

# **La gare de Mons et le territoire**

## **Une critique par le projet**

Olivier Bourez & Marc Mawet

Novembre 2018

Comité de rédaction :

Marc Belderbos  
Cécile Chanvillard  
Pierre Cloquette  
Renaud Pleitinx (édit.)  
Jean Stillemans

Diffusion :

laboratoire analyse architecture  
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme  
Place du Levant, 1 boîte L5.05.02  
1348 Louvain-la-Neuve  
Belgique

<https://uclouvain.be/fr/instituts-recherche/lab/laa>  
© Les Pages du laa, 2018  
ISSN : 2593-2411

**La gare de Mons et le territoire**  
**Une critique par le projet**

Olivier Bourez & Marc Mawet

La critique formulée dans cet article porte sur l'implantation de la nouvelle gare ferroviaire de Mons, conçue par l'architecte espagnol Santiago Calatrava. Si l'argumentaire de cette critique requiert l'appui des mots, il repose pour l'essentiel sur quelques dessins, simples dans leur facture, dont l'office est de révéler le projet sous-jacent de la gare-passerelle en cours de réalisation pour mieux le confronter à un autre projet qui, par comparaison, accuse les limites et les travers du premier. Il s'agit donc d'une « critique par le projet » dont la pertinence ne tient pas à quelque argument idéologique, moral ou « esthétique », mais à la mise à jour d'une possibilité inaperçue, d'un rendez-vous manqué, faute d'avoir pris la mesure de l'enjeu. Ce projet alternatif se distingue de celui de Calatrava par le fait qu'il prend en considération l'échelle territoriale, trop souvent négligée par les architectes, mais décisive dans le cas d'une infrastructure telle qu'une gare ferroviaire. À une architecture manifeste de son propre objet s'opposera une autre architecture, manifeste de son territoire. Au-delà de la critique d'une œuvre singulière, cet article veut, d'une part, replacer le projet au cœur du débat architectural pour en faire l'outil privilégié d'une critique efficace et, d'autre part, promouvoir une figure de l'architecte excentrée, inquiète de trouver dans le territoire les motifs principaux de son projet.

### *Péripéties*

L'enjeu majeur de la nouvelle gare de Mons est d'articuler le centre historique de la ville au site dit des Grands Prés. Au tournant des années 1970, ce dernier est encore une vaste plaine marécageuse séparée de la ville par la présence du chemin de fer, la démultiplication des voies ferrées au droit de la gare et le passage des infrastructures autoroutières. Le site est choisi pour accueillir les locaux de l'université de Mons. Le projet conçu en 1971 prévoit l'implantation, depuis la place des Vannes, d'une passerelle qui, passant au-dessus des voies ferrées, doit assurer un lien physique entre le campus et le centre historique (Figure 1). Mais, le projet de décentralisation et de regroupement des universités est abandonné et avec lui, pour un temps, celui de la passerelle. Dépourvu de lien avec le centre-ville et sans planification véritable, le site des Grands Prés devient au fil du temps une extension urbaine dévolue à un parc scientifique et à une vaste zone commerciale où quelques ensembles de logements tentent vaille que vaille d'assurer l'une ou l'autre articulation avec leur voisinage (Figure 2).

En 2006, un concours est lancé pour la réalisation d'une passerelle implantée cette fois depuis le bâtiment du tri postal qui jouxte la gare. Relevons au passage que les deux édifices précités ont été dessinés par l'architecte René Panis (Figure 3). « Ce concours vise à dégager une esquisse architecturale et urbanistique portant sur l'aménagement général du site de la gare. Cet aménagement inclut un parking paysager, une liaison aérienne entre la place Léopold, la gare et le site des Grands Prés, y compris la desserte des quais par les accès existants et futurs.<sup>1</sup> » Lors du concours, la capacité d'une telle passerelle à garantir la connexion urbaine espérée est contestée. L'équipe de Philippe Samyn, en particulier, propose de reconfigurer la galerie souterraine de la gare existante pour distribuer de nouveaux quais et assurer l'articulation souhaitée vers le site des Grands Prés. Cette dérogation aux termes de la commande met l'équipe hors concours et c'est finalement

---

<sup>1</sup> <https://www.eurogare.be/fr/les-etudes-d-avant-projet.html?IDC=224&IDD=568>.

