobilier de Mons : sa destination principale serait celle de centre de congrès, complétée par la galerie de liaison intra-muros Grands. Prés, les équipements attachés à ce type d'immeuble (entretien, sécurité, prévention de l'incendie, etc.) et quelques commerces. Surtout si l'étude de marché relative au centre de congrès n'a pas été faite de manière assez rigoureuse, l'incertitude quant à l'occupation de la construction et à son animation ne paraît pas fondée.



Structures en trois phases de 1986 à 1997, cette cité est une application tardive des principes urbanistiques du Mouvement moderne, mais nuancée sur le plan architectural par le recours aux caractères de l'architecture traditionnelle (volume, matériaux, mode de couverture, baies). Cet axe orienterait donc la rénovation et la construction d'immeubles situés dans l'ensemble urbain formé par :

- la place Léopold et les bâtiments qui la bordent ;
- l'actuel bâtiment des voyageurs ;
- l'ensemble immobilier qui serait édifié au-dessus des voies ;
- le nouveau bâtiment des voyageurs des Grands Prés ;
- la place de gare des Grands Prés et les immeubles qui l'encadreront.

La distance entre la façade arrière du bâtiment des voyageurs (B.V.) actuel et la limite ouest du domaine ferroviaire est de  $\pm 175$  m. Les occupations de sol pourraient être les suivantes à partir de la façade arrière du B.V. :

- sur  $\pm 15$  m : distance comprise entre cette façade et celle de l'ensemble immobilier ; cet espace servirait à établir un volume de liaison contenant le dispositif d'accès des usagers à la galerie du niveau supérieur à partir de la salle des pas perdus du B.V. actuel ;
- sur  $\pm 100$  m : longueur du bâtiment de l'ensemble immobilier perpendiculaire aux voies. Cette distance est supérieure à celle occupée par les 7 voies et leurs quais après désaffectation des voies situées du côté des Grands Prés. Le bâtiment contiendrait le centre de congrès et les équipements complémentaires, notamment la galerie de liaison ;
- sur  $\pm 60$  m : profondeur de la nouvelle place publique du quartier de gare des Grands Prés, entre l'ensemble immobilier et l'avenue urbaine (chemin de l'inquiétude) de ceinture de la ville nouvelle. Le nouveau bâtiment des voyageurs des Grands Prés serait soit intégré dans le centre immobilier, soit signalé par un volume en ressaut par rapport à ce dernier. C'est cette 2<sup>e</sup> option qui est indiquée aux schémas n<sup>os</sup> 2 et 3 (p. 19 et 33). Cet espace public, d'une superficie de  $\pm 1,2$  ha, serait le correspondant de la place Léopold de la ville ancienne et comporterait donc tous les équipements d'une place de gare : quais avec pavillons pour usagers des TEC, aires pour taxis et dépose-minute, éclairage, mobilier urbain, plantations...

Les longueurs ci-dessus sont données avec une marge d'erreur probable de 5 % mais elles montrent la répartition à opérer entre les espaces compris sur cette distance de  $\pm 175$  m, non extensible puisque limitée à ses deux extrémités : d'un côté par le bâtiment des voyageurs actuel à conserver et de l'autre par la voie d'accès à la cité administrative de l'État (chemin de l'inquiétude) formant limite nord-ouest du domaine de la SNCB

Il conviendrait, à partir de la place de gare des Grands Prés, de prévoir une transition harmonieuse vers la place centrale, cœur de la nouvelle ville, et à cette fin d'aménager la liaison pour piétons et cyclistes prévue au P.C.A. n<sup>o</sup> 34 entre

26

Les architectes J. Boseret-mali (1914), R. Stenier (1921) et L. Van Hove (1920) sortis tous trois de l'école d'architecture Saint-Luc à Schaerbeek fondent en 1949 le Groupe Structures. Le groupe fait partie avec R. Braem, le bureau L'equerre (Liège) et R. Paris de l'équipe d'architectes chargée de concevoir la cité-modèle du Heysel (1957-1964), ensemble d'immeubles érigés dans un vaste espace vert, en application stricte des principes de la Charte d'Athènes. Représentant typique des *golden sixties*, le Groupe Structures participa activement à la dégradation irréversible du paysage urbain et du patrimoine culturel immobilier du 19<sup>e</sup> siècle du centre de Bruxelles, notamment par la destruction de la Grand Poste et la construction du Centre Monnaie (1967-1971) et celle de l'immeuble Philips. Il fut également chargé d'établir les plans du vaste quartier Nord, inspiré de celui de la Défense à Paris. Il fut enfin auteur de projet de la cité administrative de l'État à Mons (pour plus de détails, voy. A. Van Loo, 2003).

27

Pour se figurer la superficie au sol de l'ensemble immobilier qui serait ainsi établi, on peut se référer à la nouvelle salle des pas perdus édifiée au-dessus des voies à Namur, elle s'étend sur  $\pm 8.500$  m<sup>2</sup> mais sa longueur ( $\pm 140$  m) est parallèle aux voies (et sa largeur,  $\pm 60$  m, perpendiculaire à celles-ci). Sur le site des Grands Prés, le complexe de cinémas Imaginons couvre une superficie au sol de  $\pm 13.000$  m<sup>2</sup>.

la nouvelle place de gare et le mail central avec franchissement de la Haine par une passerelle. Par ce cheminement, la distance entre la place de gare et le début du mail est de  $\pm 350$  m, tandis que celle entre le parvis du B.V., place Léopold, et la place centrale de la nouvelle ville située au bout du mail serait, pour un piéton empruntant la galerie du centre de congrès et la liaison décrite ci-avant, de  $\pm 800$  m, soit une durée de parcours de  $\pm 12$  minutes s'il se déplace à la vitesse de 4 km/h.

## B. Bâtiment

La plupart des grandes villes (Paris, Bruxelles, Berlin, Québec...) et des métropoles régionales (Luxembourg, Liège, Lille, Lyon...) ont édifié, depuis de nombreuses années, des centres de congrès. Certaines villes moyennes françaises (Le Mans, Reims, Valenciennes, Tours...) disposent également de tels centres. On s'y est référé pour proposer une superficie de planchers, encore que Mons ( $\pm 90.000$  habitants), comme la plupart des villes de Wallonie à l'exception de Liège, n'ait pas la taille de ces villes moyennes françaises (voy. tableau p. 21).

Pour l'ensemble immobilier qui serait édifié à Mons, on a retenu une superficie de  $\pm 10.000$  m<sup>2</sup> répartie sur deux niveaux de 5.000 m<sup>2</sup>. Les dimensions du bâtiment seraient donc les suivantes :

- longueur perpendiculairement aux voies :  $\pm 100$  m ;
- largeur :  $\pm 50$  m. Cette largeur est proposée afin de limiter le nombre de pilastres à implanter dans le réseau de voies mais si la contrainte de coût n'est pas dirimante, on peut retenir la variante consistant à établir une dalle de  $\pm 100$  m de côté, soit 10.000 m<sup>2</sup>, et prévoir éventuellement un second niveau si le programme de construction est plus ambitieux ;
- hauteur : si l'on retient un tirant d'air de 6 m pour la dalle à édifier au-dessus des voies, la hauteur sous corniche du bâtiment serait de  $6 \text{ m} + (2 \times 10 \text{ m}) = 26$  m.

La hauteur du corps central de la gare actuelle est de 14,70 m sous corniche et de 16 m au faite. Le bâtiment sera donc visible pour un observateur (citoyen, visiteur, touriste...) qui parcourt la perspective « haussmannienne » (depuis le carrefour formé par les quatre rues - Rogier, Athénée, Petite Guirlande, Masquelier jusqu'à la

place Léopold) en empruntant les rues Rogier et Léopold II, ainsi que de la rue de la Houssière en pente jusqu'au pied de la collégiale. Il conviendra donc de soigner la superstructure du nouvel immeuble en sorte qu'elle apparaisse, aux yeux de l'observateur, en harmonie avec le bâtiment des voyageurs, œuvre de R. Panis.

Ce bâtiment pourrait être une vitrine pour des administrations publiques (SNCB, ville de Mons) qui développeraient, lors de sa construction, les techniques les plus récentes destinées à lui conférer la Haute Qualité Environnementale (HQE) : réduction des émissions de CO<sub>2</sub> génératrice de l'effet de serre, efficacité énergétique par mise en œuvre d'une isolation soignée, recours aux énergies renouvelables (panneaux solaires, cellules photovoltaïques), économie de l'eau par recyclage, matériaux de construction écologiques tant pour le gros œuvre que pour les parachèvements. La SNCB apporterait ainsi sa contribution à l'application dans notre pays de la directive 2006/32/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 relative aux services énergétiques et à l'efficacité énergétique dans les utilisations finales. En France, en 2012, tous les bâtiments neufs devront être des «bâtiments basse consommation» (BBC), c'est-à-dire consommer moins de 50 kWh par mètre carré et par an (*Le Monde*, 26.09.08, p. 10). La nouvelle gare des Guillemins, érigée sur les plans de S. Calatrava, ne comporte aucun équipement producteur d'énergie renouvelable tel que cellules photovoltaïques, panneaux solaires, etc.

### C. Coût de revient

On a estimé le coût du futur ensemble immobilier par comparaison :

— d'une part avec le prix du m<sup>2</sup> d'immeubles de bureaux édifés en Belgique ;

— d'autre part avec celui de centres de congrès de même ampleur, édifés ou en projet dans cinq villes françaises moyennes.

### — Les immeubles de bureaux

Selon les renseignements recueillis auprès d'acteurs ou d'observateurs du secteur de la construction (promoteurs et architectes de l'immobilier de bureaux, administration des bâtiments de l'État), le coût de revient d'un immeuble de bureaux pourvu de tous les équipements techniques nécessaires se situe fin 2007 dans une fourchette comprise entre 1.500 et 1.980 €/m<sup>2</sup>. Ce coût comprend la construction, les honoraires d'auteur de projet et la TVA, à l'exclusion du prix du terrain.

Dans l'étude des valeurs de construction de nouveaux bâtiments de bureaux établie par la Commission pour l'Inventaire du Patrimoine de l'État, la valeur du m<sup>2</sup> de bureaux adaptée au 31.12.2007 s'élevait à 1.958 €/m<sup>2</sup>.

### — Les centres de congrès

Les informations obtenues auprès des villes de Le Mans, Reims, Valenciennes, Troyes et Nancy en ce qui concerne le coût des centres édifés ou en projet sont reprises ci-après. Les montants sont donnés à prix constants sur base des indices de l'Association belge des Experts (ABEx) de la construction.

On a retenu un coût de 2.800 €/m<sup>2</sup> compte tenu du fait que l'édification du centre de congrès proposé pour Mons sera soumise à diverses contraintes : construction sur pilotis au-dessus des voies, techniques spéciales pour les salles de réunion, bâtiment à haute qualité environnementale et application des contraintes de l'efficacité énergétique.

Le coût de revient du complexe immobilier de 5.000 m<sup>2</sup> au sol, sur deux niveaux (10.000 m<sup>2</sup>), s'élèverait à 2.800 €/m<sup>2</sup> X 5.000 m<sup>2</sup> X 2 n = 28.000.000 € (± 1.120.000.000 F.B.).

Dans le cas où la Ville et la SNCB jugeraient opportun de porter la surface de planchers de l'ensemble immobilier à 15.000 m<sup>2</sup>, le coût en serait de : 2.800 €/m<sup>2</sup> X 5.000 m<sup>2</sup> X 3 n = 42.000.000 € (± 1.680.000.000 F.B.).

28

À Namur, les superstructures des bâtiments du Ministère de l'Équipement et des Transports (M.E.T.) érigés au boulevard du Nord, à l'arrière du bâtiment de la SNCB construit au-dessus des voies, sont visibles de la rue Godefroid par-dessus le corps central monumental du bâtiment des voyageurs parfaitement restauré, et sont en discordance avec ce dernier.

29

J.O. L 114 du 27 avril 2006

Ville	Population hab.	Type d'immeuble	Nombre de niveaux	Superficie	Date d'achèvement	Coût de revient à prix constants*	Coût de revient au m <sup>2</sup>
Le Mans	± 150.000	palais des congrès et de la culture	3	± 5.500 m <sup>2</sup>	1982	± 12.035.000 €	± 2.190 €
Reims	± 187.000	centre de congrès	4	± 28.000 m <sup>2</sup>	1994	± 66.858.000 €	± 2.400 €
Valenciennes	± 45.000	théâtre et centre de congrès	7	± 8.580 m <sup>2</sup>	1998	± 25.000.000 €	± 2.900 €
Troyes (projet)	± 61.000	bureaux et auditorium	3	± 8.200 m <sup>2</sup>	projet 2011	± 20.000.000 €	± 2.440 €
Nancy (projet)	± 103.000	centre de congrès	4	± 21.000 m <sup>2</sup>	projet 2012	± 55.000.000 €	± 2.620 €

(\* ) Y compris les honoraires d'auteur de projet

Coûts comparés des centres de congrès existants ou en projet dans cinq villes moyennes de France.

La presse a indiqué que l'Union européenne pourrait subsidier la construction du centre de congrès pour un montant de 32.000.000 €<sup>30</sup>, ramené à 28.000.000 €. Cette ouverture de subside ne dispense pas la collectivité subsidiée de l'obligation de les utiliser avec l'efficacité maximale, en l'occurrence de construire ce centre à l'endroit approprié, là où il contribuera à mettre en œuvre un projet adopté de longue date par l'autorité locale, à savoir unir les villes ancienne et nouvelle de Mons. Cette jonction ne pourra le mieux se réaliser que par la construction de ce centre de congrès au-dessus des voies ferrées. On peut observer qu'aujourd'hui, dans le prix de revient d'une construction, le coût du gros œuvre équivaut globalement à celui des parachèvements. Pour le financement du centre immobilier, la SNCB supporterait la moitié ( $\pm$  14.000.000 €) correspondant au gros œuvre et la Ville les parachèvements ( $\pm$  14.000.000 €) avec un subside plus que suffisant de 28.000.000 € de l'Union européenne dont le solde pourrait être affecté à l'opération de valorisation urbaine du quartier de gare de l'intra-muros que l'on évoquera.

#### Les problèmes de mobilité en relation avec le fonctionnement de la gare de Mons

L'élaboration de plans communaux de mobilité est subventionnée depuis quelques années par le Ministère de l'Équipement et des Transports<sup>31</sup> et l'application des plans adoptés par les communes en est à ses débuts. On peut citer en exemple la ville de Mons qui a mis en œuvre une maîtrise progressive des problèmes de mobilité dans l'intra-muros. Ses principales composantes sont les suivantes : établissement d'un piétonnier dans des rues commerçantes du centre au milieu des années 1970 ; instauration, au début des années 1990, d'un plan de circulation inspiré du dispositif en boucles appliqué à Bath et destiné à décourager les automobilistes de pénétrer jusqu'au cœur de la cité ; en 1999, financement par la Région d'une étude des déplacements et du stationnement dans l'intra-muros ; à partir de 2000, mise en circulation de petits bus, d'accès gratuit et parcourant en plusieurs circuits les principales voiries du centre et des quartiers attenants aux boulevards. L'un de ces circuits passe par un parking de « persuasion » établi au cœur des Grands Prés. À terme, la Ville projette de remettre à double sens les boulevards, transformés en autoroute urbaine il y a  $\pm$  40 ans, afin de leur restituer leur fonction d'avenue urbaine.

On évoquera les questions de mobilité dans les quartiers de gare, de la ville ancienne et de la ville nouvelle, en particulier celles qui se posent encore à la place Léopold en ce qui concerne les transports en commun et le trafic automobile. Parmi les places publiques, il est une variété qui appelle une attention particulière car elle est concernée par l'évolution des formes de mobilité : la place de la gare. Il s'agit d'harmoniser les besoins des diverses catégories d'usagers (habitants, voyageurs, automobilistes) et de services (transports en commun, incendie, poste,

**Parmi les places publiques, il est une variété qui appelle une attention particulière car elle est concernée par l'évolution des formes de mobilité : la place de la gare.**

nettoyage, taxis, police, etc.). Les utilisateurs de cet espace public sont déjà en concurrence sans changement de densité des îlots proches de la gare. Elle s'exacerbe jusqu'au conflit lorsque l'objectif visant à accroître le nombre d'usagers du chemin de fer se traduit inévitablement par une plus forte occupation du sol permanente (les immeubles) ou temporaire (le parage).

#### 1. Les transports en commun

Le Gouvernement a invité la Société régionale wallonne des Transports (SRWT) à rédiger une étude sur « les développements possibles de transports structurants dans les principales villes de Wallonie ». Il a en outre réservé un budget pour la réalisation des infrastructures qui s'avèreraient nécessaires à Mons. Cette étude étant encore en cours d'élaboration, la société des TEC Hainaut n'a pu nous donner les choix qui seront opérés. On s'est donc borné à émettre quelques considérations à partir des informations assez lacunaires diffusées par la presse et celles contenues dans l'étude rédigée par la société TRANSITEC.<sup>32</sup>

#### 2. La place Léopold

La maquette de l'avant-projet de S. Calatrava présentée au public montre que la place, vide de tout équipement et apparemment affectée en sa totalité aux piétons, est en partie occupée par deux bâtiments bas en forme de boudins qui s'arrondissent à partir du hall central. Nostalgique du Mouvement moderne, l'architecte a déposé dans un espace abstrait un objet, comme il l'eût fait d'un pavillon sur le site d'une exposition universelle. Faut-il rappeler qu'une place publique n'est pas un désert uniquement destiné à faire valoir un bâtiment ? En réaction sans doute à la folie du « tout pour la voiture » des décennies 1960-1980, l'auteur de projet, par un phénomène de double frénésie, a choisi l'option inverse du « rien pour la voiture », manquant de nuance mais propre à séduire les esprits superficiels. Il paraît certain que, dans la ville de structure traditionnelle, l'automobile devrait occuper la dernière place dans la priorité de passage mais il est illusoire de prétendre l'éliminer totalement en certains endroits tels que précisément les places de gare. Celles-ci doivent être des « zones de rencontre »<sup>33</sup> des lieux de coexistence pacifique entre les piétons, cyclistes, taxis, transporteurs en commun et automobilistes disciplinés qui pratiquent la « dépose-minute ».

<sup>30</sup> Le Soir, 31.05-01.06/2008.

<sup>31</sup> Aujourd'hui : le Service public de Wallonie (SPW) - Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques (DG02) - B, boulevard du Nord - 5000 Namur.

<sup>32</sup> Plan de déplacements et de stationnement, novembre 2000.

<sup>33</sup> Selon l'appellation introduite récemment dans le Code de la Route.

Comment se présente la mobilité à la place Léopold ? L'utilisation du sol de cette place est répartie en trois zones :

- une zone centrale destinée aux piétons avec bancs, pavillon du tourisme et arbres en alignement ;
- deux zones latérales affectées aux arrêts de bus et à deux petits parkings pour le stationnement de courte durée ;
- un parvis en face du corps central du bâtiment des voyageurs et des larges trottoirs en face des deux ailes ainsi que devant les hôtels, restaurants et cafés du côté est.

Les zones centrale et latérales sont entourées par une voirie à deux bandes mises à sens unique antihorlogique ; en fait, l'ensemble du dispositif fonctionne comme un vaste giratoire distribuant le trafic automobile (voitures, taxis et bus) selon quatre directions : le boulevard Gendebien, la rue Léopold II (à sens unique vers le centre), la rue de la Houssière (à double sens), le boulevard Charles-Quint. En semaine, des embouteillages se produisent aux heures de pointe sur ce giratoire. On peut cependant observer qu'ils ne sont pas plus importants que ceux qui se forment le matin à l'avenue de l'Université (mouvement banlieue-centre ville) et en fin de journée sur les voies latérales de dégagement des boulevards vers les chaussées de Bruxelles et de Binche.

Il ne semble pas que les mesures à prendre pour réduire les encombrements de la place Léopold doivent consister en une nouvelle modification du tracé des voiries. Depuis quarante ans, trois réaménagements ont été effectués sur cette place, qui avaient pour but de concilier progressivement l'occupation de l'espace par les usagers fragiles (piétons, cyclistes) et la fluidité du trafic des voitures, bus et taxis. Rappelons quelques faits qui conditionnent la circulation sur cette place Léopold.

### 3. La reconversion des boulevards de ceinture en artère urbaine (voy. schéma n° 1, p. 15)

Au milieu des années 1970, les travaux exécutés sur les boulevards par l'Administration des Routes<sup>34</sup> avaient pour objectif de mettre toutes les allées (centrale et latérales) à sens unique antihorlogique, à l'exception des boulevards Charles-Quint et Gendebien dont l'allée interne était maintenue à contre-sens. Selon les comptages effectués avant l'exécution des travaux, la section comprise entre les portes de Ghlin et de Jemappes était celle qui supportait le trafic le plus intense de toute la ceinture routière. La grande voirie, de tracé parallèle aux boulevards dans l'intra-muros, était destinée à recevoir une partie du trafic en sens inverse (horlogique), sauf entre les deux portes où cette grande voirie n'existe pas. Il en résulte que ce trafic est dirigé à partir de la porte de Jemappes vers l'allée interne du boulevard Gendebien dont l'aboutissement est... la place Léopold.

En même temps, deux ouvrages d'art importants étaient réalisés aux abords immédiats des ponts sur les voies ferrées à la porte de Ghlin (vers l'avenue de l'Université) et à la place des Alliés (vers

l'avenue de Jemappes). Leur configuration, qui était conçue en fonction de la mise à sens unique antihorlogique des boulevards, conduisait à rabattre un volume de trafic vers la place Léopold. Ainsi par exemple :

1. les automobilistes des communes d'Hyon et de Mesvin qui désirent se rendre à Jemappes, Quaregnon, Hornu... par la R 22 sont obligés de faire le tour des boulevards mis à sens unique (antihorlogique), ce qui constitue un gaspillage d'énergie. Ceux qui empruntent la grande voirie (à sens unique opposé) pour raccourcir le trajet ne peuvent emprunter l'ouvrage d'art de la porte de Jemappes à quelques centaines de mètres de la R 22 et sont obligés de faire le détour par le giratoire de la place de la gare pour se diriger vers le boulevard Gendebien et, par le pont du chemin de fer, gagner Jemappes ;
2. les automobilistes venant du quartier de la place du Parc qui désiraient se rendre à Jemappes, Quaregnon, Hornu... étaient contraints jusqu'il y a peu de suivre la rue C. de Bettignies puis la rue de la Houssière et ensuite encombrer la voirie de la place Léopold avant de poursuivre leur route par le boulevard Gendebien vers la R 22.<sup>35</sup>

Pour réduire l'encombrement de la place Léopold, il semble donc inutile de modifier l'importance relative accordées aux différents usagers (voitures, bus, piétons, taxis, vélos...) et de modifier en conséquence le tracé de la voirie périphérique mais il serait opportun de détourner de ce site la fraction la plus grande possible du trafic automobile par plusieurs mesures.

— Il convient de modifier la configuration des deux ouvrages d'art des portes de Ghlin et de Jemappes en sorte que l'automobiliste qui s'y engage puisse le quitter dans n'importe quelle direction. Cette modification a été réalisée à celui de la porte de Ghlin par l'établissement d'un giratoire au-dessus du tunnel existant. Le problème décrit ci-dessus dans l'exemple n° 2 doit normalement être résolu. Il conviendrait d'effectuer le même remodelage à l'ouvrage de la porte de Jemappes par l'ajout d'un giratoire.

— Dans son rapport final déposé en novembre 2000, le bureau d'études TRANSITEC, chargé par le Ministère de l'Équipement et des Transports de rédiger le projet de plan des déplacements et de stationnement de Mons indiquait, après avoir testé plusieurs variantes pour l'organisation du trafic des boulevards : «La variante retenue est de mettre le boulevard central à double sens et d'inverser le sens de circulation de la contre-allée intérieure (sens horlogique). Elle répond aux objectifs fixés à l'échelle du centre-ville, en optimisant l'utilisation du réseau disponible (accessibilité améliorée au centre et diminution des nuisances actuelles)». <sup>36</sup> L'auteur de projet ajoutait : «En considérant la structure actuelle du trafic sur les boulevards et la Grande Voirie, la variante retenue pourrait engendrer les effets suivants sur les charges de trafic :

- une augmentation de trafic sur le boulevard central par rapport à la situation actuelle (environ 30.000 véh./j en double sens attendus) ;
- une diminution du trafic sur la contre-allée

<sup>34</sup> En 1973, lorsque l'Administration des Routes a établi le projet de recalibrage des boulevards et de la grande voirie, celui-ci a soulevé nombre de protestations et de polémiques. Des comités de quartier se sont créés, dont le plus actif fut le «Comité d'action boulevards-grande voirie». À l'époque, l'asbl «Sauvegarde et Avenir de Mons» (SAM) s'est engagée dans une critique intelligente du projet qu'elle exprima dans des réunions, des émissions de télévision et la diffusion de textes. Une délégation de SAM fut reçue au cabinet du Ministre R. Urbain, en charge des travaux publics, par un conseiller, malheureusement borné et influent, qui recommanda au ministre d'adopter le plan de l'Administration des Routes prévoyant la mise à sens unique antihorlogique de toutes les voies des boulevards et la mise à sens unique inverse de la grande voirie.

<sup>35</sup> Selon un comptage effectué par la Direction du Trafic et de la Sécurité routière en mars 2002, le nombre de véhicules/jour recensés à la gare de Mons (dans le sens porte de Parc-gare) s'établissait ainsi : lundi : 5587 - mardi : 7539 - mercredi : 7549 - jeudi : 7633 - vendredi : 7605 - samedi : 6038 - dimanche : 4551.

<sup>36</sup> On en revient ainsi à la solution préconisée en 1973 par l'asbl SAM. Il aura fallu plus de 30 ans pour que les pouvoirs publics (autorités politiques, administrations) prennent conscience que la décision prise de manière autocratique n'était pas la meilleure et était dommageable pour la qualité de la vie dans la zone centrale de la ville.

- extérieure (10 à 15.000 véh./j attendus);
- une augmentation de trafic sur la contre-allée intérieure (5 à 10.000 véh./j attendus);
- une diminution de trafic sur la Grande Voirie (6.500 véh./j attendus).

Au total en section, les charges de trafic escomptées seront au maximum de 50.000 unités véhicules par jour.»

Cette remise à double sens aura également comme conséquences :

- la circulation sur la ceinture devra absolument être limitée à 70 km/h, voire à 60 km/h, alors que cette limitation n'est jamais respectée aujourd'hui. À ce sujet, rappelons que le débit d'une voie croît avec la vitesse jusqu'à  $\pm 50$  km/h; au-dessus de cette vitesse, il diminue car la distance que les automobilistes ménagent entre eux augmente rapidement par crainte de la collision (R. Auzelle, 1961). J. Forrester rappelle que les études menées aux États-Unis dès les années 1950 établissaient à 22 miles/heure ( $\pm 37$  km/h) la vitesse optimale pour évacuer le débit maximum de véhicules<sup>37</sup>;
- la remise à sens horlogique des allées internes des boulevards amènera sur celles-ci un trafic plus important, ce qui constituera une gêne accrue pour les habitants riverains. Cependant, la baisse générale de la vitesse des véhicules aura pour effet de réduire la nuisance par le bruit et la consommation de carburant, ce qui sera conforme aux multiples résolutions plaidant pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>;
- en ce qui concerne la place Léopold, si le double sens est rétabli sur les boulevards, une partie du trafic de l'allée interne du boulevard Gendebien, qui encombre aujourd'hui la place, sera reportée sur l'allée centrale à double sens, dont le passage au droit de la gare se fait en souterrain.
- L'aménagement progressif du quartier de gare des Grands Prés, et en particulier l'établissement du parking de persuasion pour 800 voitures, pourrait réduire la charge des véhicules passant à la place Léopold du fait de la diminution du nombre d'automobilistes navetteurs se rendant aux parcs de stationnement sis en bordure des boulevards Gendebien et Charles-Quint.

#### 4. Les déplacements et le stationnement dans le nouveau quartier de gare des Grands Prés et sa desserte par une avenue urbaine

Selon le périodique *Mons Magazine* (mai 2008), la SNCB prévoit de porter à 800 le nombre de places de stationnement accessibles aux usagers du chemin de fer sur un parking aménagé en majeure partie du côté des Grands Prés. L'option paraît justifiée si l'on retient que bon nombre des usagers y accéderont à partir de l'autoroute. L'établissement de ce parking au bout du chemin de l'Inquiétude (voie d'accès à la cité administrative), conformément au plan de destination du P.C.A. n° 34, aura pour effet de dévier vers ce site extérieur nombre de véhicules qui aujourd'hui se rendent aux deux parkings situés sur le domaine du chemin de fer, en bordure des boulevards Charles-Quint et Gendebien, en passant par le

giratoire de la place Léopold. Cependant, l'accès à ce nouveau parc de stationnement ne se fera pas de façon optimale sans aménagement de voirie.

— Du côté sud, le raccordement du chemin de l'Inquiétude à la chaussée de Jemappes est dangereux du fait qu'il se trouve au pied de la descente du pont du chemin de fer. Aux heures de pointe, le carrefour ne supportera pas l'afflux supplémentaire de trafic en provenance des quartiers sud de la ville ou du Borinage à l'arrivée et du parking de la SNCB à la sortie. Pour remédier à cette situation, nous proposons de moderniser la voirie en ligne droite du Quai sud (ancien chemin de Valenciennes) parallèle à la Haine afin d'y faire passer une partie du trafic vers le giratoire d'accès aux Grands Prés situé à l'avenue de Jemappes. Ce chemin, repris en zone de voirie sans spécification au P.C.A. n° 34, est séparé de la Haine tout d'abord par un bel alignement de platanes ensuite par un chemin de berge repris en «liaison cycliste en site propre». L'aménagement de ce chemin du Quai sud en vue de le transformer en avenue urbaine à deux bandes de circulation pourra aisément se faire par un faible élargissement sur sa rive sud en bordure de laquelle n'existent que quatre habitations en fort recul par rapport à l'alignement. À son extrémité ouest, les dégagements existants permettront de raccorder la voirie améliorée au giratoire de l'avenue de Jemappes avec l'expropriation d'une seule habitation. Celui-ci comporte quatre accès (deux sur la N 51, un pour la voirie du domaine des Comtes de Hainaut et un pour la voirie des Grands Prés) et devra être réapproprié ou son accès réaménagé. La modernisation viserait à faire de ce chemin une voirie pourvue de tout l'équipement adéquat : deux bandes de roulement avec trottoir, adductions en eau, gaz, électricité, égouttage, réseau téléphonique et TV, éclairage public, mobilier urbain, la vitesse des véhicules ne devant pas dépasser 50 km/h. Cette modernisation sera également utile pour le développement de l'habitat sur le vaste espace compris dans le triangle formé par l'avenue de Jemappes, le Quai sud et le chemin de l'Inquiétude, repris pour sa totalité en zone destinée à l'habitation au P.C.A. n° 34.

— Du côté nord, le chemin de l'Inquiétude est une voirie en impasse à l'extrémité de la cité administrative. Toutefois, le plan de destination du P.C.A. n° 34 indique un projet de «liaison routière» (rubrique 81.2) selon un tracé en forme de Y qui, partant de cette route en impasse, dirige l'une des deux branches vers l'est pour aboutir à l'allée externe du boulevard Charles-Quint au droit de la place de Vannes et la seconde vers le nord-ouest pour rejoindre la nouvelle avenue Th. Edison (site des Grands Prés) après avoir franchi la Haine. Cette dernière avenue conduit en ligne droite au giratoire «Imagimons», principal rond-point distribuant le trafic provenant de la ville ancienne ou de l'autoroute E19-E 42. La construction de cette route de liaison entre le chemin de l'Inquiétude et l'avenue Th. Edison est indispensable au fonctionnement du parking de la SNCB.

Cette avenue urbaine, créée par modernisation de voirie existante ou ouverture de voirie, joindra le giratoire de l'avenue de Jemappes au giratoire Imagimons en passant par la cité administrative

37  
*Vehicular traffic flow.*  
 Scientific American cité  
 par J. FORRESTER dans  
*Bicycle transportation.*  
 Massachusetts Institute of  
 Technology, ed. 1983.

et les équipements qui seront installés aux abords du domaine de la SNCB : place et quais des TEC, nouveau bâtiment des voyageurs au pied de l'ensemble immobilier construit au-dessus des voies, parc de stationnement pour navetteurs, etc. Elle aurait une longueur de  $\pm 1$  km et constituerait en quelque sorte la voirie urbaine de périphérie entourant sur ses sections sud et est le centre de la nouvelle ville, les sections nord et ouest étant déjà matérialisées par l'avenue Th. Edison et le boulevard périphérique.<sup>38</sup>

Ces travaux d'infrastructure qui visent à assurer l'intermodalité (route-rail) et la desserte du futur quartier de gare des Grands Prés pourraient être financés par la SNCB qui dispose d'un budget appréciable pour la rénovation de la gare de Mons. On peut rappeler à ce propos que, dans les années 1980-1990, la Société a pris en charge la construction de voiries destinées à rétablir ou faciliter la circulation automobile entre des villages ou hameaux séparés les uns des autres du fait de la construction des lignes pour TGV.

Les autres travaux d'équipement du quartier de gare.

- La construction d'une passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de la Haine, dans l'axe du mail central de la ville nouvelle (axe initial du plan directeur du campus) en sorte d'assurer une liaison paisible entre le futur quartier de gare et la place centrale existante des Grands Prés.
- La démolition d'un petit pont d'ancien chemin de fer industriel à une voie (à proximité de l'avenue des Bassins), sans intérêt et inesthétique par sa position en biais sur la Haine. L'entreprise chargée de la construction du pont pour trafic motorisé pourrait être chargée en même temps de cette démolition. Les trois projets : construction d'un pont et d'une passerelle et démolition du pont en biais sur la Haine devraient faire l'objet d'un appel d'offres unique afin de ne pas allonger inutilement la durée de travaux perturbants pour le milieu biologique formé par la rivière et ses berges.
- La construction du bâtiment des voyageurs des Grands Prés, adossé à l'ensemble immobilier.
- L'aménagement de la place de gare des Grands Prés axée sur l'ensemble immobilier.
- L'établissement du parking de persuasion pour 800 voitures en dessous de cette place permettrait aux navetteurs d'accéder, à l'abri des intempéries, au bâtiment des voyageurs et aux passages supérieur et sous-voies. La construction en sera évidemment coûteuse puisque le terrain est situé à faible distance de la Haine. La nappe phréatique étant en affleurement, il sera

probablement nécessaire d'établir des murs emboués.

S'il n'est pas établi sous la place, ce parking de 800 places sur deux niveaux de 1 ha pour 400 voitures devrait être installé à proximité et au nord de cette place, en effet :

- au sud, l'espace est limité du fait de la présence d'installations ferroviaires : ateliers, voies de triage et desserte... ;
- la section de l'avenue urbaine de ceinture qui accueillera le volume le plus important de voitures sera normalement celle joignant le giratoire Imagimons à la cité administrative puisqu'elle recevra le trafic venant de l'auto-route et des quartiers centraux et est de la ville.

Si le centre de congrès se concrétise et les colloques n'ayant pas souvent lieu le week-end, des emplacements de parcage supplémentaires seront peut-être nécessaires, tous les congressistes ne voyageant pas par fer.

##### 5. Coût des équipements (voirie, ponts, parking, bâtiment de gare, place) du quartier de gare des Grands Prés

L'estimation des différents coûts a été faite à partir des informations qui nous ont été communiquées par les entreprises de travaux publics GALÈRE, 73, rue Joseph Dupont, EMBOURG et WANTY, 159, route de Charleroi, Binche (Épinois).

- Aménagement d'une avenue urbaine de ceinture sud de la nouvelle ville, entre le giratoire de l'avenue de Jemappes et celui d'Imagimons avec utilisation partielle de la voie d'accès à la cité administrative (chemin de l'Inquiétude), longueur  $\pm 1.000$  m :  $\pm 750.000$  €
- Raccordement de l'avenue urbaine au giratoire de l'avenue de Jemappes :  $\pm 750.000$  €
- Construction sur la Haine d'un pont pour le passage de l'avenue urbaine (section reliant le parking de la SNCB à l'avenue Th. Edison) et d'une passerelle pour modes doux reliant la place de gare au mail central :  $\pm 1.000.000$  €
- Démolition du pont en biais du chemin de fer industriel à une voie sur la Haine :  $\pm 150.000$  €
- Établissement d'un parking à deux niveaux pour 800 voitures sur une partie des voies désaffectées de la gare (superficie au sol : 1 ha) :  $\pm 8.000.000$  €
- À front de la place de la gare des Grands Prés, construction d'un bâtiment des voyageurs adossé au centre de congrès et donnant accès à la galerie supérieure et aux passages sous-voies :  $\pm 3.000.000$  €

38

Il ne semble pas opportun, du moins à court terme, de construire au-dessus des voies de chemin de fer la 2<sup>e</sup> branche de l'Y routier, en effet le trafic provenant du nord et de l'est de la ville par les boulevards de ceinture peut emprunter l'avenue de l'Université et, par le giratoire Imagimons, accéder au parking de la SNCB. D'autre part, si cette route est à double sens, les véhicules venant de ce parc risquent d'accroître l'encombrement de l'allée externe du boulevard Charles-Quint fort chargée aux heures de pointe. Ce projet routier n'est d'ailleurs plus repris parmi les voiries à construire dans le plan des déplacements et de stationnement élaboré par TRANSITEC, adopté par la Ville en 2000 et revu en 2004. Ce plan revu propose d'établir au même endroit une passerelle pour les usagers lents qui joindrait le boulevard au parking de la SNCB, mais elle devrait être couverte et la sécurité assurée à 99 %, autant dire qu'il s'agit d'un vœu pieux.