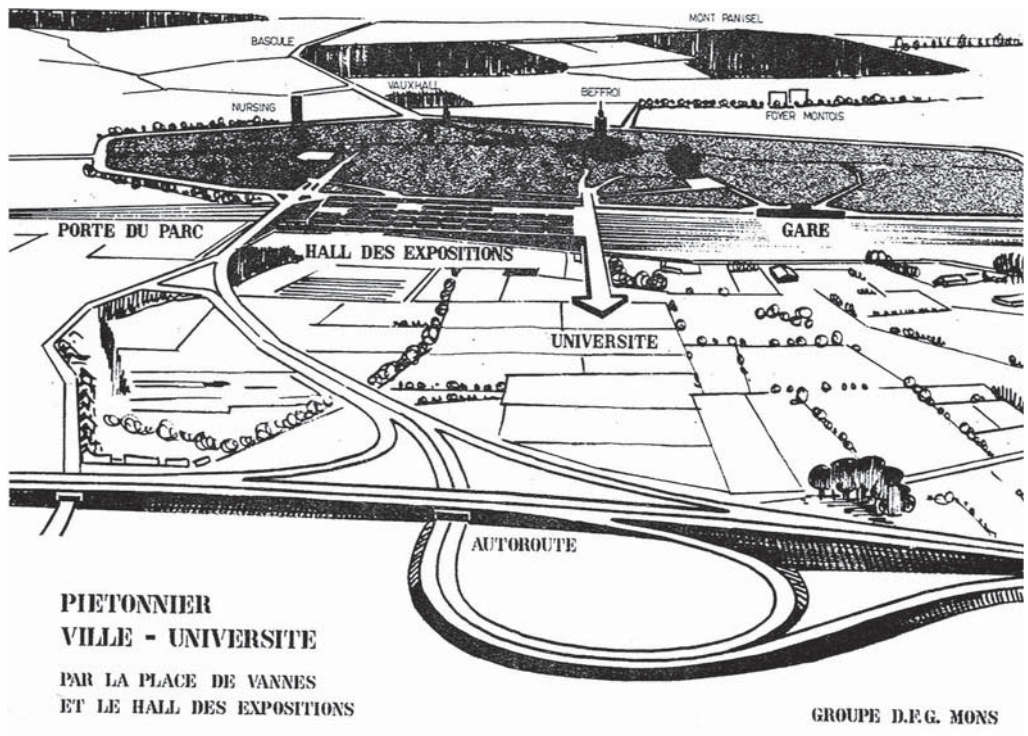


Figure 1. Projet d'installation du campus sur le site des Grands Prés. Groupe D.F.G., Nouveau Mons, mai 1971, Organe officiel de la CEP, Mons.

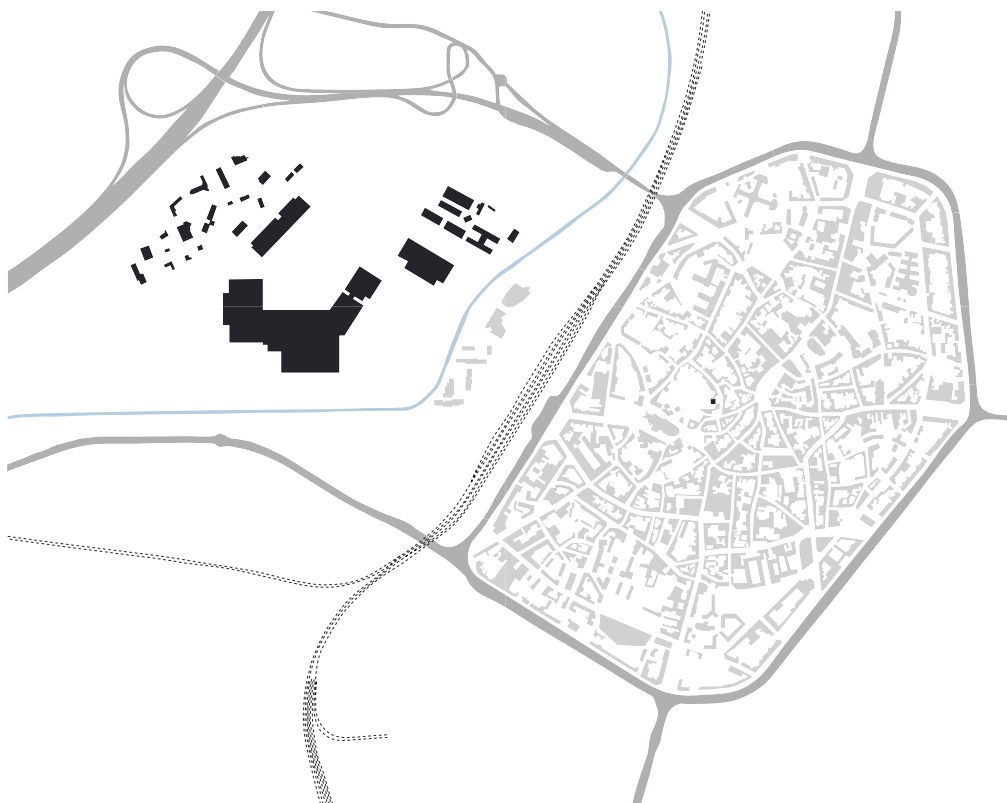


Figure 2. Urbanisme du site des Grands Prés, © Matador, 2018.