— Aménagement de la place de gare des Grands Prés, comportant tous les équipements d'une place urbaine : ± 5.000.000 €

Coût total des équipements qui seraient pris en charge par la SNCB sur le site des Grands Prés : ± 18.650.000 € (± 746.000.000 F.B.)

#### Coûts comparés des programmes

Le budget prévu par la SNCB pour la démolition du bâtiment des voyageurs actuel et la construction de la nouvelle gare s'élève à 110.000.000 € (± 4,4 milliards F.B.). On trouvera ci-après un récapitulatif des coûts comparés entre le programme du projet de S. Calatrava et la proposition de programme alternatif.

#### Programme de l'avant-projet de S. Calatrava

- Travaux de **modernisation des équipements techniques** indispensables au bon fonctionnement de la gare de Mons : nouvelle cabine, modification du réseau de voies (suppression de voies et allongement des voies 8 à 11), transfert d'équipements, etc. : ± 25.000.000 €
- Construction d'un **nouveau bâtiment des voyageurs et d'une passerelle d'accès** aux quais formant liaison avec le site des Grands Prés : ± 85.000.000 €

Coût total selon les informations données par les média en 2008 et confirmées par la Ministre I. Vervotte : ± 110.000.000 € (± 4.400.000.000 F.B.)

Ce montant est évidemment disproportionné par rapport à la marchandise fournie. En effet, il ne couvre :

- ni la construction d'un immeuble à usage principal de centre de congrès dont la Ville de Mons souhaite l'établissement sur le domaine du chemin de fer ;
- ni la construction d'un bâtiment des voyageurs dans le futur quartier de gare des Grands Prés ;
- ni la construction du parking pour 800 voitures prévu par la SNCB sur une partie des voies désaffectées ;
- ni la construction d'une voirie et d'un pont sur la Haine, indispensables pour assurer, du côté des Grands Prés, une bonne liaison de ce parking avec les principales infrastructures routières de desserte (avenue de l'Université, avenue de Jemappes, autoroute) ;
- ni le réaménagement de la place Léopold induit par la forme même de l'édifice, pour permettre la

circulation aisée des bus des TEC, des taxis, des voitures, etc. ;

- ni les augmentations probables du coût de réalisation si l'on en juge par le coût final de construction de la gare des Guillemins (± 300.000.000 € ?) dont l'auteur de projet est S. Calatrava.

#### Programme alternatif proposé

- Travaux de **modernisation des équipements techniques** indispensables au bon fonctionnement de la gare de Mons : nouvelle cabine, modification du réseau de voies (suppression de voies et allongement des voies 8 à 11), transfert d'équipements, etc. : ± 25.000.000 €
- Conservation et **restauration complète du bâtiment des voyageurs** (B.V.) actuel avec prolongement des passages sous voies vers le nouveau B.V. à ériger à front de la nouvelle place de gare des Grands Prés : ± 25.000.000 €
- Construction du **gros œuvre d'un ensemble immobilier** à usage principal de centre de congrès et quelques commerces, y compris la galerie d'accès aux quais et de liaison avec le site des Grands Prés - dalle au-dessus des voies (50 m X 100 m), deux niveaux de 5.000 m<sup>2</sup> = 10.000 m<sup>2</sup> : ½ du coût d'un centre de congrès : ± 14.000.000 €
- Travaux d'équipement sur le site des Grands Prés :
  - aménagement d'une avenue urbaine avec raccordement au giratoire de Jemappes
  - construction sur la Haine d'un pont pour trafic motorisé et d'une passerelle pour piétons et vélos, et démolition d'un pont de chemin de fer désaffecté
  - construction d'un parking pour 800 voitures sur deux niveaux
  - édification du bâtiment des voyageurs des Grands Prés
  - aménagement de la place de gare des Grands Prés : ± 18.650.000 €

Total : avec ensemble immobilier de ± 10.000 m<sup>2</sup> : ± 82.650.000 € (± 3.306.000.000 F.B.)

On voit ainsi que, avec une dépense totale de ± 82.650.000 €, inférieure de ± 27.350.000 € (± 1.094.000.000 F.B.) aux 110.000.000 € prévus pour la réalisation du projet de S. Calatrava, le programme proposé apporte une plus-value considérable aux deux quartiers de la gare de Mons, celui de la ville ancienne et celui de la ville nouvelle.

Quelle affectation donner à ce montant de ± 27.350.000 € ? Ainsi que l'ont rappelé Madame J. Boulet et Monsieur Fr. Bellot, députés fédéraux dans leurs questions parlementaires, il subsiste un nombre suffisant de bâtiments des voyageurs à rénover dans le secteur de Mons-Borinage pour que la SNCB n'ait aucun embarras à dépenser ces 27.350.000 € de manière utile.

### L'architecture

Après avoir resitué le projet de rénovation des installations ferroviaires au regard de la planification spatiale et sous l'angle de l'urbanisme, on abordera la question de l'architecture et celle de la protection du patrimoine immobilier qui lui est liée.

#### 1. Le bâtiment des voyageurs (B.V.) de R. Panis

La station inaugurée en 1877 ne subit pas de dommage pendant la guerre 1914-1918 mais les bombardements du 10 mai 1940 par l'aviation allemande et de mai 1944 par l'aviation alliée l'ont endommagée. Le nouveau B.V. sera l'œuvre de l'architecte-urbaniste R. Panis et de l'ingénieur des chemins de fer Depret. Édifié de 1947 à 1952 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. Les façades des trois corps sont puissamment rythmées par de hauts pilastres engagés aux arêtes arrondies s'élançant du sous-bassement à la corniche en saillie. Ceux-ci délimitent 44 travées vitrées : 7 entièrement vitrées dans le corps central, 17 avec allèges dans chacune des deux ailes, complétées par 3 travées en léger recul à l'aile de droite.

Le bâtiment central présente sur ses quatre façades un parement en pierre de Soignies. Un grand cadran indique l'heure (toujours exacte plus une minute) en haut de la verrière centrale, décalé à droite afin qu'il soit visible à la fois de la rue Rogier et de la rue de la Houssière. Les toitures à revêtement en cuivre couvrent de manière discrète l'édifice, en légère pente mais suffisante pour lui donner un aspect achevé, qualité dont sont dépourvues nombre de constructions d'aujourd'hui. La gare referme de manière monumentale l'espace public formé par la place Léopold, dont une partie constitue le parvis. Sa monumentalité tempérée s'accorde bien avec l'ensemble architectural à ordonnance inspiré de l'architecture

### L'architecte-urbaniste René Panis (Liège 1910 - Mons 1987)

Architecte diplômé de l'Académie des Beaux-Arts de Mons (1932) et architecte-urbaniste de l'Université libre de Bruxelles (1940), R. Panis fut planificateur spatial, urbaniste et architecte inspiré à la fois par les Congrès internationaux d'Architecture moderne (CIAM) tenus par les adeptes du Mouvement moderne au cours des années 1920-1950, et par le mouvement des cités-jardins issu des idées émises par E. Howard.

— En tant que planificateur spatial, il est l'auteur de la première étude préalable au plan d'aménagement de la région Mons-Borinage, dans lequel il applique les principes de la Charte d'Athènes adoptée par les congressistes des CIAM sous l'impulsion de Le Corbusier. Ce document inspira la conception de l'avant-projet de plan de secteur de Mons-Borinage.

— Urbaniste, il trace les plans de reconstruction de la ville de Saint-Ghislain bombardée en 1944, dans lesquels il introduit la notion de zonage tout en conservant la texture de la ville traditionnelle. Il établit le plan de la cité-parc du Bois de Mons (1957), l'une des cités de logements sociaux les plus avenantes de Wallonie. Il fait également partie du groupe d'architectes composé de A. Bontridder, R. Braem, L'Équerre, Groupe Structures et J. Hendrickx chargés de concevoir la cité modèle du Heysel à Bruxelles (1957-1974) et l'ensemble de logements sociaux de Droixhe à Liège, exemples d'application en Belgique des principes de la Charte.

— Comme architecte, il construit des habitations individuelles qui ont conservé leur élégance faite de modernité intégrée au contexte de la rue : notamment les maisons n° 125, boulevard Kennedy, Mons ; n° 34, rue de l'Indépendance, Hyon ; n° 118, rue Houzeau de Lehay, Hyon. Il est également l'auteur d'édifices publics de qualité construits à Mons : la nouvelle gare (1950) remplace l'ancienne de 1877 endommagée par les bombardements de 1940 et 1944, et la cité estudiantine de la Faculté polytechnique (1963).

On peut ranger R. Panis parmi les architectes hennuyers dignes d'intérêt des quatre décennies s'étendant de 1935 à 1975, aux côtés de H. Lacoste (1885-1968), M. De Pelsenair (1890-1981), V. Bourgeois (1897-1962), J. Dupuis (1914-1984)...

haussmannienne qui embellit la place sur ses côtés sud et sud-est, le côté nord-est étant bordé de bâtiments édifiés en 1950, sans grande qualité mais de faible hauteur permettant ainsi aux voyageurs d'apprécier une vue sur le «mont de Mons» au sortir de la station. On proposera une autre option pour ces immeubles tendant à restituer à la place Léopold son caractère de place à programme.

**La conservation du bâtiment des voyageurs (B.V.)**  
La SNCB ayant opté pour le maintien des services d'accueil, d'administration et de délivrance des titres de transport au niveau du parvis du B.V., complété par la construction d'un passage supérieur d'accès aux quais et aux Grands Prés, il est évident que le bâtiment des voyageurs de la gare de Mons doit être conservé lors même que des espaces seront libérés du fait du transfert dans un bâtiment nouveau des équipements techniques occupant certains locaux.

— Ce bâtiment construit en béton armé est très solide. Des rénovations y ont été régulièrement apportées, notamment à la toiture en cuivre qui a été entièrement restaurée il y a peu de temps. Selon les services techniques du groupe SNCB de Mons, l'argument de l'obsolescence qui serait avancé pour justifier la démolition de cet immeuble est totalement dénué de fondement. Il devra cependant être remis aux normes pour être moins consommateur d'énergie. Il serait inconvenant que les pouvoirs publics dépensent à nouveau une somme importante pour le détruire quand on sait que la démolition du bâtiment du tri postal a coûté ± 1.000.000 € (± 40.000.000 F.B.).<sup>39</sup>

— Il constitue un témoin très intéressant de l'architecture moderne à Mons. Les exemples de bâtiments de qualité de cette époque ne sont pas nombreux, on peut citer l'aile moderne de l'école normale, rue des Arquebusiers, selon les plans des architectes Bauduin et Bertiaux, et le gouvernement provincial, rue Verte, sur les plans établis en 1939 par les architectes Gauquie et Godin et achevé en 1953.<sup>40</sup>

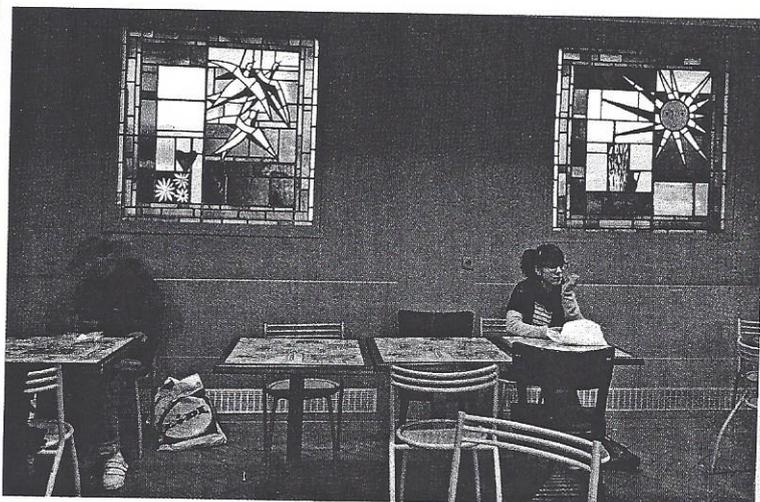
— Le protocole d'accord conclu en 2003 entre les trois administrations intéressées par l'aménagement des gares et de leur environnement (SNCB, SRWT, DGATLP) déclare dans ses recommandations ayant trait au choix à opérer entre conservation et démolition-reconstruction des bâtiments ferroviaires: «Fortement ouvragée ou plus simple, l'architecture des gares anciennes possède des caractéristiques volumétriques et stylistiques bien marquées et est en général de très bonne facture. Avant de songer à la démolition d'un édifice, il y a toujours lieu de rechercher l'adéquation entre le programme actuel et le bâtiment existant, de comparer le coût global (maintien, entretien, exploitation) avec celui d'une reconstruction. Même compte tenu du coût global d'entretien et d'exploitation des gares existantes, leur maintien pourrait, selon le cas être préférable à leur démolition suivie de la reconstruction, eu égard à la bonne qualité architecturale de ces édifices et à l'image qu'elles donnent du quartier où elles sont établies.»

39  
R. Panis fut également chargé d'établir les plans du bâtiment du tri postal (1980) sur le terrain occupé jusqu'en 1960 par le bâtiment de la poste édifié en 1873 et d'y prévoir le départ de la passerelle destinée à enjamber les voies ferrées pour rejoindre le site des Grands Prés. R. Panis, architecte de la transition entre l'architecture traditionnelle et celle du Mouvement moderne crut bon en fin de carrière de sacrifier à la mode du temps en produisant un bâtiment constitué d'une carosse posée sur des supports en béton, en rupture à la fois avec les immeubles haussmanniens et l'honorable bâtiment des voyageurs qu'il avait construit trente ans auparavant. En suite de la réorganisation de ses services, l'administration de la poste vendit l'immeuble à la SNCB qui décida de le démolir, décision précipitée. La démolition du bâtiment faite en 2007 fut d'un coût nettement supérieur aux prévisions budgétaires, sa solidité étant remarquable. Les poutres en béton précontraint soutenant l'étage étaient identiques à celles utilisées pour la construction de ponts d'autoroute. Un architecte de talent eut certainement pu reconditionner et habiller l'immeuble en sorte, compte tenu de sa nouvelle destination, de l'accorder cette fois avec l'environnement bâti.

— L'immeuble recèle des œuvres d'art bien intégrées, caractéristiques des années 1950 en Hainaut:

- une fresque monumentale décore la partie haute des trois murs de la salle des pas perdus, faisant face aux portes d'entrée surmontées des hautes verrières du corps central. L'œuvre originale fut réalisée par le peintre J. Dhondt en 1957.<sup>41</sup> Malheureusement réalisée sur des panneaux de contreplaqué recouverts de plâtre, elle perdit de sa fraîcheur avec le temps. En 2003, l'administration des chemins de fer en commanda une copie à l'artiste D. Cakir qui l'exécuta sur des panneaux en acier ensuite traités pour fixer les pigments. À l'œuvre originale, dont le dessin empreint de spontanéité et animé de tonalités tout en nuances exprimait la nostalgie des trains et des métiers d'autrefois et la magie des principaux personnages du folklore montois, a succédé une copie au dessin dur et aux tons brillants qui donnent à l'œuvre un aspect guindé. La sensibilité différente de D. Cakir y est sans doute pour quelque chose, mais l'utilisation d'un support en métal a rompu le charme qui émanait du travail de J. Dhondt;
- des vitraux d'une belle facture animent quatre baies donnant sur les quais de la «buvette» autrefois à usage de restaurant et aujourd'hui de cafétéria. Œuvre de G. Boulmant et Z. Busine<sup>42</sup>, ils ont pour thème le soleil, la lune, les oiseaux, les fleurs et les arbres. Aujourd'hui, deux de ces baies donnent jour dans un local de réserve de la cafétéria. Les vitraux qui les égaient sont donc invisibles pour le public. Lors de la restauration des locaux du B.V., il sera indispensable de restituer à la «buvette» son espace originel et ainsi redonner à ces beaux vitraux le cadre qu'ils méritent;

Vitraux de G. Boulmant et Z. Busine conservés dans la buvette de la gare de Mons. Deux vitraux ne sont plus visibles, les baies qui les portent étant situées dans un local de réserve.  
Photo Fabrice Dot. © SPW



— un haut-relief sculpté dans un bloc en pierre de Soignies, en fort ressaut par rapport à la muraille, décore la façade avant, à gauche des portes d'entrée. Ce travail du sculpteur R. Godfroid<sup>40</sup> représentant trois têtes de jeunes travailleurs est exécuté dans un style qui l'apparente aux productions de Georges Gard, Michel Stievenart, René Harvent et Josef Centre.

Il est certain que le démontage de ces œuvres, suivi de leur remontage éventuel dans un autre bâtiment, leur ferait perdre une bonne part de leur signification attendu qu'elles sont parfaitement accordées avec le style des années 1950 qui fait l'intérêt de la gare actuelle.

— Démolir sans motif justifié un bâtiment en bon état physique ou présentant un intérêt patrimonial, qu'il soit privé ou public, est toujours une opération doublement inopportune. Tout d'abord, elle prive la collectivité d'un patrimoine bâti d'intérêt culturel, à l'édification duquel ses membres ont apporté leur contribution, directement par les travaux de construction et indirectement par le financement de ces travaux. Pour employer le langage fleuri des économistes, il s'agit d'une «destruction nette de capital» et à ce titre est inadmissible (comme l'est la guerre qui se traduit par une destruction de capital à grande échelle). Il convient de distinguer en économie la destruction de capital de la notion de *destruction créatrice* lancée par l'économiste autrichien J. Schumpeter qui désignait ainsi la disparition d'entreprises vieillies et l'apparition d'entreprises nouvelles dans un secteur de l'économie. «Lorsqu'il emploie cette expression, J. Schumpeter pense à l'innovation et au progrès technique, qui sont des progrès de productivité du travail. La destruction de certains métiers (les moissonneurs à la faux, les cardeurs, les terrassiers à la pioche...) a libéré d'immenses potentialités de travail. On assiste à une mutation du travail humain, qui n'a rien à voir avec la casse qui relève du gaspillage» (B. Maris, 2003).

D'autre part, la démolition d'un immeuble relativement récent (la gare n'a que 60 ans d'âge) et bâti de manière très solide peut être coûteuse si elle est menée de façon correcte. Par exemple, la récupération soignée des pierres de taille en parement des façades principales, des grandes glaces de la verrière et des marbres de Rance et de Sainte-Anne qui garnissent les parois des sas de la salle des pas perdus, l'enlèvement minutieux des vitraux de la cafétéria et de la fresque du hall posée il y a quelques années seront des opérations onéreuses. Quel que soit le maître d'ouvrage de cette pénible entreprise, c'est l'ensemble de la collectivité régionale qui supportera le coût du gaspillage.

En fait, l'option de démolir trouve son origine dans la désinvolture d'un bureau d'architecture exerçant son activité partout dans le monde sans se préoccuper du contexte historique, urbanistique et architectural dans lequel il sera éventuellement appelé à construire. Sur le marché des projets d'architecture lui aussi mondialisé, les techniques modernes du «merchandising» sont mises en œuvre par les agences pour emporter la commande: «lobbying» auprès des

gens de pouvoir, modernité tape-à-l'œil des productions, interviews dans la presse de l'événementiel où la vedette de l'architecture côtoie le chanteur adulé et le footballeur coté. Ainsi «... des architectes stars sont invités par les pouvoirs publics ou les grands opérateurs fonciers à multiplier les gestes monumentaux médiatiques, à pratiquer des coups alimentant le marketing urbain» (C. Billen, 2007).

#### La rénovation du bâtiment des voyageurs

— La commodité des usagers est grande lorsque les services d'accueil sont de plain-pied avec le parvis de la gare. Le voyageur muni de son titre de transport a la possibilité, soit d'emprunter le chemin rapide des passages sous voies, soit de s'élever jusqu'à l'espace ouvert au public à l'étage en utilisant les engins de levage. Ceux-ci devraient être installés à l'arrière et en communication directe avec la salle des pas perdus du B.V. actuel mais à l'extérieur de celui-ci en sorte de ne pas encombrer le volume du grand hall. Le déplacement du point de vente de presse et des distributeurs automatiques de denrées vers des locaux libérés restituerait à ce grand hall son ampleur d'origine, comparable toutes proportions gardées, à celle de la gare centrale de Bruxelles.

— La diminution de la place occupée dans le B.V. par certains équipements techniques va libérer des locaux qui pourront accueillir des services et des activités commerciales. La salle des pas perdus ainsi que les locaux situés dans les deux ailes étant de plain-pied avec le parvis, leur accès est aisé pour tous les usagers, ce qui en fait des lieux tout indiqués pour y maintenir ou y développer une foule d'activités propres à animer le quartier de gare:

- le centre d'information pour les usagers potentiels du chemin de fer, des TEC... qui ne seront pas obligés d'emprunter escaliers, escalators, ascenseurs afin d'obtenir au niveau de la galerie supérieure les renseignements souhaités. Cette possibilité d'être rapidement informé est absente à la gare de Namur transformée, dont le hall est aujourd'hui encombré par les engins de levage menant les voyageurs vers la salle des pas perdus à l'étage;
- le centre d'information sur le tourisme à Mons et dans la région.

Le nombre de touristes empruntant le chemin de fer ira croissant avec le renchérissement du coût du carburant des voitures individuelles. Il importe donc de mettre le voyageur par fer en contact immédiat avec l'information touristique, c'est-à-dire dans le B.V. D'autre part, les touristes motorisés se rendront aisément à l'office du tourisme si celui-ci est de plain-pied avec la place Léopold où se trouvent des emplacements de parcage à temps limité. Dès lors, le pavillon du tourisme incongrûment posé sur le parvis de la gare pourra être enlevé.

#### — Activités de services

Jusqu'aux années 1960, les «buffets» de gares (à Bruxelles, Paris, Strasbourg, Valenciennes...) étaient réputés pour la qualité de leur cuisine. Lors de la réappropriation des salles du B.V., la ville de Mons, qui prétend être une «cité du bon accueil» et devenir capitale européenne de la

40

Bâti dans un style de ligne dépouillée, fonctionnaliste, l'immeuble présente en façade des personnages en haut-relief en pierre de Soignies exaltant le labeur des travailleurs de l'agriculture et de l'industrie qui sont l'œuvre des sculpteurs Delnest, Jacobs, Harvent et Stievenart.

41

Jacques D'hondt (1920-), «décorateur de théâtre et à la télévision, auteur de la grande fresque folklorique qui égala la salle des pas perdus de la gare de Mons, semble être le seul, à l'heure actuelle, qui perpétue, avec esprit et d'une plume désinvolte, l'esprit de Marcel Gillis (1897-1972), peintre, et d'Henri Leonard (1896-1959), critique d'art» (L. Tondreau - *Images imprimées en Hainaut*, p. 112).

42

Zéphir Busine (Gerpennes, 1916 - Mons, 1976). Peintre, sculpteur et graveur de l'abstraction lyrique à la fluidité raffinée, il a également pratiqué l'art du vitrail et de la céramique. Autodidacte, il fut professeur à l'Académie de Mons et membre fondateur du groupe *Hainaut cinq* avec Gustave Camus, Roger Dudant, Jean Pigeon et Jean Ransy. Il reçut le prix Anto Carte en 1959. Ses œuvres sont présentes dans des collections accessibles au public.

43

Raoul Godfroid (Mons, 1896 - Mons, 1977). Il fut instituteur, professeur de dessin et d'histoire de l'art, architecte, céramiste et sculpteur. Il a notamment tracé les plans d'une maison située digne de Cuesmes à Mons dont la forme s'inspire de l'esthétique cubiste. Il termina sa carrière comme directeur de l'Académie royale des Beaux-Arts de Mons.

44

Ce dispositif qui emplit la quasi-totalité du volume intérieur lui enlève le côté majestueux qui qualifie les halls d'accueil des stations de chemins de fer traditionnelles d'Europe.

culture en 2015, pourrait réactiver cette tradition en promouvant, avec l'appui de la SNCB, l'installation d'un restaurant de bon niveau dans le bâtiment des voyageurs.

D'autres services pourront être installés pour les usagers du chemin de fer mais aussi les chaland de passage, les touristes ou les habitants du quartier : bureau de poste, librairie, boutique de journaux et revues, magasin de nuit, antenne de la police locale, centre de communication (téléphone public, télécopier, connexion à l'Internet...), agence de voyages, galerie d'art... Les services et commerces établis dans les trois gares de Bruxelles donnent l'éventail des activités qui peuvent être promues. L'intérêt d'établir celles-ci dans le bâtiment existant se trouve conforté par leur installation au niveau du sol naturel de la place Léopold, condition indispensable pour assurer la fréquentation d'un lieu ouvert au public.

## 2. L'ensemble immobilier à construire au-dessus des voies et le nouveau bâtiment des voyageurs des Grands Prés (voy. schéma n° 2, p. 19)

Si la surface totale de plancher est de 10.000 m<sup>2</sup> sur deux niveaux, la hauteur sous corniche serait de (6 + 10 + 10) = 26 m, c'est-à-dire supérieure à la hauteur sous corniche (14,70 m) du corps central du B.V. actuel. Il conviendra de sauvegarder le paysage urbain perçu par un observateur situé au carrefour formé par la rue Rogier et les rues de l'Athénée et Masquelier. C'est le point le plus éloigné de la gare situé sur l'axe majeur du quartier «hausmannien» à partir duquel on aperçoit l'édifice en fond du tableau formé par les rues Rogier et Léopold II et la place Léopold.<sup>45</sup> Il faudra également veiller à ce que le nouvel immeuble ne gâche pas le paysage urbain aperçu à partir de la rue de la Houssière, rue en pente donnant une vue plongeante sur la gare actuelle et ses abords.

Si l'on souhaitait marquer le complexe immobilier par un élément architectural dominant qui jouerait en même temps le rôle d'appel et d'union entre les deux Mons, ancien et nouveau, il faudrait veiller à ce que ce signal en hauteur (dôme, verrière, flèche, lanterne...) s'accorde avec le bâtiment de R. Panis lorsque cet élément architectural sera vu à partir des rues Rogier et Léopold II. D'autre part, perçu au départ du site des Grands Prés, ce signal indiquerait le lieu de passage principal vers le quartier de la gare de la ville ancienne dont le visiteur ou l'usager découvrirait les principaux emblèmes (beffroi, collégiale, chapelle) au sortir du B.V.

La construction de cet ensemble immobilier et le nouveau B.V. des Grands Prés seraient des opportunités ouvertes à des bureaux d'architecture de créer une œuvre contemporaine de qualité qui formerait l'ensemble architectural de liaison entre :

1. les témoins d'architecture des années 1950-1990 (la gare de R. Panis et la cité administrative) ;
2. les quartiers de gare «Léopold-Athénée» et «Grands Prés» ;
3. la ville ancienne et la ville nouvelle.

La commodité des usagers doit également être prise en compte. Conformément aux dispositions du Code, les personnes à mobilité réduite disposeront d'engins de levage qui les porteront du niveau du sol au niveau supérieur donnant accès aux quais et au site des Grands Prés. Ces dispositifs profiteront également aux personnes âgées et aux enfants. Toutefois, il ne convient pas de négliger la commodité des usagers réguliers : écoliers, étudiants, ouvriers, employés... en obligeant ceux-ci à passer par le niveau supérieur. Ils doivent s'élever à une hauteur qui, étant commandée par le tirant d'air de la plate-forme, sera toujours supérieure (± 6 m) à la profondeur à laquelle ils doivent descendre en empruntant les passages sous voies (± 3 m).

Dans une perspective à plus long terme mais déjà à l'achèvement des travaux de réaménagement de la gare, les souterrains pourraient être fréquentés par des usagers plus nombreux attendu qu'ils seront des lieux de passage commode pour les modes «doux» de déplacement (à pied et à vélo) entre le site d'urbanisation nouvelle et la ville ancienne. La distance entre la place centrale de la ville nouvelle et la place Léopold est de ± 800 m par le mail, la place de gare et les passages en dessous et au-dessus des voies.

Pour les différents motifs rappelés ci-avant, il est indispensable que les passages sous voies de la gare de Mons soient non seulement maintenus mais prolongés jusqu'à la nouvelle place de gare qui sera aménagée du côté des Grands Prés. Ils devraient en outre être constamment gardés en parfait état de propreté, de salubrité et d'éclairage, et leur sécurité assurée par les dispositifs adéquats.

## 3. L'avant-projet de nouveau bâtiment des voyageurs de S. Calatrava

Au préalable, on rappellera que le Conseil de l'Union européenne a adopté, le 12 février 2001, une résolution sur «la qualité architecturale dans l'environnement urbain et rural»<sup>47</sup> par laquelle il invite la Commission européenne «... à rechercher, en concertation avec les États membres... les moyens d'améliorer la prise en compte de la qualité architecturale et de la préservation du patrimoine (dans la mise en œuvre des Fonds structurels)». Cette résolution se réfère à la directive 85/384/CE du 10 juin 1985<sup>48</sup> laquelle dispose que «... la création architecturale, la qualité des constructions, leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant, le respect des paysages naturels et urbains ainsi que le patrimoine collectif et privé sont d'intérêt public». On remarquera que ces textes

45

Le buffet de la gare du Midi, remarquable par son mobilier et sa décoration typiques de l'art décoratif des années 1950, a malheureusement été détruit lors de la démolition du bâtiment des voyageurs dans les années 1990.

46

Poste au centre de croisement, l'observateur (touriste, habitant, flâneur...) peut ainsi apercevoir trois paysages urbains différents comportant une rue droite de la ville ancienne ponctuée par un monument situé à ± 250 m :

- la rue Masquelier avec la tour du Val des Écoliers ;
- les rues Rogier et Léopold II avec la gare ;
- la rue de l'Athénée avec la collégiale.

On reconnaît que l'emplacement choisi pour faire ces observations peut décliner l'ire des automobilistes.

47

J.O., n° C073 du 6 mars 2001.

48

Directive 85/384/CE du Conseil du 10 juin 1985 visant à la reconnaissance mutuelle des diplômes, et certificats et autres titres du domaine de l'architecture et comportant des mesures destinées à faciliter l'exercice effectif du droit d'établissement et de libre prestation des services (J.O. n° L 223 du 21 août 1985, p. 15).

n'invitent pas, sans condition, les gouvernements européens à améliorer la qualité de l'architecture comme ils pourraient le faire pour une autre forme de création artistique, ils précisent que cette création architecturale est d'intérêt public et doit être faite dans le respect du patrimoine.

Dans l'environnement urbain qui est le nôtre, porter un jugement d'ordre esthétique sur une réalisation architecturale contemporaine est une démarche sans intérêt si celle-ci se borne à considérer le bâtiment nouveau en tant qu'objet, que celui-ci soit d'art ou de camelote. Or le bâtiment est destiné à être érigé dans une ville historique dont le patrimoine culturel immobilier constitue le capital sur lequel repose une notable part de sa prospérité potentielle, ainsi d'ailleurs que ne cessent de le rappeler les autorités locales. L'appréciation d'un projet d'architecture devrait d'abord porter sur l'attention que son auteur a accordée au patrimoine existant, ensuite sur la capacité de l'immeuble à remplir correctement la fonction prévue et enfin sur sa contribution à «produire de la ville» en gardant à l'esprit cette recommandation du philosophe J. Derrida : «Une ville est un ensemble qui doit rester indéfiniment, structurellement non saturable, ouvert sur sa propre transformation, sur des augmentations qui altèrent ou déplacent aussi peu que possible la mémoire de son patrimoine».<sup>49</sup> Le projet de S. Calatrava ne rencontre aucun de ces objectifs pour une raison principale : la posture architecturale a précédé<sup>50</sup> la réflexion urbanistique. Posé en bordure de l'autoroute internationale E19-E42, le bâtiment ne soulèverait aucun problème de sauvegarde du patrimoine naturel, culturel ou paysager. L'implantation à cet endroit pourrait même apparaître comme un appel insolite teinté d'humour conforme à l'esprit du temps : le dragon invitant le voyageur étranger à descendre au prochain accès autoroutier pour visiter la ville dont la festività populaire du Doudou a été inscrite sur la liste des chefs-d'œuvre immatériels de l'humanité par l'UNESCO. Mais il ne convient pas de confondre une ville historique avec Jurassic Park.

Si l'on admet le bien-fondé du programme que l'on a exposé et en particulier établir sur le site des infrastructures ferroviaires un ensemble immobilier, le projet paraît d'une grande pauvreté. Mais il y a plus grave, derrière l'originalité de la forme, on trouve un dessein dont la réalisation aura des conséquences dommageables pour la collectivité régionale sur les plans patrimonial, urbanistique, économique, social et de la protection de l'environnement.

#### Sur le plan patrimonial

— On pense avoir montré à suffisance que c'est d'abord un projet destructeur du patrimoine historique du Hainaut. La démolition de la gare bâtie sur les plans de R. Panis, architecte dont l'œuvre est appréciable, sera à la fois un acte de vandalisme et

une dilapidation du capital de la collectivité.<sup>51</sup>

— Le rapport à l'environnement naturel et construit doit rester non conflictuel, ainsi que le recommandait récemment M. Mimram (interview, *Le Monde*, 5 août 2009) : «Faire un projet c'est d'abord être capable de lire de la géographie, de regarder ce qui existe là où l'on va intervenir. Ce ne peut donc jamais être une solution passe-partout».<sup>52</sup>

#### Sur le plan de la protection de l'environnement

— Le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé le 17 décembre 1999 une Charte de l'environnement qui définit les engagements pris par la société en ce domaine. Parmi les principes à appliquer, on relèvera celui-ci : «La SNCB soutiendra au maximum sa recherche et ses efforts visant une utilisation plus économique de l'énergie et des matières premières». Le projet de destruction du bâtiment des voyageurs en parfait état et de surcroît de grand intérêt architectural est en contradiction avec le principe d'économie que la SNCB s'est engagée à respecter en adoptant cette charte.

— Lors de la conférence de Rio tenue en 1992, une Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques a été adoptée dans le but de limiter dans l'atmosphère les concentrations de gaz à effet de serre (GES) engendrées par l'activité humaine.

Le Protocole de Kyoto signé en 1997 par 156 pays vise à satisfaire aux objectifs définis par cette convention-cadre. Ce protocole entré en vigueur le 16 février 2005 définit des objectifs de réduction des émissions de GES. Les pays développés, qui produisent près de 3/4 des émissions de CO<sub>2</sub>, se sont engagés à limiter leurs émissions des trois GES les plus importants : CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O. L'objectif consiste à réduire au cours de la période 2008-2012 les émissions de GES des pays industrialisés (repris à l'annexe I de la convention) d'au moins 5 % par rapport à celles de 1990. Les engagements de réduction durant cette période sont les suivants :

— Union européenne : - 8 %

— Belgique : - 7,5 %

— Région wallonne : - 7,5 %

correspondant à une réduction de 4 millions T équivalent CO<sub>2</sub>.

Or, les simulations réalisées pour l'établissement du Plan wallon Air-Climat prévoient une hausse des émissions qui seraient en 2010 supérieures à celles de 1990. La réduction de la consommation d'énergie est donc une nécessité, notamment pour les administrations publiques. En application du protocole de Kyoto, le Groupe SNCB a signé en 2005 un accord relatif aux économies d'énergie dans les entreprises publiques. Il s'engage à réduire de 7,5 % la consommation en énergie de ses installations au cours de la période 2008-2012 par rapport à 2005. La destruction inutile de bâtiment serait-elle une nouvelle forme d'économie d'énergie ?

49  
DERRIDA J., *Génération d'une ville*, dans *Lettre internationale*, n° 33, 1992.

50  
Selon le *Petit Robert*, 2004, p. 2041, *précedere* = marcher avant, un employé en le mot dans les deux sens du terme.

1. se produire avant dans le temps ;

2. avoir la priorité, être avant selon l'ordre logique (lequel en l'occurrence ne fut pas respecté).

51  
Le phénomène n'est évidemment pas nouveau. Il y a plus de 170 ans, Victor Hugo, dans un vibrant requête, s'exprimait ainsi : «Le vandalisme fleurit et prospère sous nos yeux. Le vandalisme est architecte. Le vandalisme se carre et se prelasse. Le vandalisme est fêté, applaudi, encouragé, admiré, caressé, protégé, consulté, subventionné, défrayé, naturalisé. Le vandalisme est entrepreneur de travaux pour le compte du gouvernement. Il s'est installé souloisement dans le budget et il grignote à petit bruit, comme le rat son fromage...» (*Littérature et philosophie mêlées*, 1825 et 1832, tome 2).