l'architecte Santiago Calatrava qui est désigné lauréat. Une fois désigné, l'architecte modifie son esquisse et propose d'ériger ce que préconisaient les architectes déboutés, à savoir une nouvelle gare traversante, mais aérienne cette fois, c'est-à-dire visible. La maîtrise d'ouvrage justifiera ce revirement par une meilleure distribution des quais pour entériner le déplacement de la question initiale, le tri postal sera quant à lui démoli<sup>2</sup>!

La nouvelle gare de Mons est finalement implantée perpendiculairement aux rails de chemin de fer, au droit de l'ancienne gare, démolie pour les besoins de la cause (Figure 4). Figure urbaine typique du XIX<sup>e</sup> siècle, la place Léopold possède un centre géométrique qui ordonne la disposition axiale et symétrique des immeubles haussmanniens qui la bordent. Suivant un principe de composition classique, la gare est implantée sur l'axe principal de la place, ce qui permet d'articuler formellement les quais de gare à la trame urbaine et d'instituer ainsi l'arrivée et le départ des voyageurs. Mais, si on considère le fait que le centre géométrique de la place est aujourd'hui le point à partir duquel s'inaugure l'articulation potentielle de la ville historique avec son extension « urbaine » du site des Grands Prés, alors le mode de composition classique doit être interrogé pour évaluer sa capacité à relever le nouvel enjeu.

### Critique

Qu'on le veuille ou non, un projet incarne toujours *in fine* les mobiles réels qui ont sous-tendu son avènement. Le projet « politique » y trouve la juste mesure de son ambition. Une évaluation en bonne et due forme s'impose donc, par le projet.

La polémique alimentée par la gare de Mons a déjà fait l'objet de nombreux papiers parmi lesquels le très long article de Pierre Gosselain publié dans les *Cahiers de l'urbanisme* mérite d'être mentionné<sup>3</sup>. Si l'article est très bien documenté, il rencontre un double écueil : d'une part, il souffre d'un *a priori* idéologique qui impose à tout développement du site des Grand-Prés l'autorité supérieure de la ville historique, d'autre part, il défend un autre projet atteint de cécité territoriale, celle-là même qui est dénoncée ci-après.

À supposer qu'une ligne, aussi architecturée soit-elle en sa qualité d'immense « salle de pas perdus », suffise à établir un lien véritable, vécu quotidiennement, entre la ville et le site des Grands Prés, encore faudrait-il s'assurer qu'elle soit installée avec précision. Si le point d'origine de la passerelle se place clairement au centre de la composition de la place Léopold, la position du second point semble plus hasardeuse, sauf à considérer que la géométrie de la gare, perpendiculaire au rail, prévaut par la seule contingence ferroviaire. Sans autre forme de procès, la ligne se heurte à la cité administrative construite de l'autre côté du rail. Les gesticulations structurelles, les contorsions formelles et la grandiloquence

---

2 On est en droit de s'interroger sur les motivations de ces deux décisions et sur les liens de causalité qu'elles entretiennent, tant la tendance au marketing urbain dans un jeu de concurrence entre villes et entre figures politiques semble primer sur une politique de gouvernance appuyée sur des études solides, au mépris des auteurs de projet et du sentiment mitigé et circonspect de nombreux citoyens. Car, en dépit de la désignation, nombreux sont ceux qui s'interrogent sur la pertinence de l'opération et nombreux sont ceux qui s'indignent de son coût exorbitant pour une ville de la taille de Mons. Le jeu en vaut-il vraiment la chandelle? D'autant plus qu'entre-temps le TGV a abandonné la station montoise. Modes de désignation, importance du coût de l'opération et pertinence de l'hypothèse (renouvellement versus rénovation de la gare existante) mériteraient d'être développés et débattus amplement. Néanmoins, ces dimensions ne peuvent être évaluées indépendamment les unes des autres, in abstracto, mais doivent l'être in solidum. Il se pourrait que l'hypothèse soit validée, que l'objectif soit atteint, que le coût s'avère supportable au regard des bénéfices escomptés. Mais il se pourrait aussi que l'ensemble soit invalidé, mettant tour à tour en défaut chacune des dimensions avancées. Chacune d'entre elles n'a de sens qu'au regard des autres, mieux encore, en matière de projet d'architecture, de ville et de paysage, chacune d'entre elles est supposée s'actualiser au regard des autres.

3 Pierre Gosselain, « Une nouvelle jeunesse pour la gare de Mons entre intra-muros et Grands Prés », dans *Les cahiers de l'urbanisme* n° 74, DG04, SPW, mai 2010.

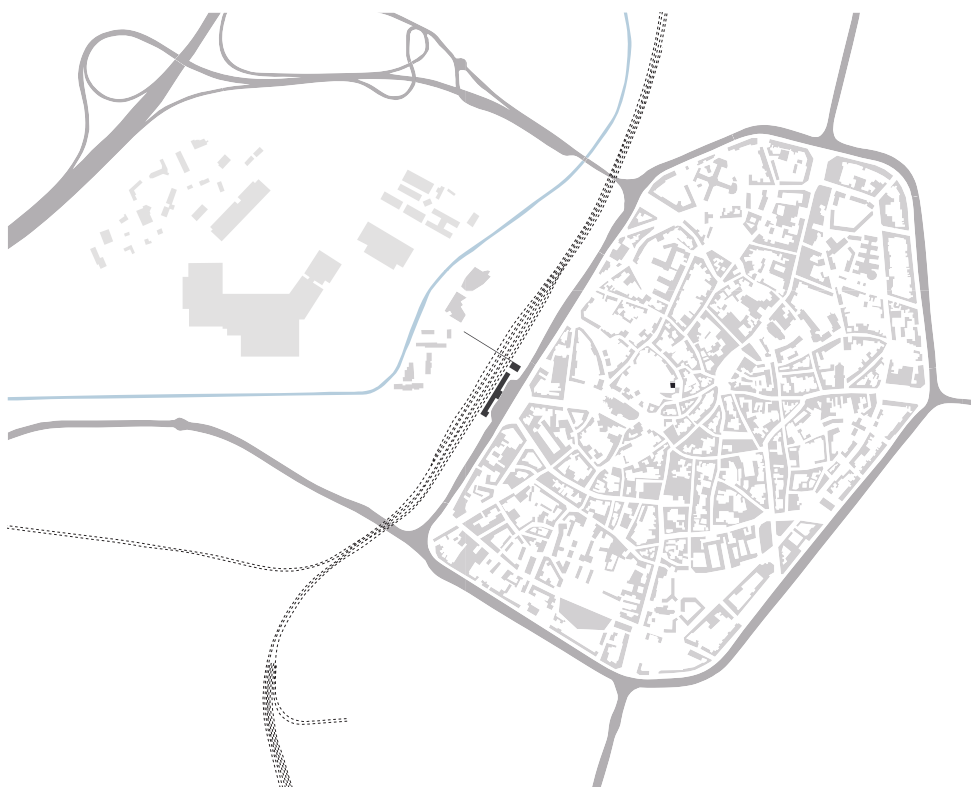


Figure 3. Implantation de la passerelle selon les attendus du concours lancé en 2006. © Matador, 2018.