52  
Marc Mimram (Paris, 1955), ingénieur de l'École des Ponts et Chaussées, mathématicien, architecte, est l'auteur de nombreuses réalisations (piscines, stades, musées...) en France, Chine... Parmi celles-ci, on peut relever la passerelle Solferino, Paris (Équerre d'argent, 1999), le pont reliant Strasbourg à Kehl. Il a été choisi pour tracer les plans du nouveau stade R. Garros à Paris.

— En 2009, le Gouvernement écossais a pris la décision de traduire en volume d'émission de CO<sub>2</sub> les dépenses des administrations publiques (*Le Monde*, 25 septembre 2009). Il serait intéressant de connaître l'estimation du volume d'émission de CO<sub>2</sub> émis du fait de l'énergie consommée pour démolir la gare actuelle et construire la nouvelle gare, ce qui donnerait une mesure supplémentaire du gaspillage des ressources ainsi engendré.

#### Sur le plan urbanistique

Ne s'estimant soumis à aucune contrainte d'ordre urbanistique ou patrimonial, l'architecte a déposé un objet qui, tel un dragon, casse des bâtiments et se déploie sur la place Léopold par des excroissances dont la présence rendront difficile l'évolution de cet espace public en fonction des besoins. À la fois inspiré par l'idéologie aujourd'hui abandonnée du Mouvement moderne et par l'archétype du bâtiment d'exposition universelle, le projet ignore le contexte architectural constitué par la place Léopold et les bâtiments qui la bordent, en particulier ceux formant un ensemble architectural de type haussmannien dont il n'existe que de rares exemples en Wallonie. L'ambition de réussir sans laquelle rien d'estimable ne se fait est évidemment légitime ; pour l'architecte, il s'agit de vérifier que l'œuvre produite est appropriée au «génie du lieu».<sup>53</sup>

#### Sur les plans fonctionnel et symbolique

— Depuis 150 ans, par delà les styles qu'ils donnaient aux gares qu'ils construisaient, l'ingénieur ou l'architecte respectaient l'impératif de fonctionnalité, qui se traduisait notamment par l'adoption de volumes aux formes simples, permettant l'adaptation à de nouvelles fonctions ou de nouveaux besoins ; le projet de S. Calatrava ne respecte pas cette règle.

— Jusqu'au milieu du 20<sup>e</sup> siècle, la gare remplissait une double fonction, celle de lieu d'accueil des voyageurs et celle d'élément d'identité de la ville. Elle était l'un des édifices grâce auxquels les élites locales croyaient pouvoir montrer aux habitants le lustre de leur cité et aux étrangers l'importance de son rayonnement. C'était un monument<sup>54</sup> et comme tel un immeuble revêtu d'une valeur symbolique. Sur le plan de la forme, les dernières décennies ont vu nombre de bâtiments d'architecture contemporaine atteints par l'indifférenciation : un immeuble de bureaux ne se distingue plus vraiment d'un hôpital, une gare d'un palais de justice<sup>55</sup>, une église d'un musée... phénomène qui n'exclut évidemment pas que l'objet architectural puisse présenter une réelle originalité. La gare de Mons actuelle étant un monument immédiatement identifiable, il est inutile de la remplacer par un immeuble qui sera la réédition en plus modeste d'une gare édiflée à Liège par le même auteur. Enfin, le caractère dionysiaque du projet ne nous paraît pas s'accorder avec le charme discret de la ville ancienne, il n'en a pas le classicisme.

#### Sur le plan économique-social

— Selon les projections établies par les économistes, la crise économique qui frappe surtout les pays industrialisés ne pourra pas être résorbée avant 2011. Les budgets de l'État fédéral qui

alimentent les dépenses de la SNCB devront donc, au cours des prochaines années, être établis avec une rigueur accrue. À bon droit, les citoyens verront d'un très mauvais œil que le Gouvernement fédéral dilapide les fonds de la collectivité dans la destruction de capital fixe et la construction de bâtiments inutilement coûteux alors qu'il devra faire face à des dépenses considérables pour aider les entreprises en difficulté, indemniser les travailleurs au chômage et rembourser une dette publique croissante.

— Plusieurs gouvernements européens (Pays-Bas, Grande-Bretagne, Irlande, Espagne...) ont annoncé devoir procéder à une réduction des dépenses publiques afin de redresser des finances obérées sous l'effet des crises financière et économique. Celles de la Belgique ne font pas exception, la dette publique est en augmentation en valeur absolue depuis 15 ans. Le rapport entre la dette brute consolidée et le Produit intérieur brut (PIB), après avoir décliné de 1995 (129,8 %) à 2007 (84,0 %), est en hausse. Les projections pour les cinq prochaines années établies par le Bureau fédéral du Plan indiquent que ce rapport pourrait atteindre 106,4 % en 2014. Un pays, une région ne peuvent entrevoir un développement durable lorsqu'ils accroissent la dette publique, ils reportent sur les générations suivantes la charge du remboursement. Lorsqu'il sera adulte actif, chaque enfant devra s'acquitter d'une dette engagée par ses prédécesseurs, c'est un aspect «durable» de la société dans laquelle il vivra. L'un des moyens efficaces dont les pouvoirs publics disposent pour réduire cette dette est de diminuer de manière radicale... les gaspillages, les doubles emplois, les dépenses superflues et celles qui ne sont pas de nature à favoriser les investissements générateurs d'activités utiles. La destruction injustifiée de capital collectif fait partie de ces gaspillages.

Au final, la construction d'un ensemble immobilier au-dessus des voies reste l'option optimale pour le développement du secteur urbain de la gare. L'auteur de projet devrait être tenu de concevoir un immeuble rencontrant un ensemble de contraintes d'ordres fonctionnel, technique, urbanistique et paysager :

- prévoir les dispositifs propres à assurer les fonctions de lieu de rencontre (centre de congrès), de passage (accès aux quais) et d'animation (liaison entre ville ancienne et ville nouvelle) ;
- présenter une bonne performance énergétique (économies d'énergie, émissions de CO<sub>2</sub>...), une haute qualité environnementale (HQE – matériaux non toxiques et recyclables, cycle de l'eau...), une parfaite commodité pour tous les usagers (personnes âgées, à mobilité réduite, dispositifs pour cyclistes, voitures d'enfants), une sécurité optimale (dispositifs contre l'incendie, l'effraction, la menace d'attentat, etc.), conformément aux législations en vigueur en ces domaines ;
- respecter les servitudes d'ordre paysager résultant de la proximité avec un bâtiment d'intérêt architectural (B.V. actuel), un quartier à ordonnance urbanistique (place et rue Léopold) et plus largement une ville historique (intra-muros) ;
- présenter une certaine originalité nonobstant les contraintes susmentionnées.

53

S. Calatrava appartient à cette famille d'architectes contemporains qui sont originaux lorsqu'ils travaillent en site vierge ou à tout le moins dégagé (aérodrome, nouvelle gare en rase campagne, pont d'estuaire, bord de mer, friche industrielle à l'écart de la ville...), le produit typique de cette démarche étant le musée Guggenheim édifié sur les plans de l'architecte américain F. Gehry à Bilbao. En revanche, ces architectes, appelés à exercer leur talent dans la ville traditionnelle européenne font fi du contexte bâti, en particulier du patrimoine culturel immobilier, estimant que leur créativité ne peut être entravée, quand ils ne cèdent pas, à l'extrême, à la tentation de la transgression (voy. GUILLEBAUD J.-C., *Le goût de l'avenir*, Le Seuil, p. 93 et suiv.). Au cours des trois dernières décennies, le nombre s'est accru de «créateurs» pétris de cette mentalité, qui relève finalement de la psychologie des profondeurs.

54

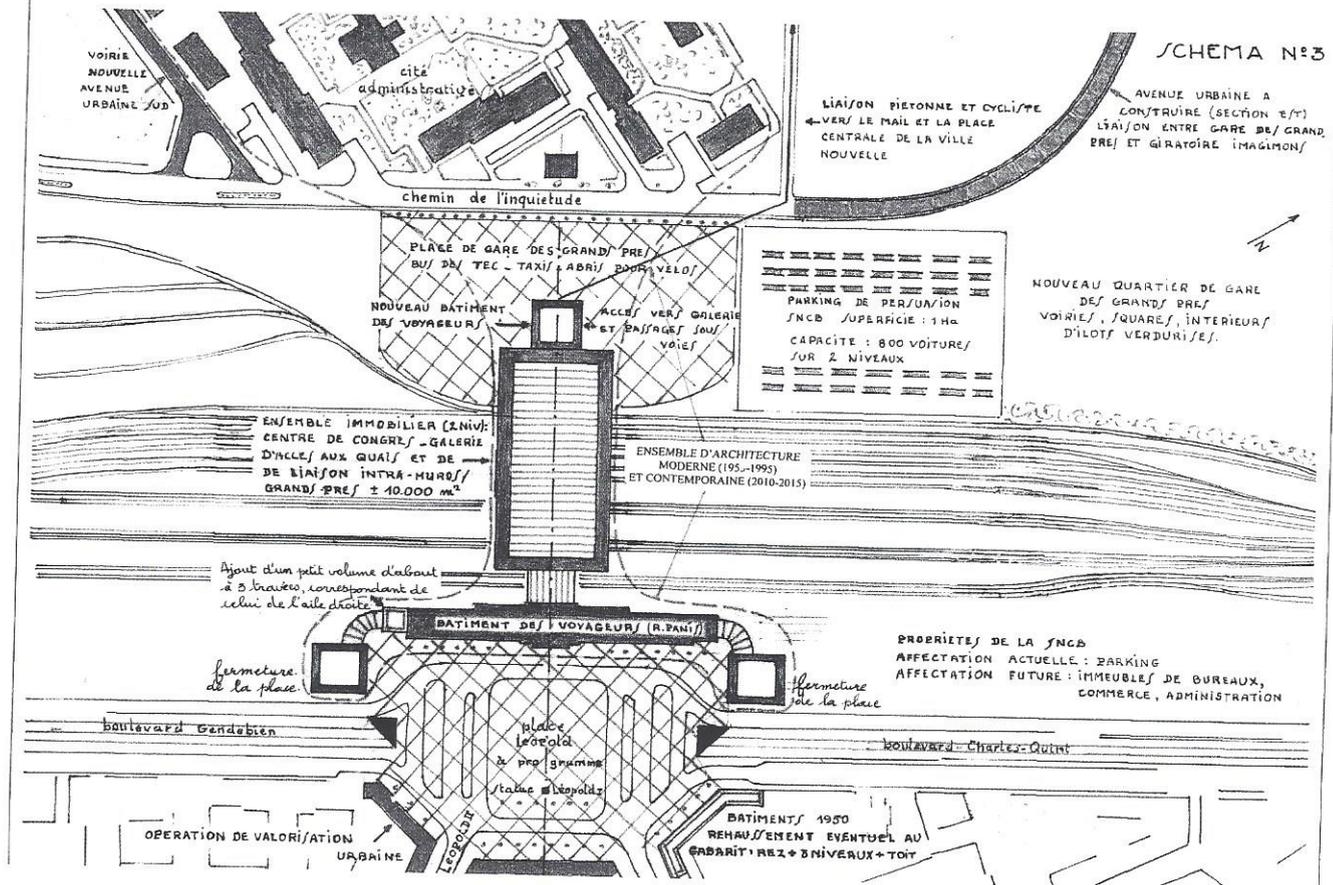
Étymologiquement : en latin, *monumentum*, issu de *monstrare* : montrer, indiquer.

55

Le nouveau palais de justice d'Antwerpen est révélateur de ce phénomène d'indifférenciation des bâtiments d'architecture contemporaine. Voy. la «Recommandation de Nairobi» adoptée le 26 novembre 1976 par l'I.C.O.M.O.S., principe n° 6.

Mons – Rénovation des infrastructures de la gare, construction d'un centre de congrès et revitalisation du quartier de gare «Léopold-Athénée» en liaison avec l'urbanisation du site

des Grands Prés. Échelle 1/1.485'.  
D'après orthophotoplan 2006-2007, © SPW  
© Pierre Gosselain, février 2010



Il nous semble qu'une telle réalisation architecturale utile, fonctionnelle et séduisante présenterait une attractivité beaucoup plus forte pour un grand nombre de personnes que le clone en réduction d'une gare déjà réalisée dans une autre ville de Wallonie.

On conclura par ces mots de J. Barthélémy : «... pour l'architecte d'aujourd'hui, le patrimoine urbanistique et architectural dans son ensemble représente une donnée de base qu'il n'est pas permis de négliger. Bien entendu, tout ne doit pas être conservé, l'état physique étant souvent le critère déterminant. Mais la démarche architecturale, stimulée par un contexte concret aux mille singularités, peut prendre un nouveau visage qui permet d'associer, dans un même projet urbanistique cohérent, la revitalisation du patrimoine et l'insertion de constructions nouvelles».<sup>56</sup>

**Le développement des quartiers de gare (voy. schéma n° 3, ci-dessus)**

La rénovation de la gare de Mons (restauration du bâtiment des voyageurs, construction de bâtiments d'équipement, d'un ensemble immobilier, du B.V. de la place et du parking des Grands Prés)

est une entreprise indispensable à la réanimation du quartier de gare de l'intra-muros et à la création de celui de la ville nouvelle. Elle produira son plein effet si la municipalité entreprend des actions de mise en valeur de ces quartiers :

- du côté de la ville centrale, l'autorité locale projette de mettre en oeuvre une opération de «valorisation urbaine» du quartier de gare. Il s'agirait d'une opération similaire à celle qu'elle mène sur les bâtiments entourant la Grand-Place et ceux situés sur quelques centaines de mètres dans les rues qui y aboutissent ;
- du côté de la ville nouvelle, il serait opportun de mettre en révision le P.C.A. n° 34 en vue d'en affiner les destinations en sorte qu'elles favorisent l'urbanisation des espaces proches de la gare et qu'elles renforcent la fonction d'habitat.

**1. La revitalisation du quartier «Léopold-Athénée» caractéristique de l'urbanisme de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle**

L'information lacunaire parue dans la presse renseigne que les immeubles du «quartier de la gare» feront l'objet d'une opération de «revalorisation des façades».

<sup>56</sup> Le patrimoine architectural : enjeu du défi de l'ère post-industrielle.

Selon les renseignements communiqués par l'Échevinat du Développement économique et de l'Urbanisme :

— le périmètre adopté par le Conseil communal le 2 septembre 2008 pour l'opération de revalorisation du quartier est le suivant :

- place Léopold : depuis le bâtiment voisin de l'AWIPH, boulevard Gendebien (à l'exclusion de ce dernier) jusqu'à hauteur du bâtiment sis 27, boulevard Charles-Quint ;
- rue Léopold II, place Louise et début de la rue Chisaire ;
- rue Rogier.

En fonction des budgets, le périmètre sera étendu aux rues de la Houssière et de la Petite Guirlande ;

— quelque 30 façades seraient visées par cette opération. Les modalités de réalisation pourront être identiques à celles arrêtées pour le traitement des façades réalisé dans le cadre du «Phasing out» de l'Objectif I. Le budget prévu s'élève à 1.707.699,06 €.

Cette initiative est excellente ; toutefois, il nous semble que le périmètre et le nombre de bâtiments retenus (30) sont trop modestes. Nous proposons que le périmètre soit étendu dans la première phase aux bâtiments de la rue de l'Athénée :

— du côté nord, le bâtiment de l'Athénée appelle une restauration en profondeur de la façade, les pierres de parement étant gélives. Cette restauration aurait dû être réalisée depuis des décennies ;

— du côté sud-est, les immeubles n° 5 à 17 forment un ensemble architectural remarquable du 19<sup>e</sup> siècle repris au tome 4 (Mons) du *Patrimoine monumental de la Belgique* (p. 233-234, fig. 112). L'ensemble urbain ainsi délimité se composerait des immeubles de la place Léopold côtés sud et sud-est, la rue Léopold II, la place Louise, la rue Rogier et la rue de l'Athénée, caractéristiques de l'urbanisation de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Il comporterait ± 60 bâtiments. Les deux places et les trois rues proposées constituent, par leur tracé et les caractéristiques des immeubles qui les bordent (alignement, gabarit, époque de la construction), un exemple de l'urbanisation à programme ou fortement réglementée de la période 1850-1910 dans une ville provinciale de Belgique.

La revalorisation des façades devrait contribuer à restituer au quartier l'homogénéité de son architecture, de style haussmannien pour la place Léopold et la rue Léopold II (des deux côtés), d'inspiration néoclassique pour l'arc de cercle de la place Louise et du côté sud de la rue Rogier, bourgeoise de la fin du 19<sup>e</sup> siècle pour le côté nord de la rue Rogier. Ces bâtiments appellent des mesures appropriées selon leur état physique et leur caractère esthétique ou historique : démolition-reconstruction (1 cas), modification du volume et des baies (1 cas), légère adaptation ou restauration de façade, pose d'enduit, peinture de façade...

L'accroissement de la performance énergétique des constructions ne devrait en aucun cas porter atteinte à leur qualité esthétique.

La quasi-totalité des 60 immeubles respecte le prescrit du Règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes de Wallonie en matière d'urbanisme (art. 393 à 405 du Code), d'application à Mons à tous les immeubles bâtis situés à l'intérieur des boulevards. Deux d'entre eux ne sont pas conformes à ce règlement : le bâtiment «Sertra» place Léopold et l'immeuble à appartements sis au n° 14 de la rue Rogier ;

— en ce qui concerne le premier, on indique au paragraphe traitant de l'aménagement de la place Léopold les prescriptions qui devraient être observées pour la reconstruction ;

— pour le second, des transformations minimales devraient être apportées à l'immeuble en vue de réduire la rupture introduite dans l'ensemble architectural de la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

Enfin, l'immeuble de l'Athénée, rue Léopold II, pourrait faire l'objet de quelques adaptations en façade qui viseraient à l'intégrer dans l'ensemble haussmannien.

#### L'espace public, élément de base de la rénovation

Le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, dans une recommandation adoptée il y a presque 25 ans<sup>57</sup>, recommandait aux gouvernements des États membres : «De reconnaître et de tenir compte des principes suivants :

— les villes ne sont pas constituées seulement de bâtiments, les espaces publics sont un élément fondamental du milieu urbain et du patrimoine historique de la cité... ;

— malgré des progrès, il existe encore des menaces et des risques pour les espaces libres, dus à des conflits d'exploitation, à des erreurs de planification et à un manque de coordination entre les divers services concernés...»