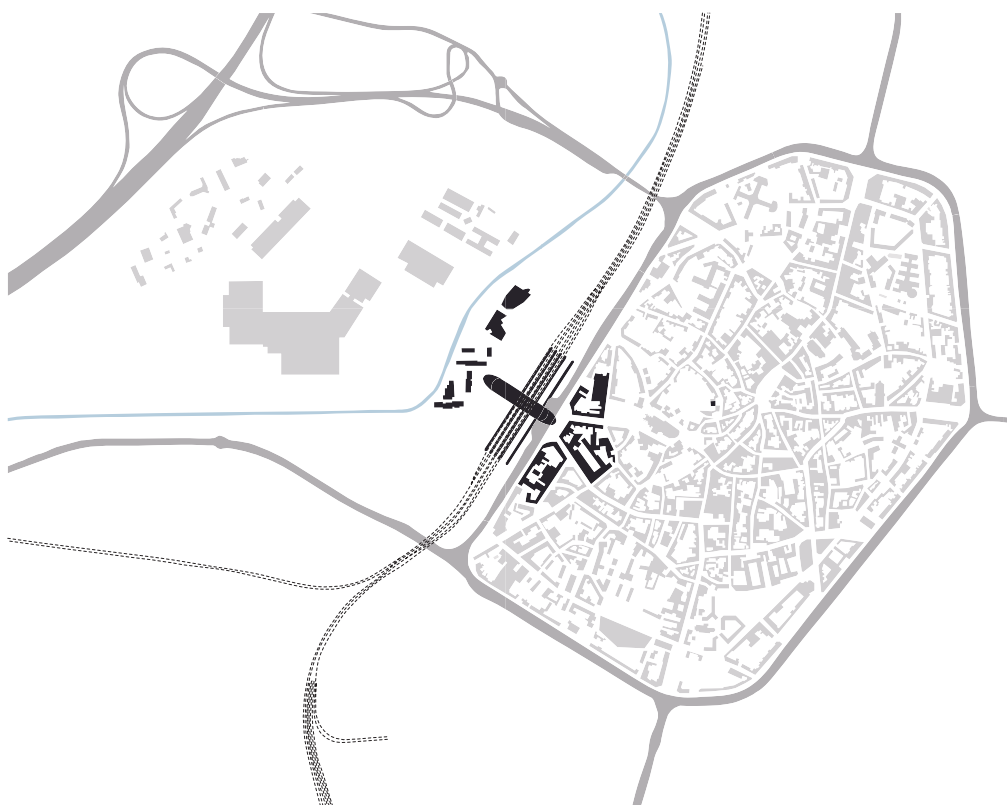


Figure 4. Implantation de la gare-passerelle de Calatrava. © Matador, 2018.

métaphorique du geste architectural masquent mal le malaise d'un passage en force impossible. La faute revient-elle à cette cité administrative implantée capricieusement en oblique juste au droit de la gare, dans l'axe de composition instaurant la « symétrie » de la place Léopold? À y regarder de plus près, on comprend rapidement que la cité administrative incriminée n'a rien à voir avec les géométries et la composition de la figure historique. Isolée de toute construction, orpheline (en apparence) de référence sur son site, l'implantation de la cité administrative est parallèle à la rivière canalisée, la Haine, plutôt que perpendiculaire au rail (Figure 6). En vérité, ce n'est pas tant à la cité administrative que se heurte la nouvelle gare, mais à la géométrie de la rivière qu'elle se confronte. La cité administrative disparaîtrait-elle que la ligne n'en gagnerait pas pour autant en clarté; elle se perdrait dans le vide de la plaine, dans le néant urbanistique du site.

Pourquoi la géométrie de la rivière résiste-t-elle? La Haine canalisée témoigne de décisions historiques radicales qui ont formé l'urbanisation de la plaine. À l'origine, le canal Mons-Condé-sur-l'Escault trouve naturellement sa place dans la plaine marécageuse. Son tracé prend appui sur une ligne très précise joignant le beffroi de Mons au clocher de l'église de Condé-sur-l'Escault en France, un trait dans le territoire de plus de 25 km. Les méandres de la Haine seront nécessairement canalisés parallèlement au nouveau canal. Plus tard, le canal devenu obsolète sera remblayé pour accueillir l'autoroute Paris-Bruxelles. La Haine canalisée quant à elle demeurera intacte, malgré quelques entorses liées aux différents ouvrages d'art de la nouvelle infrastructure autoroutière. On mesure encore la force de ce tracé en suivant les halages de la rivière canalisée ou, lorsque revenant de Paris pour aller à Bruxelles, les automobilistes ont le beffroi de Mons dans leur ligne de mire pendant des kilomètres (Figure 5). Même si l'édifice peut être critiqué à divers égards, la cité administrative incarne bien cette relation privilégiée, ce dialogue inaugural entre un tracé historique structurant et une articulation avec la ville.

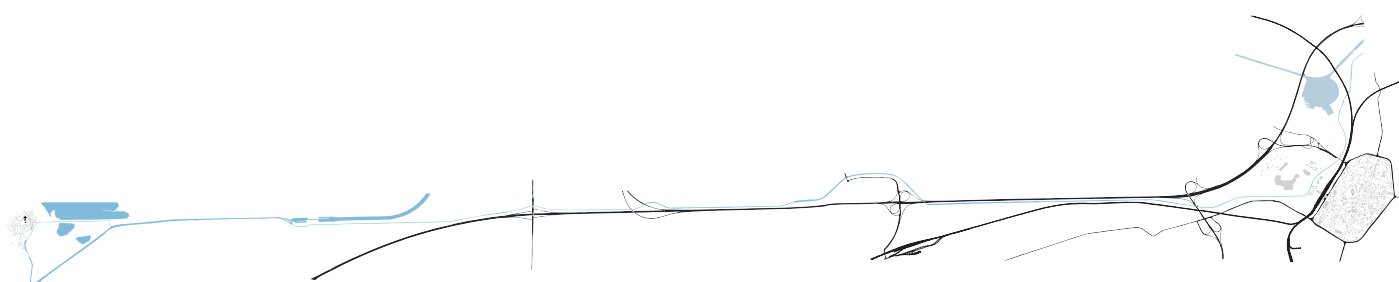


Figure 5. Du Beffroi de Mons au clocher de Condé-sur-l'Escault. © Matador, 2018.

### *Par le projet*

Aussi, plutôt que de résister à la cité administrative, donc à la rivière, la gare aurait pu s'en accommoder, voire en tirer parti. Il aurait suffi qu'elle s'implantât parallèlement à la rivière plutôt que perpendiculairement au rail (Figure 7). La gare ne buterait plus sur la cité administrative, mais la longerait, mettant opportunément en perspective la rivière, au sens propre comme au sens figuré. Autrement dit, la gare convoquerait de la sorte la géométrie principale de la plaine et s'inscrirait judicieusement dans la famille des grandes infrastructures qui, précisément, structurent originellement le nouveau territoire convoité. En se retournant, on découvrirait une gare qui, plutôt que s'adresser à une





Figure 6. Implantation de la Cité administrative. © Matador, 2018.

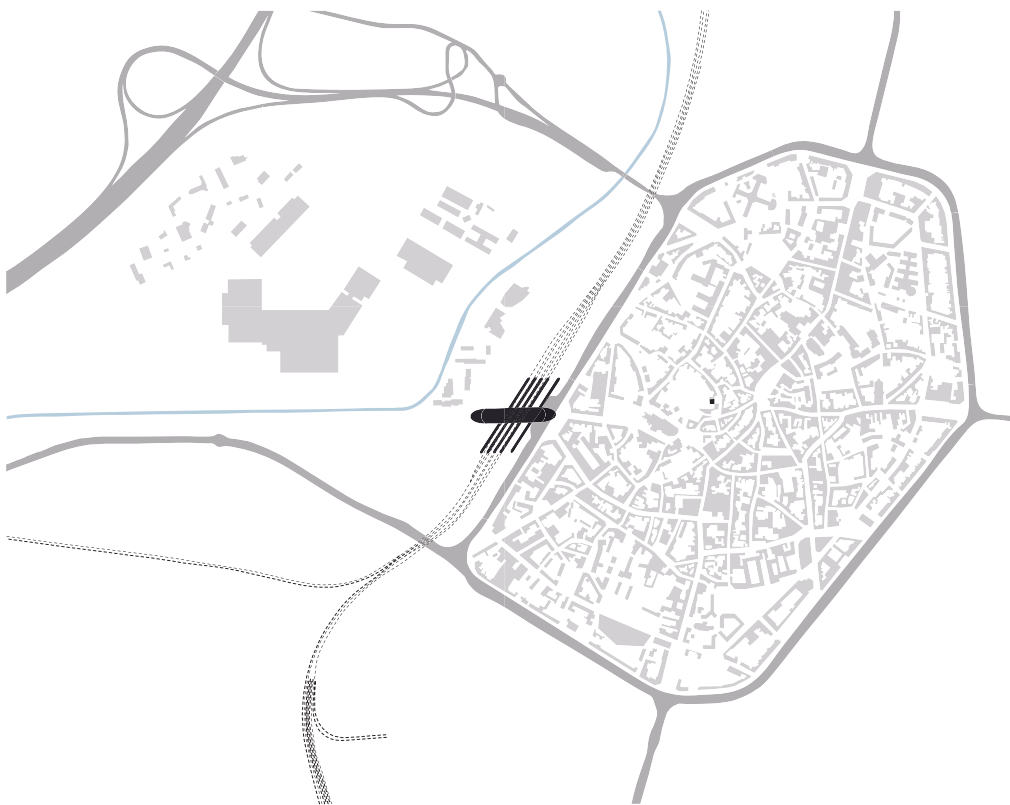


Figure 7. Proposition d'implantation alternative de la nouvelle gare. © Matador, 2018.

façade quelconque de la Place Léopold, orienterait sa composition vers la collégiale Saint-Waudru et le beffroi, vers le centre de la ville et sa Grand-Place, vers le sommet de Mons et son château. Rappelons qu'en quête de pureté formelle, la composition symétrique du XIX<sup>e</sup> emporte dans un même mouvement deux rues pourtant très différentes : la rue Léopold II, qui contourne le mont, et la rue de la Houssière, qui le gravit.