Cette seconde mise en garde trouve sa justification dans la manière dont a été aménagée la place Léopold.

57  
Recommandation n° R (86) 11 sur les espaces publics urbains, adoptée par le Comité des Ministres le 12 septembre 1986, lors de la 399<sup>e</sup> réunion des Délégués des Ministres.

Les éléments qui doivent être pris en compte pour aménager de manière satisfaisante une place publique sont nombreux : lecture attentive du lieu, sécurité et confort des usagers, circulation des piétons et véhicules, composition architecturale, traitement du sol, choix des matériaux. Les objets qui meublent le vide de l'espace public doivent normalement être choisis et disposés en fonction de sa situation, des activités qu'il est destiné à accueillir, de son environnement naturel et construit, en sorte que rien d'essentiel n'ait été oublié et rien de superflu n'ait été maintenu. Malheureusement, «L'inégalité de qualité des réalisations de ces dernières années est flagrante... Les causes en sont multiples... Une réglementation s'impose donc pour garantir quelques principes généraux, un patrimoine porteur d'image et de bien collectif, en attendant une évolution qui ne saurait être que culturelle» (J.-M. Gillon, 2000).

#### La place Léopold

On distinguera l'espace public et les bâtiments qui le bordent.

1. L'aménagement de l'espace public réalisé il y a quelques années a certainement produit un embellissement de cette place hexagonale comportant un point d'attrait central : la statue de Léopold I<sup>er</sup> sur son socle, rétablie à cet endroit après un séjour de 25 ans à la place Régnier au Long Col. Le parti d'urbanisme est lisible, l'éclairage et le mobilier urbain sont sobres, la verdurisation s'est heureusement bornée à la plantation d'arbres feuillus à haute tige en alignement. Quatre éléments nous paraissent appeler la critique :

— la suppression des trottoirs

L'auteur de projet a sacrifié à cette mode d'aujourd'hui consistant à supprimer les bordures

saillantes séparant la voirie carrossable des aires pour piétons situées au pied des immeubles (station, hôtels, cafés et bureaux), or il est primordial que le piéton conserve son espace propre. Comme chaque fois où les bordures sont supprimées, elles ont été ici remplacées par des plots en métal destinés à empêcher l'envahissement des trottoirs par les voitures : c'est une mauvaise option à la fois sur les plans de la sécurité et de l'esthétique ;

— le pavage en éléments discontinus

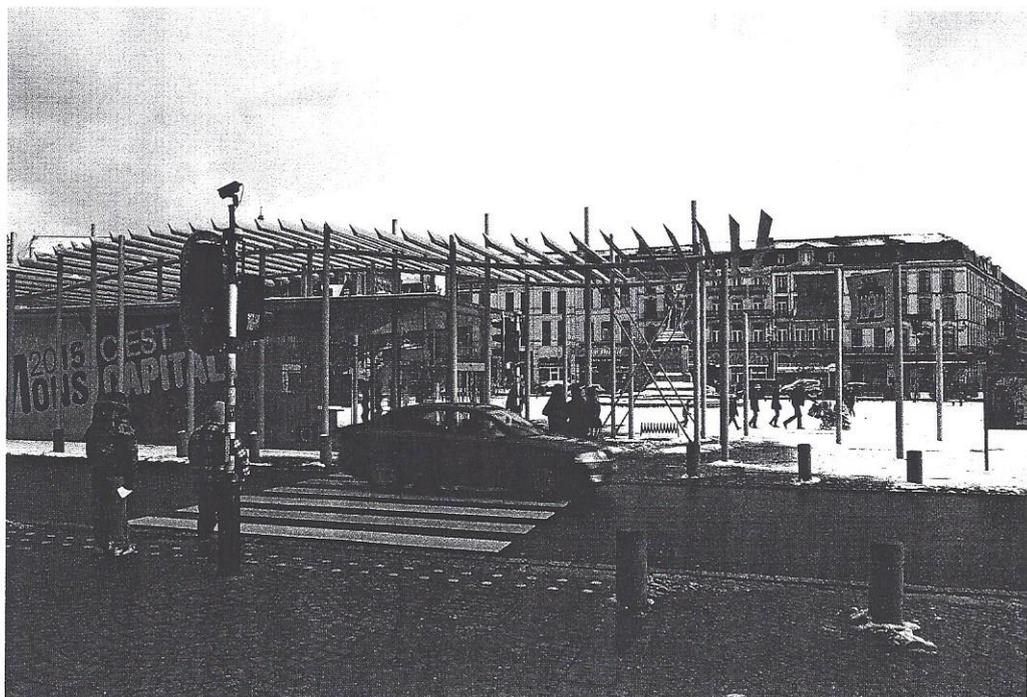
Le choix des matériaux et leur mise en œuvre n'ont pas été faits avec tout le soin requis. La marche sur les pavés mal taillés est particulièrement inconfortable pour les usagers fragiles : personnes âgées ou à mobilité réduite ;

— les abris installés sur les quais d'attente des bus

Affirmer que ces abris abritent est un euphémisme. La pluie y pénètre par toutes les ouvertures : en haut, en bas, devant, au dos et les auvents sont insuffisamment larges. Les usagers sont unanimes à déclarer que ces abris ont sans doute été conçus par des designers qui ne prennent jamais un bus. Il suffirait de remettre au goût du jour les anciens pavillons d'attente qui mettaient parfaitement les voyageurs à l'abri des intempéries, en les simplifiant si cela amuse les «créateurs» ;

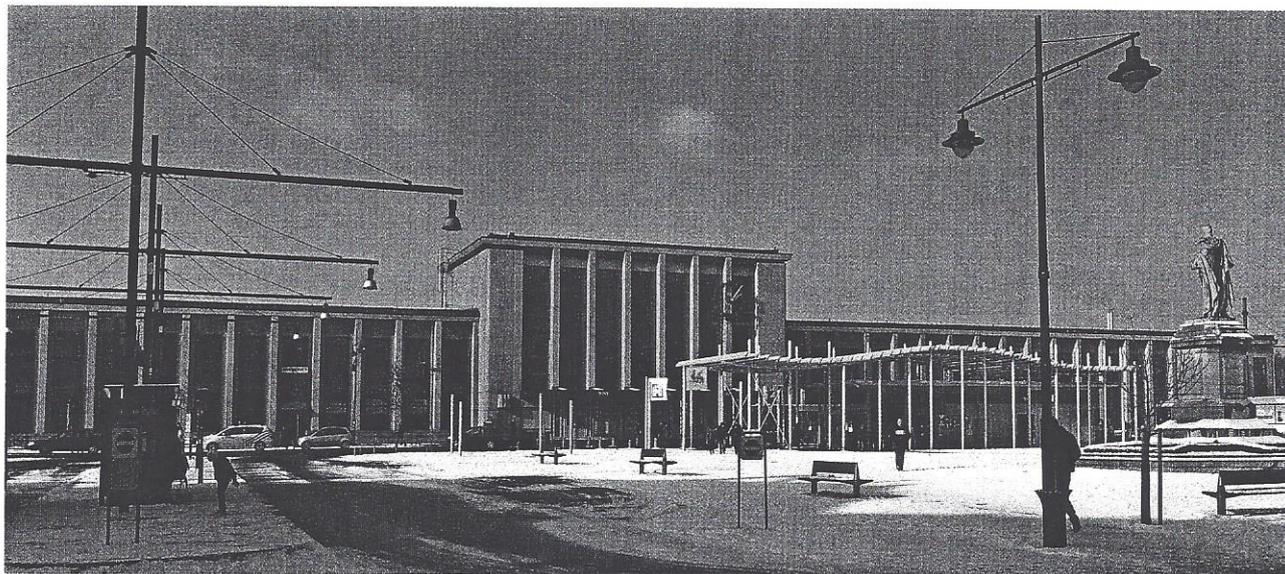
— le pavillon du service du tourisme

Avant la pose de ce kiosque, le voyageur avait, au sortir de la gare, une vue sur un beau paysage urbain : la place Léopold, les rues Léopold II et Rogier d'allure parisienne ainsi que sur le mont de Mons et les monuments personnalisant la ville (beffroi, collégiale, chapelle des Ursulines). Cette construction se compose d'une boîte en verre enveloppée de tubulures en métal qui n'ont aucune fonction si ce n'est celle de l'enjolivement superflu. Si cette quincaillerie était enlevée, la vue sur le paysage serait largement rétablie, mais



Vue panoramique de la place Léopold et de la rue Léopold II au sortir du bâtiment des voyageurs de la gare de Mons.  
Photo Fabrice Dor. © SPW

Mons – Gare SNCB.  
 Vue panoramique du  
 bâtiment des voyageurs.  
 Photo Fabrice Dor, © SPW



la solution adéquate serait l'enlèvement de ce pavillon. De plus, la gare retrouverait le parvis qui contribue à lui conférer la monumentalité.

2. L'unité architecturale du bâti entourant la place Léopold, telle que nous la montrent des photos prises à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, avant la guerre 1940-1945 et jusqu'aux années 1950, est aujourd'hui perturbée. Il est possible de lui restituer une unité, fondée sur l'harmonie des volumes, des matériaux et des coloris en sorte de donner au lieu l'aménité d'une «pièce urbaine». On donne ici pour chacun des côtés de la place les éléments de base d'un projet qui combinerait reconstruction à l'identique, restauration immobilière et construction d'architecture contemporaine.

#### Côtés sud et sud-est

— Restauration soignée de tous les immeubles de style haussmannien en portant attention aux châssis, garde-corps, lucarnes, coloris... Il s'agirait d'une entreprise d'embellissement qui devrait être aussi réussie que celle menée à la Grand-Place par l'opération de «valorisation urbaine».

— Après démolition totale du bâtiment Sertra, construction d'un immeuble en veillant à ce que la façade soit édifiée à l'alignement et en harmonie avec celles des immeubles contigus originels : gabarits, toitures, baies, lucarnes, enduits. Il s'agirait en fait de procéder à une restitution, c'est-à-dire une reconstruction à l'identique des immeubles de l'ensemble.

#### Côté est

Les bâtiments d'architecture moderne courante des années 1950 ne présentent pas d'intérêt particulier. Étant de faible hauteur (trois niveaux), ils ménagent la vue sur la chapelle

des Ursulines au sortir du bâtiment des voyageurs. Si les autorités décidaient d'autoriser leur rehaussement jusqu'à une hauteur identique à celle des immeubles «haussmanniens», cette vue serait partiellement occultée mais l'homogénéité des masses construites sur les côtés est, sud et sud-est serait complète. Il serait cependant opportun d'assortir l'octroi des permis d'urbanisme de conditions assez contraignantes : hauteurs sous corniche et au faîte avec toit Mansart identiques à celles de l'ensemble architectural, façade et enduits en harmonie avec ceux de cet ensemble.

#### Côté nord-ouest, de part et d'autre du bâtiment des voyageurs (voy. schéma n° 3, p. 33)

Afin de compléter le volume intérieur de la place formé par les façades des immeubles et lui donner l'atmosphère d'une «pièce urbaine» dont les places publiques des villes européennes traditionnelles tirent une part notable de leur attrait, qu'elles soient prestigieuses : Grand-Place de Bruxelles, place Vendôme, place Saint-Marc... ou plus familières celles de : Ath, Tournai, Mons... les terrains situés à gauche et à droite du B.V. devraient être bâtis. Celui de droite est vide après la démolition du tri postal et celui de gauche occupé par une construction médiocre à un niveau (service médical de la SNCB). Pour garder à ce côté de la place le caractère monumental produit par le corps central du B.V. et ses ailes symétriques, il serait souhaitable de prévoir de part et d'autre de celui-ci l'édification de deux immeubles d'architecture contemporaine, de préférence identiques, dont les caractéristiques (gabarit, mode de couverture, modénature, matériaux) s'accorderaient avec celles de la gare édifée par R. Panis.

Si l'on souhaite assurer une fermeture complète de ce côté de la place exposé aux vents dominants d'ouest, qui serait bienvenue sur les plans de l'esthétique et du confort des passants, touristes et voyageurs, il nous semble utile de prévoir deux dispositions supplémentaires :

1. ajouter à l'about de l'aile gauche du B.V. un volume à trois travées avec façade en recul de  $\pm 1,50$  m par rapport à la façade de l'aile et identique au volume qui termine l'aile droite du B.V., en sorte d'achever la symétrie, caractère fondamental de la monumentalité.
2. relier les deux ailes du B.V. aux deux immeubles d'architecture contemporaine qui le flanqueraient par deux petits volumes, assurant une circulation des gens à l'abri des intempéries entre le B.V. et ces bâtiments d'angle.

Ces propositions s'inspirent des principes classiques de composition urbaine.

On a indiqué supra (p. 19) pour quels motifs l'édification d'un centre de congrès à l'emplacement du tri postal ou de l'ancienne douane, bâtiments démolis, était une option simpliste qui ne devait certainement pas être retenue au regard de la stratégie de rénovation du quartier de gare. En fonction de l'intérêt patrimonial que la place Léopold présente sur les plans urbanistique, architectural et paysager (monumentalité, ordonnance, échelle des bâtiments...), on peut ajouter qu'un centre de congrès, par sa masse importante, réintroduirait dans ce site urbain un déséquilibre beaucoup plus préjudiciable à sa qualité que ne l'avait produit le bâtiment du tri postal aujourd'hui disparu.

Si la place Léopold faisait l'objet des aménagements simples et peu coûteux que l'on a proposés et si les biens immeubles qui la bordent sur quatre de ses six côtés étaient soit restaurés, soit reconstruits en observant les quelques prescriptions d'urbanisme avancées, il nous semble qu'elle deviendrait pour les habitants, voyageurs

**En fonction de l'intérêt patrimonial que la place Léopold présente sur les plans urbanistique, architectural et paysager (monumentalité, ordonnance, échelle des bâtiments...), on peut ajouter qu'un centre de congrès, par sa masse importante, réintroduirait dans ce site urbain un déséquilibre beaucoup plus préjudiciable à sa qualité que ne l'avait produit le bâtiment du tri postal aujourd'hui disparu.**

et touristes un lieu d'accueil inspiré des places de gare de l'urbanisme classique français fait de distinction et de convivialité.

#### Le financement de l'opération

Le périmètre proposé pour cette action de valorisation urbaine délimite deux places et trois rues bordées par quelque 60 immeubles. La capacité de la Ville à aider financièrement les propriétaires sera renforcée par l'apport des subsides accordés par l'Union européenne. Toutefois, le budget prévu pour entreprendre cette opération nous paraît trop faible. Selon la dernière estimation donnée au Conseil communal (janvier 2010), le budget affecté dans le cadre de l'opération «Pôle de croissance, objectif 2015 – le quartier de la gare» à la valorisation des façades, s'élèverait à 1.725.000 € ( $\pm 69.000.000$  FB) pour  $\pm 30$  immeubles. Le budget moyen par immeuble serait de  $\pm 57.500$  € ( $\pm 2.300.000$  FB).

Ce montant n'est pas suffisant si la Ville a l'ambition non seulement de revaloriser les façades des 60 bâtiments du quartier Léopold-Athénée tel que proposé, mais aussi de procéder à l'intervention plus lourde que quatre d'entre eux appellent, à savoir :

- la démolition du bâtiment Sertra et la reconstruction d'un immeuble identique aux autres de style haussmannien, place Léopold ;
- l'adaptation de la façade de l'Athénée, rue Léopold II ;
- la transformation de l'immeuble (façade et toiture) sis au n° 14, rue Rogier ;
- la rénovation en profondeur de la façade de l'Athénée, rue de l'Athénée comportant des pierres gélives.

Une part importante du financement accordé par l'Union européenne pour la construction du centre de congrès ( $\pm 28.000.000$  €) serait plus utilement affectée à la valorisation urbaine du quartier Léopold-Athénée puisque, on l'a montré, la SNCB dispose de fonds suffisants pour réaliser le gros œuvre de l'ensemble immobilier à usage principal de centre de congrès, pour un coût de  $28.000.000$  € / 2 =  $14.000.000$  €

Le budget total de l'opération pour 60 bâtiments s'élèverait ainsi à  $\pm 1.725.000$  € + ( $\pm$ )  $14.000.000$  € =  $\pm 15.725.000$  €. Selon l'information donnée par l'administration communale, le budget consacré à la revalorisation de  $\pm 65$  façades de la grand-place et des voies adjacentes s'élève à  $4.269.248$  €, soit un coût moyen de  $\pm 65.680$  € par immeuble. Pour le quartier de la gare, le financement moyen proposé par bâtiment serait de  $\pm 15.725.000$  € / 60 (bât.) =  $\pm 262.000$  €, quatre fois plus important que celui destiné aux bâtiments de la grand-place, mais pas trop élevé si la Ville veut redonner à ce quartier le lustre qu'il présentait au début du 20<sup>e</sup> siècle.

Enfin, la Ville pourrait entamer la procédure de classement comme **ensemble architectural** des immeubles sis à front de la place Léopold et de la rue Léopold II, qui présentent incontestablement les caractéristiques de l'homogénéité architecturale, en application des articles 185 à 230 du Code.<sup>58</sup> Outre qu'il serait un instrument de protection de l'intégrité des immeubles, le classement permettrait à l'autorité locale de bénéficier d'une aide complémentaire éventuelle du Service public de Wallonie pour la restauration des façades et des bâtiments en application de l'article 215 du Code.

## 2. La formation du quartier de gare des Grands Prés

Les équipements publics nouveaux établis sur le site des voies ferrées désaffectées seraient les suivants :

- place de gare des Grands Prés, correspondant de la place Léopold ;
  - petit bâtiment des voyageurs, homologue du B.V. de R. Panis ;
  - parking de persuasion pour 800 voitures.
- Deux voiries mettraient le quartier en liaison avec le centre de la ville nouvelle :
- la section est de l'artère urbaine de ceinture par un pont sur la Haine ;
  - la liaison piétonne entre la place de gare et le mail central par une passerelle sur la rivière.

Le plan de destination du P.C.A. n° 34 affecte, selon une courbe enveloppe sans indication de voirie de desserte, les terrains compris entre le domaine ferroviaire et la Haine en « zone de logement collectif avec possibilité de service public et/ou d'équipement communautaire » (n° 42) traversée en son milieu par la voirie de liaison entre le chemin de l'Inquiétude et l'avenue Th. Edison.

Pour animer le futur quartier de gare, il serait opportun de diversifier cette zone en ajoutant, à la prescription littérale, la possibilité d'installer des commerces et services de proximité afin d'y promouvoir la formation d'un véritable quartier urbain proche de la gare et dès lors attractif pour les migrants-alternants journaliers.

La présence sur le site des Grands Prés d'entreprises de haut niveau (parc Initialis, soc. Belgacom, etc.) et la proximité du futur centre de congrès au-dessus des voies pourraient conduire à l'installation dans ce quartier de gare d'un hôtel dont est jusqu'à présent dépourvue la ville nouvelle.

Actuellement, ces espaces sont couverts par un grand bosquet. Il conviendra lors de leur affectation à l'habitat (résidence, commerce, services...) d'y maintenir une densité importante de végétation sous la forme de squares plantés d'arbres en alignement et d'intérieurs d'îlots verdurés afin

que le quartier présente les attraits de la proximité des services et de l'aménité du milieu de vie. Le plan modificatif du P.C.A. n° 34 pourrait traduire ces nouvelles affectations.

## Le renforcement du caractère urbain de la ville nouvelle

Aujourd'hui, les activités et équipements qui sont établis sur le site des Grands Prés présentent une diversité de fonctions, appréciable mais incomplète :

- la cité administrative de l'État : administration, bureaux ;
- le parc Initialis : PME de recherche, bureaux ;
- le complexe des salles de cinéma Imagimons : loisirs et restauration ;
- le centre commercial des Grands Prés : grande distribution, commerce de détail, restauration ;
- le hall multifonctionnel : commerce, loisirs, sports d'intérieur.

On n'y trouve aucun équipement à caractère sportif ou culturel. La Ville a décidé de développer les équipements de sport autour du plan d'eau du Grand Large mais il serait opportun d'aménager une liaison aisée et sûre entre les deux sites pour toutes les catégories d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes).

Le nouveau parti d'aménagement adopté par l'autorité communale consistant à y développer un quartier de ville devrait se traduire par deux options : promouvoir l'habitat et établir un équipement culturel en synergie avec l'installation d'un centre de congrès et dans la perspective de la candidature de Mons au titre de Capitale européenne de la culture en 2015.

## 1. Promotion du logement et des équipements de proximité

Cet objectif rencontre directement les résolutions adoptées par les institutions et organismes européens, nationaux et régionaux qui recommandent de baisser la consommation d'énergie et ainsi contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> génératrices de réchauffement du climat. En effet, « Si la consommation d'énergie dans les déplacements motorisés est si importante et, selon les études prospectives, continuera de s'accroître en l'absence de mesures appropriées, c'est notamment en raison du caractère dispersé de notre habitat et de l'accroissement de cette dispersion. » (M. Dachelet, 2007). On formulera donc la recommandation suivante : aucune occupation du sol sous la forme d'habitation unifamiliale isolée ne devrait être autorisée à l'intérieur du périmètre de la nouvelle ville.

58

Notamment l'article 185, alinéa 2 :

*Par patrimoine, il faut entendre l'ensemble des biens immobiliers dont la protection se justifie en raison de leur intérêt historique, archéologique, scientifique, artistique, social, technique ou paysager.*

...  
b. à titre d'ensemble architectural : tout groupement de constructions urbaines ou rurales, en ce compris les éléments qui les relient, suffisamment cohérent pour faire l'objet d'une délimitation topographique et remarquable par son homogénéité ou par son intégration dans le paysage.

Ainsi qu'on l'a indiqué supra (p. 14), selon les destinations inscrites au P.C.A. n° 34, les terrains affectés à l'habitat nouveau s'étendent sur  $\pm 20$  ha, superficie qui conduit, avec une densité nette de 80 log./ha, à l'installation de  $\pm 4.800$  habitants nouveaux auxquels s'ajoutent  $\pm 600$  habitants résidant dans les deux noyaux d'habitat de la fin du 19<sup>e</sup> siècle, soit à terme une population de  $\pm 5.400$  habitants. Sans changement des destinations du P.C.A. n° 34, la comparaison des données de base entre la ville ancienne et la ville nouvelle s'établit ainsi :<sup>59</sup>

- ville ancienne (intra-muros)  
superficie  $\pm 165$  ha  
population 9.117 hab. (fin 2008)
- ville nouvelle (Grands Prés)  
superficie  $\pm 140$  ha  
population 600 hab. (fin 2008)  
> 5.400 hab. (2020 ?)

## 2. Développement de l'équipement culturel

En ce domaine, le transfert dans la ville nouvelle du musée des arts contemporains de la Communauté française installé au Grand-Hornu présenterait un triple intérêt.<sup>60</sup> Tout d'abord, il rééquilibrerait en faveur du développement culturel une affectation des lieux principalement marquée par les fonctions de commerce, de services et de loisirs. Ensuite, le musée bénéficierait de la fréquentation par un public nombreux et de classes d'âge diverses des établissements que l'on a brièvement décrits. Le souhait émis par le monde de la culture, selon lequel l'art doit aller à la rencontre des citoyens, trouverait là un commencement de réalisation (la fréquentation du MAC's au Grand-Hornu n'atteint pas les 100.000 visiteurs/an). Enfin, l'implantation sur ce site serait conforme aux options prises par des dirigeants politiques selon lesquelles la ville de Mons est appelée à devenir la capitale culturelle de la Wallonie<sup>61</sup>, titre qui lui a été officiellement attribué par le Gouvernement de la Communauté française dans une convention conclue en 2002. La reconnaissance de la Ville comme Capitale européenne de la culture en 2015 conforte l'opportunité d'établir le musée des arts contemporains à Mons.

Il conviendrait de réserver pour celui-ci un emplacement dans la ville nouvelle qui soit tel que sa mise en valeur et son accessibilité soient optimales pour assurer sa fréquentation. À cet égard, le terrain sis à front de la place centrale dans l'axe du mail est, à quelque 50 mètres près, situé au centre de gravité d'un triangle dont les sommets sont occupés par trois établissements importants : le centre commercial, le hall multifonctionnel

et le complexe de cinémas. La distance entre le terrain proposé et ceux-ci varie entre 250 et 300 m. L'institution muséale, bien visible de ces lieux animés, aurait des chances d'être visitée.

À ces trois établissements, on peut ajouter deux implantations du secteur des services : le parc Initialis qui compte  $\pm 50$  entreprises occupant  $\pm 550$  personnes et la cité administrative de l'État, tous deux situés à une distance moyenne de 500 m de l'emplacement proposé. Le personnel de haut niveau qui y est employé constitue un potentiel de visiteurs.

D'autre part, érigé dans l'axe du mail, le bâtiment sera immédiatement perçu par les personnes qui emprunteront ce cheminement piéton, qu'il s'agisse des touristes venant de la ville ancienne ou des visiteurs belges et étrangers fréquentant le centre de congrès édifié au-dessus des voies, autre public potentiel du musée. Enfin, cette option d'urbanisme donnerait la possibilité à un bureau d'architecture de concevoir une œuvre contemporaine sans contrainte pesante du contexte, l'autorité publique ayant de son côté le pouvoir d'être exigeante sur la qualité des projets. Cette réalisation architecturale formerait (provisoirement) la dernière étape de la déambulation sur l'histoire de l'urbanisme et de l'architecture à Mons, que l'on a proposé d'établir entre la ville ancienne (17<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècles) et la ville nouvelle (20<sup>e</sup>-21<sup>e</sup> siècles). Gardons les pieds au sol, si cette proposition n'aboutit pas, la Ville pourrait au moins prendre une mesure conservatoire destinée à réserver cet emplacement privilégié de la place centrale à la construction d'un immeuble à destination publique lors de la révision du P.C.A. n° 34.

Dans cette hypothèse, que deviendrait l'ensemble d'archéologie industrielle du Grand-Hornu si le MAC's était transféré sur le site des Grands Prés ? Après restauration rigoureuse des bâtiments dégradés par le vieillissement, l'intervention maladroite ou le vandalisme, il pourrait accueillir une institution dont l'objet serait mieux en rapport avec l'histoire du site, par exemple :

- un service de documentation complété par un équipement muséographique sur l'industrie dans la région de Mons-Borinage (mines, cimenteries...), correspondant de l'Écomusée de Bois-du-Luc (La Louvière, ancienne commune de Houdeng-Aimeries) qui œuvre au sauvetage des archives de l'industrie de la région du Centre ;
- un centre de recherche et d'information sur les techniques permettant de promouvoir la performance énergétique des constructions, les énergies renouvelables et les économies d'énergie, qui travaillerait en collaboration avec la Direction générale des Systèmes d'information de la Province du Hainaut déjà installée au Grand-Hornu.

<sup>59</sup> Statistiques communiquées par le service d'urbanisme de la ville de Mons.

<sup>60</sup> Un musée étant un immeuble comprenant des salles destinées à l'exposition d'objets, des locaux de réserve et des ateliers de création (pour artistes, jeunes gens...), il n'existe aucune difficulté majeure d'ordre technique au transfert du MAC's vers le site des Grands Prés. Les locaux qu'il occupe au Grand-Hornu pourraient retrouver une autre affectation dont on parle plus loin.

<sup>61</sup> Cette proposition est ancienne, voy. à ce sujet : GOSSELAIN P., La protection et la mise en valeur du patrimoine culturel immobilier, dans *Bulletin économique du Hainaut*, janvier 1970.

### Le développement du tourisme, effet des actions proposées

La ville a accueilli 250.000 touristes en 2007, avec l'espoir d'en recevoir 500.000 en 2015. Le nombre de nuitées, de 56.000 en 1995, s'est élevé à 133.000 en 2007 soit un doublement en 12 ans. Selon l'échevin du tourisme, les visiteurs de Mons sont surpris par la qualité du patrimoine bâti qu'ils découvrent et qu'ils sous-estimaient.<sup>62</sup> Le Collège a mis en chantier un plan stratégique de développement touristique qui vise à développer des actions telles que le tourisme de séjour ou d'affaires par une collaboration avec l'aéroport de Charleroi et la SNCB, le tourisme induit par l'activité économique et les colloques universitaires, notamment par l'établissement d'un centre de congrès. Le plan tend également à renforcer la vocation de Mons en tant que ville d'art touristique et de la culture en Wallonie et en Europe par sa reconnaissance au titre de Capitale européenne de la culture en 2015.

Dans la compétition à laquelle les villes se livrent aujourd'hui, l'image qu'elles en donnent doit être séduisante si elles veulent attirer de nouveaux résidents ou des investisseurs qui les ont découvertes en tant que touristes. Cette image est souvent associée à la qualité du patrimoine historique ou simplement ancien qu'elles recèlent. Ce n'est pas uniquement la métropole qui peut être attractive, par son échelle une ville moyenne permet au visiteur de saisir son patrimoine bâti et paysager de manière plus globale que celui d'une grande ville dont les ressources patrimoniales sont plus dispersées. Pour les villes moyennes, il constitue l'un des fondements sur lequel elles peuvent mettre en oeuvre un projet de développement urbain, sans négliger il va de soi ces qualités que sont un environnement salubre, un accueil chaleureux, des services bien organisés, une information correctement diffusée. «Partant du principe que la première ressource touristique locale est la ville elle-même, telle qu'elle s'offre au regard et à la flânerie, et pas seulement aux pratiques de loisir et de consommation, on ne peut que constater le **besoin d'une approche intégrale du patrimoine**, qui respecte la complexité et la vitalité de l'espace urbain et qui ne le traite pas de manière fragmentée... La distinction entre monument mineur et monument majeur n'a, pour la perception de l'espace urbain, que peu de sens, si on considère que, **dans une ville, rien n'est inintéressant...**» (M. Gravari-Barbas, 1997). L'attraction de Mons sur le plan touristique est le plus souvent associée à son image de ville ancienne riche d'un patrimoine architectural datant des 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et de la 1<sup>re</sup> moitié du 19<sup>e</sup> siècle.

**Dans la compétition à laquelle les villes se livrent aujourd'hui, l'image qu'elles en donnent doit être séduisante si elles veulent attirer de nouveaux résidents ou des investisseurs qui les ont découvertes en tant que touristes.**

Le projet de rénovation des installations ferroviaires est une occurrence favorable pour enrichir cette image par la mise en valeur d'une part du patrimoine urbanistique de la période 1850-1910 caractérisant le quartier de gare Léopold-Athénée et d'autre part des deux témoins de l'architecture de la deuxième moitié du 20<sup>e</sup> siècle: la gare de R. Panis (1952), immeuble remarquable par son inscription dans la place Léopold, la rigueur de la forme et son caractère unique en Wallonie, et la cité administrative (1986-1997), qui fait exception dans la production de l'architecture officielle.

On a proposé de relier ces deux bâtiments publics par deux immeubles (le centre de congrès et le nouveau B.V. des Grands Prés) d'architecture contemporaine, en sorte de constituer un ensemble architectural de la période 1950-2015, ouverture à la ville nouvelle proprement dite. À terme, ce patrimoine moderne et contemporain pourrait intéresser les touristes pour autant que les connexions entre ville ancienne et ville nouvelle soient établies.

### Conclusion

Après avoir privilégié pendant les décennies 1980-1990 la construction d'infrastructures destinées aux TGV, la SNCB a entrepris la rénovation des gares de Wallonie. Le programme concerne notamment les quatre principales stations de la «dorsale ferrée wallonne»: Liège, Namur, Charleroi et Mons.

En réponse au coût croissant des déplacements par les engins de locomotion individuels, les citoyens portent un nouvel intérêt aux moyens de transport en commun, si bien que les quartiers de gare sont peut-être appelés à redevenir des lieux de vie urbaine intense. Au cours des prochaines années, le secteur urbain de la gare de Mons sera rajeuni par la mise en œuvre de trois projets : la rénovation des installations ferroviaires et du bâtiment des voyageurs, la construction d'un centre de congrès, la revalorisation urbaine du quartier «Léopold-Athénée».

Les installations ferroviaires occupent une position importante entre l'intra-muros et le site des Grands Prés. Après l'abandon du projet d'installer sur celui-ci le campus universitaire, l'autorité communale a décidé d'y développer dans un premier temps une zone destinée aux activités de services et de recherche scientifique, ensuite un «morceau de ville». Ainsi s'édifie depuis ± 10 ans sur le site un nouveau quartier que l'on a qualifié de «ville nouvelle» puisque la superficie totale (± 155 ha) couverte par le plan communal d'aménagement qui règle l'urbanisation de cette zone (± 140 ha) et du domaine ferroviaire (± 15 ha) équivaut sensiblement à celle de l'intra-muros (± 165 ha). La gare peut ici contribuer à l'intégration de la ville nouvelle à la ville ancienne alors qu'elle a été pendant un siècle et demi l'un des obstacles à la croissance de la cité vers l'ouest. Pour les unir, il est indispensable d'établir au-dessus des voies de chemin de fer une construction importante, lieu de passage et d'animation entre les deux quartiers de gare : le quartier Léopold-Athénée existant du côté de l'intra-muros et celui à créer du côté des Grands Prés.

À la fois propriétaire du domaine ferroviaire et maître d'ouvrage des projets, la SNCB dispose des fonds nécessaires et de l'expérience technique indispensable pour promouvoir, outre la modernisation de l'infrastructure ferroviaire proprement dite, la rénovation et la construction d'équipements qui assureront l'accueil de voyageurs mais aussi l'animation d'un lieu de sociabilité et d'union entre les deux parties du centre élargi de la ville régionale. Voici les principaux travaux à réaliser.

- La conservation et la rénovation du bâtiment actuel des voyageurs. Elles se justifient pour de multiples motifs dont les principaux sont :

- son inscription parfaite dans le contexte urbanistique formé par la place Léopold et les bâtiments qui la bordent ;
- son bon état physique dû à l'entretien régulier dont il a fait l'objet, notamment la toiture revêtue de cuivre, restaurée il y a quelques années ;
- sa valeur culturelle en tant que témoin de l'architecture moderne des années 1950 en

Hainaut, confortée par l'excellente qualité des matériaux utilisés pour sa construction : pierre, marbre, cuivre... et la valeur des œuvres d'art qui la décorent (fresque, sculpture, vitraux) ;

- le gaspillage insensé des deniers publics et l'émission importante de GES qu'entraînera sa démolition alors qu'aucun motif pertinent d'ordre technique, fonctionnel ou financier ne la justifie et que la SNCB a parfaitement restauré des bâtiments de voyageurs plus anciens, tels ceux des gares de Namur et de Charleroi ;
- l'absence de difficultés d'ordre technique qui s'opposeraient à la construction d'un ensemble immobilier au-dessus des voies si le bâtiment est maintenu ;

- la possibilité de procéder à sa rénovation par étapes, sans perturbation majeure du service rendu au public par la société exploitante.

- La construction au-dessus des voies d'un ensemble immobilier de ± 10.000 m<sup>2</sup> à usage principal de centre de congrès, conformément au projet de la Ville, comportant la galerie d'accès aux quais et formant liaison entre la ville ancienne et la ville nouvelle. Les dimensions et le coût retenus pour cet ensemble l'ont été par référence au prix du m<sup>2</sup> de bureau en fin d'année 2007 en Belgique et à des équipements similaires érigés ou en projet dans des villes moyennes françaises : Le Mans, Nancy, Reims, Troyes, Valenciennes. Ce projet donnerait la possibilité à un bureau d'architecture attentif au contexte urbain et aux préoccupations d'ordre écologique de réaliser une œuvre contemporaine de qualité marquant l'entrée dans le site d'urbanisation nouvelle au départ de la ville ancienne.

- La construction d'un bâtiment des voyageurs du côté des Grands Prés, plus modeste que celui sis à front de la place Léopold, mais de dimensions suffisantes (± 1.250 m<sup>2</sup> de planchers) qui apparaîtra comme le premier édifice public du nouveau quartier de gare. Il comporterait :

- les accès aux passages sous voies destinés à assurer une circulation aisée des navetteurs et des habitants ;
- les dispositifs d'élévation : escaliers, ascenseurs, escalators vers le centre de congrès et la galerie supérieure ;
- un équipement de services : accueil des voyageurs, commerces...

- L'achèvement de l'avenue urbaine sud existant en partie entre les deux giratoires de distribution du trafic dans la ville nouvelle (avenue de Jemappes et Imagimons) ; cette avenue entourant le cœur de la cité est notamment appelée à assurer l'intermodalité entre voiture, bus et train dans le nouveau quartier de gare.

- Entre cette avenue urbaine (déjà existante en bordure du domaine ferroviaire) et le nouveau

bâtiment des voyageurs, l'aménagement d'une place publique, homologue de la place Léopold, qui serait le lieu de rencontre des acteurs du trafic : piétons, vélos, bus, taxis, voitures de dépose-minute... Encadrée par les quais d'embarquement des usagers des TEC, elle serait pourvue de tous les équipements d'une place publique urbaine : plantations, éclairage, mobilier urbain...