Au fond, en s'implantant comme elle le fait, la gare de Caltrava est dupe de la figure du XIX<sup>e</sup> siècle et reste limitée dans les échelles convoquées jadis. Malgré les efforts déployés à grands frais pour fabriquer une architecture manifeste contemporaine, le projet reste sous l'autorité des tracés élaborés au XIX<sup>e</sup> siècle (les derniers en date d'ailleurs). Pour le dire simplement, le projet est déjà dépassé. Simultanément, l'imposant gabarit du nouvel édifice ruine l'échelle et les proportions de la place à programme à laquelle, pourtant, il se soumet!

Faut-il le rappeler, le site des Grands Prés est sans projets ; il est juste le fruit d'une série d'opportunités. Rien ni personne ne porte un projet pour ce site, une vision « politique », au sens étymologique, pour la ville. En vérité, la gare ne se heurte pas tant à la singularité de la cité administrative qu'au néant urbanistique du site des Grands Prés, lequel s'inonde de constructions toutes plus autistes les unes que les autres au gré des opportunités économiques (toutes relatives)! Sans projets depuis toujours, le site des Grands Prés est aussi passé à côté du potentiel qu'y représente la rivière (même si elle est une des plus polluées du Hainaut!) Une structure spatiale prenant appui sur la rivière aurait permis d'inaugurer l'urbanisation du site des Grands Prés. On se plaît aisément à imaginer que la rivière aurait pu soutenir une structure urbaine capable d'inaugurer une longue continuité verte susceptible d'articuler la ville à sa plaine et, partant, à quelques villages du Borinage voisin (Jemappes, Wasmuel, Quaregnon, Hornu et Saint-Ghislain).

D'autant que le site des Grands Prés n'est pas le seul cadavre exquis de la ville de Mons. Un second site, majeur pour la ville, celui du Grand-Large au nord, souffre des mêmes difficultés d'articulation, du même déficit de projet. Un dessin qui relève simplement ces trois morceaux de territoire (Ville historique, site des Grands Prés et site du Grand-Large), diagnostique les violentes coupures qu'imposent les infrastructures routières et ferroviaires, identifie simultanément la rivière comme seule structure capable de résister et seule figure appropriée pour fabriquer du lien (Figure 8).

La rivière emportant l'épaisseur verte qui la borde pourrait constituer un vaste paysage linéaire capable de fabriquer un lien qualitatif entre les trois grands fragments de la ville contemporaine que sont la ville historique, le site des Grands Prés et celui du Grand-Large. Simultanément, il assurerait un contexte de qualité pour les nouvelles opérations et les articulations entre les grands équipements de la ville (gare, palais des expositions, équipements sportifs, hôtels, etc.). En conséquence, la rivière polariserait la nouvelle « composition urbaine ». La gare et les grands équipements y occuperaient alors des positions qualifiées en appartenant à cette généreuse structure paysagère.



Figure 8. Trois fragments de la ville de Mons. © Matador, 2018.

## Envoi

Car en fin de compte, il s'agit ici d'une histoire de centre ou plutôt d'excentrement. S'excentrer de la composition du XIX<sup>e</sup> siècle qui régit la place Léopold et sa gare, mais également s'excentrer du cœur historique de la ville de Mons, le sommet de la colline, pour reconnaître que le territoire, et plus spécifiquement l'une de ses structures paysagères, la rivière, pourrait dorénavant jouer le rôle de principe ordonnateur. Mais encore, et peut-être avant tout, s'excentrer de soi-même, de son *ego* de prince ou d'architecte pour tenter d'y voir clair, ou plutôt d'y être « éclairé ».

Soucieux de montrer l'œuvre dans son contexte, l'architecte nous livre une perspective plutôt éloquente (Figure 9) : l'absente présence de la rivière, visible à l'arrière-plan, y est patente. Hypnotisé par son propre génie et flatté de voir son œuvre occuper le centre de l'historique composition, l'architecte ne peut ou ne veut y voir la rivière qui pourtant s'y impose. Le dessin en l'occurrence ne consiste pas tant à informer qu'à s'y mirer, s'y regarder regardant son œuvre, y voir avec l'œil de Dieu les mortels admirer son chef-d'œuvre et y vénérer son auteur et son commanditaire. Car, non content d'occuper le centre de la composition, l'architecte va jusqu'à planter « les pattes de son dragon<sup>4</sup> » au droit du tunnel qui couvre la ceinture périphérique pour s'assurer que quiconque fréquentant le ring, ce vaste échangeur territorial, n'échappera pas à l'œuvre majeure du XXI<sup>e</sup> siècle montois !