— La réalisation d'un parking sur deux niveaux pour 800 voitures principalement destiné aux navetteurs. S'il était établi en sous-sol de la nouvelle place, il pourrait être mis en connexion directe avec le B.V. et les passages sous voies, mais son coût serait double de celui d'un bâtiment à deux niveaux en hauteur compte tenu de la nature du sol et de la nécessité d'y prévoir un équipement assurant une sécurité optimale.

— L'embellissement de la place Léopold (pavage, trottoirs, abris, pavillon du tourisme...) si l'on considère que la plus grande partie de celle-ci, accessible aux usagers lents, constitue de fait le parvis de la gare, édifice public donnant sa personnalité à un quartier au même titre que l'hôtel de ville, l'église, le théâtre, la cour de justice...

En ce qui concerne le projet présenté par S. Calatrava, on a développé une argumentation montrant qu'il est à la fois destructeur du patrimoine culturel, obsolète parce que traduisant un programme lacunaire lui-même dépassé, inapproprié dans son expression architecturale au contexte d'une ville historique, exagérément coûteux au regard du produit fourni, générateur de dépenses inutiles pour les générations futures, inadapté par sa forme même à l'évolution que subira le transport par chemin de fer à l'avenir. À ce projet d'architecture individualiste, excentrique, qui ignore le passé et néglige le futur, on a opposé un programme d'urbanisme qui respecte scrupuleusement le patrimoine immobilier (ancien et moderne) de la ville traditionnelle et ouvre celle-ci sur le développement de la ville nouvelle. Le budget dont la SNCB dispose pour procéder à la rénovation de la gare de Mons s'élève à ± 110.000 €. Le coût du programme d'équipements que l'on a proposé de réaliser s'élève à ± 82.650.000 €, inférieur de ± 27.350.000 € à celui de S. Calatrava, lequel ne comprend que la démolition du B.V. actuel et la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs place Léopold complété par une passerelle de liaison avec les Grands Prés.

Alors que l'État fédéral doit affronter des difficultés de trésorerie résultant d'une crise économique qui se prolongera jusqu'en 2011, il est inconcevable que l'une de ses grandes sociétés se livre à la destruction du patrimoine collectif et au gaspillage de fonds publics qui seront indispensables pour faire face aux dépenses de sécurité sociale (santé, chômage, retraites...), aider à la création d'activités

nouvelles en période de crise économique, restaurer le patrimoine immobilier public (maisons de justice, institutions scientifiques, etc.) et... rembourser une dette publique croissante qui atteindra 100 % du produit intérieur brut dès 2011.

La modernisation des installations ferroviaires, complétée par la construction d'un centre de congrès, s'inscrit dans un projet global de promotion des quartiers de gare comportant d'une part la rénovation du quartier Léopold-Athénée existant dans l'intra-muros et d'autre part la mise en place des équipements destinés à favoriser la formation de celui des Grands Prés.

En ce qui concerne le quartier Léopold-Athénée, on a délimité un périmètre d'opération justifié par une analyse des caractères urbanistiques et historiques de ce quartier édifié de 1850 à 1910 ; il cernerait deux places (Léopold et Louise) et trois rues (Léopold II, Rogier, Athénée) bordées par quelque 60 immeubles. Les interventions sur les bâtiments seraient variées. Pour la plupart, il s'agit d'une restauration de la façade, plus ou moins profonde selon l'état physique de l'immeuble. Pour deux d'entre eux, l'intervention serait plus lourde : le bâtiment Sertra place Léopold et l'immeuble à appartements sis au n° 14, rue Rogier.

Pour faire en sorte que cette entreprise soit aussi réussie que celle menée à la Grand-Place, on a proposé que la moitié du subside de 28.000.000 €, que l'Union européenne accordera à la Ville pour la construction du centre de congrès, soit affectée au financement de cette opération de valorisation urbaine, attendu que la SNCB dispose de fonds suffisants pour financer, à hauteur de ± 14.000.000 €, le gros œuvre de l'ensemble immobilier comportant le centre d'un coût total que l'on a estimé à ± 28.000.000 €.

La place Léopold ferait l'objet d'une rénovation portant d'une part sur l'espace public, d'autre part sur les immeubles qui l'entourent.

— Quant à l'espace public, la répartition des surfaces attribuées aux différents acteurs du trafic (piétons, cyclistes, taxis, bus, voitures) ne devrait pas être sensiblement modifiée, la réduction des encombrements par les voitures aux heures de pointe devant être plutôt recherchée par le report des véhicules sur l'allée centrale des boulevards. Cette option implique la construction d'un giratoire sur l'ouvrage d'art de la porte de Jemappes (ainsi que cela a été fait à la porte de Ghlin), la remise à double sens de l'allée centrale des boulevards et la remise à sens horlogique de l'allée interne de ceux-ci, selon l'option proposée en 2004 par la société TRANSITEC en conclusion de son étude sur les déplacements et le stationnement et adoptée par la ville de Mons.

On a proposé des aménagements ayant pour but :

— d'accroître le confort des usagers et passants

(traitement du sol, trottoirs, abribus des TEC);

— de rétablir à la fois la vue sur le paysage urbain historique au sortir de la gare et le parvis de celle-ci en enlevant le pavillon du service du tourisme qui peut être installé dans le bâtiment des voyageurs après sa rénovation.

— En ce qui concerne **les bâtiments**, on a proposé de restituer à la place son caractère de place à programme que les promoteurs (municipalité, maîtres d'ouvrages, architectes) avaient voulu lui imprimer à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Les interventions sur le bâti seraient différentes selon les groupes d'immeubles bordant les quatre côtés bâtis de cette place hexagonale, elles combindraient restauration soignée et reconstruction à l'identique (côtés sud et sud-est), construction d'architecture contemporaine (côtés nord et nord-ouest).

Ainsi, par une déambulation au départ du centre ancien de Mons, l'habitant, le touriste et le flâneur, ce fin connaisseur de la ville, parcourraient une suite de sites urbains s'étendant sur cinq siècles : cœur de ville (17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècles), quartier Léopold-Athénée (19<sup>e</sup> siècle), architecture moderne (B.V. de R. Panis, années 1950 – cité administrative, années 1990) et contemporaine (centre de congrès, B.V. des Grands Prés et immeubles de la ville nouvelle).

Le programme de renouveau du secteur urbain de la gare présente de multiples aspects : restauration immobilière, reconstruction à l'identique, édification de grand immeuble, construction de voirie, pont et passerelle, aménagement d'espaces publics, harmonisation des modes de déplacement et accessibilité des usagers fragiles, application des procédés et normes pour promouvoir les économies d'énergie, l'émission minimale de GES, les bâtiments à haute qualité environnementale, etc. La coordination de l'ensemble des opérations justifierait la constitution d'un comité d'accompagnement des projets réunissant des représentants des administrations et organismes intéressés : Ville, SNCB, Administration de l'Aménagement du territoire, Direction des Routes du Hainaut, Administration des TEC, SRWT, CCATM, associations de citoyens...

La ville a été désignée au titre de Capitale européenne de la culture en 2015. Pour satisfaire cette ambition, elle possède un potentiel non négligeable : des activités culturelles diversifiées, un patrimoine culturel immobilier important et une tradition d'accueil.

Sur le plan de l'urbanisme, depuis nombre d'années, la municipalité a adopté une politique destinée à rendre la cité plus attractive : opérations de rénovation et de revitalisation urbaines, reconversion et restauration de bâtiments d'intérêt architectural ou historique, amélioration quoiqu'encore timide de la qualité des espaces publics, remarquable entreprise de valorisation des façades des

immeubles de la Grand-Place, mobilité des gens mieux organisée, discipline imposée à la publicité commerciale... Le visage de la cité reste encore enlaidi par les bâtiments-verrues érigés au cours des cinquante dernières années dans l'intra-muros par des maîtres d'ouvrage privés ou publics avec la complicité d'architectes au regard distrait, au nom de lieux communs tels que la modernité, le dynamisme, la créativité qui permettent de faire n'importe quoi n'importe où : auditorium A. Dubois, cité pour étudiants (Grande Triperie), bâtiment commercial Match, Musée des Beaux-Arts transformé, Théâtre du Manège embouti dans un immeuble patrimonial...

Pourquoi vouloir reproduire à Mons, ville très moyenne, ce qui se fait dans les grandes villes ? Construire comme à Liège une nouvelle gare alors que le même projet ne se justifie pas à Mons, miser quasi exclusivement sur la promotion d'événements pour gagner le titre de capitale culturelle comme l'a fait la métropole de Lille-Roubaix-Tourcoing en 2004 alors qu'elle compte une population de  $\pm 1.000.000$  d'habitants, soit 10 fois plus que celle de Mons ( $\pm 90.000$  habitants, estimation généreuse) nous semblent des options qui relèvent de l'illusion d'optique. La Ville pourrait essayer de trouver une voie moins banale, plus personnelle, plus discrète mais plus durable dans ses effets : celle de l'amélioration globale du cadre de vie d'une cité historique à vocation universitaire qui aura su harmoniser tradition et modernité. Le programme global proposé intégrant restauration du bâtiment des voyageurs, construction d'un centre de congrès, rénovation du quartier Léopold-Athénée et formation du quartier gare extra-muros nous paraît d'un apport appréciable à la poursuite de l'objectif : «Mons capitale culturelle en 2015». Dans cette perspective, on a proposé, en le justifiant, le transfert du musée des arts contemporains de la Communauté française établi à Boussu en un lieu central de la ville nouvelle où il aurait des chances bien plus grandes d'être visité qu'en son actuelle installation au Grand-Hornu.

On donnera le mot de la fin à J. Barthélémy : «Nous conviendrons donc qu'une des conditions fondamentales d'amélioration fonctionnelle de nos villes dépend de la sagesse des urbanistes : qu'ils soient conscients de leur rôle de gardiens anxieux, attentifs et incorruptibles du tissu social complexe de la ville ; qu'ils agissent en serveurs fidèles de l'image urbaine, de sa cohérence, de sa force et de son originalité ; qu'ils soient conscients enfin que la volonté de réutiliser judicieusement le patrimoine architectural et le souci de retrouver "l'échelle juste" pour toute opération nouvelle, loin d'être démodés, correspondent parfaitement à une évolution souhaitable de notre société.»<sup>63</sup>

63  
Un urbanisme au service de la diversité culturelle et du développement durable.

## Remerciements

L'auteur remercie les personnes des administrations et organismes repris ci-après, de lui avoir communiqué des informations fort utiles pour la rédaction de cet article :

— Ville de Mons  
Echevinat du Développement économique, de l'Urbanisme, du Logement et du Tourisme  
Service de l'urbanisme  
Service de la mobilité  
— Service public de Wallonie (SPW)  
DGO1 (Routes et Bâtiments), Namur  
Direction des Routes du Hainaut, Mons  
— Service public de Wallonie (SPW)  
DGO4 (Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie), Directions de l'Urbanisme et de la Géomatique  
— Société nationale des Chemins de fer belges  
Directions de Mons et de Charleroi  
— Société régionale wallonne des Transports (SRWT), Direction des Études, Namur  
— Administration des Bâtiments de l'État, Bruxelles et Mons  
— Université de Mons, Faculté polytechnique, Atelier d'architecture  
— Maison de l'Entreprise, parc Initialis, Mons  
— Bibliothèque de l'Université de Mons  
— Institut supérieur d'Architecture de Mons  
— Archives d'Architecture moderne, Bruxelles  
— Municipalités de Le Mans, Nancy, Reims, Valenciennes  
— Entreprises de travaux publics  
s.a. GALÈRE, Embourg  
s.a. WANTY, Binche

et en particulier :  
H. Bournonville,  
F. Collette, M. Dachelet,  
Madame C. Dhém,  
B. Dieu, G. Dupont,  
A. Flamecourt,  
M. Freccourt, B. Gervasoni,  
J.-M. Gillon, A. Godart,  
L. Marechal,  
M. Masy, Madame  
C. Pierard, G. Pipart,  
V. Platioux, L. Thiernesse,  
M. Vandermeersch,  
F. Vandijck, J. Warnotte,

## Bibliographie

AUZELLE R., *Technique de l'urbanisme*, coll. «Que sais-je?», Paris, PUF, 1961.

BARTHÉLÉMY J., *Le patrimoine architectural, enjeu du défi de l'ère post-industrielle*, Bulletin de la classe des Beaux-Arts, Académie royale de Belgique, Bruxelles, 5-9/1991.

BARTHÉLÉMY J., *Un urbanisme au service de la diversité culturelle et du développement durable*, premier colloque à l'étranger du Collège de France, Bruxelles, 8-9 mars 2006.

BILLEN C., *Le patrimoine, une valeur, un outil, une marchandise?*, dans *Territoires wallons*, hors série, Conférence permanente de Développement territorial (CPDT), Namur, décembre 2007.

BOURLARD V., PHLYPO J.-C. & SARLET D., *Protocole d'accord entre la SNCB, la SRWT et la DGATLP sur l'aménagement des gares et de leur environnement*, Namur, 24 mars 2003.

CASTEX J., DEPAULE J.-Ch. & PANERAI Ph., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Coll. «Aspects de l'urbanisme», Paris, Dunod, 1997.

CHOAY Fr., *L'urbanisme : utopies et réalités, une anthologie*, Paris, Seuil, 1965.

CHOAY Fr., *Création et patrimoine, un enjeu de société*, Paris, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, colloque : Enseigner le patrimoine architectural et urbain, 02/06/1995.

COLLECTIF, *Mons hier, aujourd'hui, demain*, Ministère de la Culture française et «Sauvegarde et Avenir de Mons», Laconti, 1973.

COLLECTIF, *Images imprimées en Hainaut*, Ministère de la Communauté française, 1981.

COLLECTIF, *Le patrimoine monumental de la Belgique*, Vol. 4 : Hainaut, Arrondissement de Mons, Ministère de la Culture française, Liège, Mardaga, 1982.

COLLECTIF, *Libérer l'îlot ou l'architecture*, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme - Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Paris, 1997.

COLLECTIF (J.-P. VOLLE, M. GRAVARI-BARBAS et alii), *Villes moyennes : Espace, société, patrimoine*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1997.

COLLECTIF, *Ensembles architecturaux en région bruxelloise*, Bruxelles, Racine, 1997.

COLLECTIF, *Mons, le beguinage*, Institut français d'architecture, Paris, Norma, 1998.

COLLECTIF, *Schéma de Développement de l'Espace régional (SDER)*, CREAT et DGATLP, Ministère de la Région wallonne, Namur, 1999.

COLLECTIF, *Trente années de défense et de promotion du patrimoine urbain*, asbl Sauvegarde et Avenir de Mons, Mons, 2001.

COLLECTIF, *Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode*, dans *Territoires wallons*, n° 1, Conférence permanente de Développement territorial (CPDT), Namur, septembre 2007.

DACHELET M., *Revenir en ville : la révolution climatique*, dans *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n° 66, Jambes, DGATLP - Mardaga, décembre 2007.

DELAISSE P. & PETIT P., *Architecture 30-60, un patrimoine à découvrir*, Association des architectes de l'arrondissement de Mons, Mons, 1998.

DELFANTE Ch., *Grande histoire de la ville. De la Mésopotamie aux États-Unis*, Paris, Armand Colin, 1987.

DIEU B. & Ph., *Le rail à Mons et dans le Borinage*, Bruxelles, Patrimoine ferroviaire touristique, 2001.

DUPAGNE A., JADIN M., TELLER J. & LECLERCO P., *L'espace public de la modernité*, dans *Études et Documents, Aménagement et urbanisme*, n° 2, DGATLP, Jambes, 1997.

FAIDER P. & DELANNEY H., *Mons, dans Annales du Cercle archéologique de Mons*, t. 50, 1928-1929, Mons et Frameries, Union des Imprimeries, 1931.

GHISTE S., *Les gares de Mons aux XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles*, La lettre de SAM, asbl Sauvegarde et Avenir de Mons, Mons, mai-juin, août-septembre 2008.

GIOVANNONI G., *L'urbanisme face aux villes anciennes*, avec une introduction de F. CHOAY, Paris, Seuil, 1988 (1<sup>re</sup> édition, 1931).

GILLON J.-M., *La reconquête des places publiques*, un enjeu, une démarche, dans *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n° 30, Jambes, DGATLP - Mardaga, septembre 2000.

GOSSELAIN P., *L'urbanisme, discipline en interaction avec la planification spatiale et l'architecture*, dans *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n° 33, Jambes, DGATLP - Mardaga, mars 2001.

HAUMONT F., *Répertoire notarial*, Tome XIV droit public et administratif, livre XIV Urbanisme, Bruxelles, Larcier, 1996.

LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, avec un discours liminaire de J. GIRAUDOUX, coll. «Points», Paris, Minuit, 1957.

LOZE P. & BLAVIER J., *Prolégomènes. Le patrimoine bâti et l'architecture contemporaine - Réflexions sur le devenir de la ville européenne*, Région de Bruxelles-Capitale, colloque 3 et 4 février 2003.

MARIS B., *Antimanuel d'économie*, Rosny, Bréal, 2003.

PANIS R., *Matériaux pour une reconstruction*, dans *Architecture*, n° 50, Bruxelles, 1963.

PAQUOT Th., LUSSAULT M. & BODY-GENDROT (dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, Paris, La découverte, 2001.

PIERARD C., *Mons et sa région*, Office du Tourisme, Mons, 1964.

PIERARD C., *L'architecture civile à Mons, XIV<sup>ème</sup>-XX<sup>ème</sup> siècles*, coll. «Wallonie, art et histoire», Gembloux, Duculot, 1974.

PIERARD C., *Mons, ville bombardée pendant la guerre 1940-45*, coll. «Histoire», n° 100, Crédit communal de Belgique, Bruxelles, 1999.

S.N., *La gare de Charleroi-Sud en bonne voie*, Renoscrypt, juin-juillet-août 2008.

THIERNESSE L., *La cité-parc du Bois de Mons*, dans COLLECTIF, *Le patrimoine moderne et contemporain de Wallonie*, Namur, DGATLP, Division du Patrimoine, 1999.

THIERNESSE L. & GILLAIN P., *Inventory des sites du Hainaut*, Bruxelles, Ministère des Travaux publics, Administration de l'Aménagement du territoire, 1966.

TOURNAY M., *Les nouvelles gares ou le déclin de l'architecture ferroviaire*, dans *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n° 5, Jambes, DGATLP, octobre 1988.

TRANSITEC, *Plan de déplacements et de stationnement* - M.E.T., SRWT, SNCB, ville de Mons - nov. 2000, revu en 2004.

VAN LOO A. (dir.), *Dictionnaire de l'architecture en Belgique de 1830 à nos jours*, Anvers, Fonds Mercator, 2003.