Le renouvellement de la gare constituait-il une hypothèse valable pour le développement de la ville ? En matière d'architecture, de ville et de paysage, la valeur intrinsèque d'une hypothèse ne suffit pas ; toute idéologie demeure impuissante. C'est la réalisation qui atteste, ou infirme, la pertinence d'une hypothèse. Réalisation différée dans le travail de l'architecte, dans le projet, dont la tâche est précisément d'évaluer les hypothèses, pour, le cas échéant, les remettre en cause jusqu'à ce qu'émerge une proposition pertinente. Un projet n'a de sens que s'il actualise les questions qu'il manipule. L'hypothèse s'actualise au regard du réel et réciproquement. Actualiser ne signifie en aucun cas rompre avec l'histoire ou s'y abandonner, tout au contraire l'actualisation consiste à relever chaque moment de l'histoire pour contribuer à la constitution de l'avenir.

Bien au-delà des simples questions stylistiques ou esthétiques (mineures à ce stade), la gare conçue par Calatrava passe à côté du potentiel urbanistique qui s'offrait au projet d'être « plus qu'une gare », et qui justifiait d'assumer un tel effort (architectural et financier). On doit s'en étonner, voire s'en offusquer, car ce sont précisément ces programmes d'infrastructures qui permettent la reconnaissance des enjeux territoriaux qu'ils manipulent. Hors d'une visée territoriale, on ne comprend plus, tour à tour, la figure de la gare, son coût et jusqu'à son hypothèse ; on en vient en effet à regretter la disparition de deux œuvres de René Panis, le tri postal et l'ancienne gare de Mons.

---

4 La nouvelle gare aurait, dit-on, la forme d'un dragon, acteur essentiel du folklore montois dit le « Doudou ».



Figure 9. Modélisation. Un des projets de la future gare-passerelle multimodale.  
Ingénieur et architecte : Santiago Calatrava. Maîtrise d'œuvre : Eurogare SA. Maîtrise d'ouvrage : SNCB-Infrabel-SRWT.

## **Table des figures**

Figure 1. Projet d'installation du campus sur le site des Grands Prés. Groupe D.F.G., Nouveau Mons, mai 1971, Organe officiel de la CEPM, Mons.

Figure 2. Urbanisme du site des Grands Prés, © Matador, 2018.

Figure 3. Implantation de la passerelle selon les attendus du concours lancé en 2006. © Matador, 2018.

Figure 4. Implantation de la gare-passerelle de Calatrava. © Matador, 2018.

Figure 5. Du Beffroi de Mons au clocher de Condé-sur-l'Escault. © Matador, 2018.

Figure 6. Implantation de la Cité administrative. © Matador, 2018.

Figure 7. Proposition d'implantation alternative de la nouvelle gare. © Matador, 2018.

Figure 8. Trois fragments de la ville de Mons. © Matador, 2018.

Figure 9. Modélisation. Un des projets de la future gare-passerelle multimodale. Ingénieur et architecte : Santiago Calatrava. Maîtrise d'œuvre : Eurogare SA. Maîtrise d'ouvrage : SNCB-Infrabel-SRWI.



## *Le texte*

Tandis qu'ailleurs la *recherche par le projet* se cherche, Olivier Bourez et Marc Mawet fournissent, dans ce troisième numéro « hors série » des *pages du laa*, les arguments logiques et graphiques d'une exemplaire « critique par le projet ». Celle-ci consiste à montrer par le biais d'une proposition inédite qu'il existe une autre possibilité que celle d'abord envisagée, et qu'à l'aune de cette autre possibilité la première s'avère inadéquate ou inopportune.

La critique porte en l'occurrence sur la nouvelle gare de Mons, ouvrage en cours de réalisation dû à l'architecte et ingénieur espagnol Santiago Calatrava. De manière implacable, elle révèle une « occasion manquée » et, par la même occasion, accuse les défauts d'une architecture autoréférentielle.

## *Les auteurs*

Olivier Bourez et Marc Mawet sont architectes. Le premier enseigne le projet d'architecture à la Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme de l'UCLouvain, le second enseigne la même matière à la Faculté d'architecture La Cambre Horta de l'ULB. Ensemble, ils dirigent l'agence d'architecture Matador ([www.matador.be](http://www.matador.be)).



<https://uclouvain.be/fr/instituts-recherche/lab/laa>

© Les Pages du laa, 2018

ISSN : 2593-2411