

Les gares de Mons et de Malines seront-elles les dernières cathédrales ferroviaires ?

Depuis les premiers jours des chemins de fer, vers 1840, les gares urbaines témoignent de grandeur et ambition. Les bâtiments prestigieux des grandes villes, sur les grandes lignes ferroviaires, contrastaient avec les gares modestes des petites villes et de la campagne.

Même dans un passé récent, de nouvelles gares et de nouvelles rénovations de gare, notamment dans les grandes villes comme Liège, Anvers et Gand, ont été abordés avec un sentiment de grandeur.

Ces gares monumentales s'intègrent rapidement au patrimoine (touristique) de la ville où elles sont construites. Elles attirent certainement quelques touristes et méritent au moins une place dans l'itinéraire de tout visiteur explorant ces villes..

Ces gares ont malheureusement souvent en commun leur coût élevé, leurs dépassements budgétaires significatifs et une durée de construction qui s'étire sur de nombreuses années..

Nous n'exprimons ici aucune opinion sur le coût d'un bâtiment public, et plus précisément d'une gare. Depuis environ 2018, un nouvel état d'esprit souffle sur le secteur ferroviaire : l'objectif devrait désormais être de rénover davantage de gares avec un budget plus restreint, tout en garantissant la ponctualité des trains. Les projets des gares de Mons et de Malines, aujourd'hui à différents stades d'achèvement, ont été conçus avant cette époque.

La nouvelle gare de Mons

Le contrat de conception de la gare a été attribué en 2006, avec une inauguration initialement prévue pour 2015 et devait être l'une des principales attractions de l'année où Mons était la capitale européenne de la culture.

Finalment mise en service fin 2024, la gare a été officiellement inaugurée le 31 janvier 2025 à l'occasion du festival « Mons en lumières ».

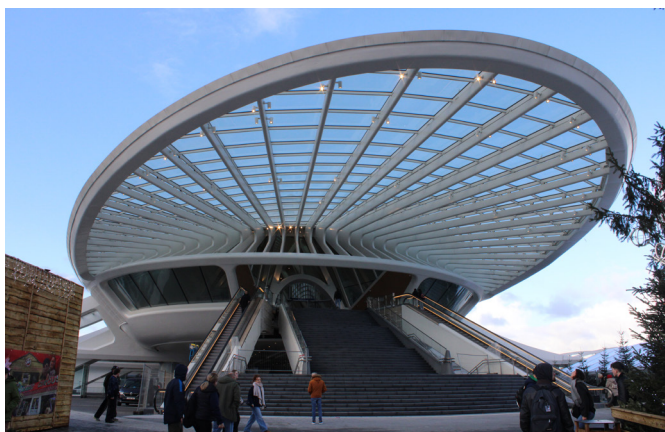
Le programme comprend non seulement un bâtiment de gare au-dessus des voies, mais aussi deux parkings et 350 places de stationnement pour vélos.

Une gare qui flotte au-dessus des trains

Contrairement à la plupart des autres gares, où le bâtiment principal est implanté parallèlement aux voies, la gare de Mons adopte un concept novateur. À Mons, le bâtiment principal avec tous les services importants est placé en travers des voies, semblant flotter au-dessus des trains.

De part et d'autre de ce vaste bâtiment allongé, d'immenses auvents vitrés accueillent les voyageurs à l'entrée des escaliers mécaniques situés en contrebas. Le sol en marbre et en pierre bleue confère à la gare une atmosphère majestueuse et élégante.

La passerelle centrale, accessible par des escaliers (mécaniques), regroupe l'ensemble des services (vente de billets, etc.) ainsi que les espaces commerciaux. Depuis cette passerelle, des portes coulissantes vitrées et incurvées donnent accès à des espaces fermés équipés d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques menant aux quais, répartis en cinq de chaque côté.





L'un des choix architecturaux marquants réside dans la suspension des toits des quais à l'aide de fermes, permettant ainsi de réduire au minimum le nombre de colonnes. Cela illustre parfaitement que Calatrava est, au sens propre comme au figuré, un bâtisseur de ponts.

L'ensemble du projet arbore une blancheur presque irréelle. La structure porteuse, principalement en béton, est en grande partie recouverte de plaques métalliques peintes en blanc. À l'intérieur, l'ossature élancée en béton, complétée par de vastes surfaces vitrées, dessine un motif régulier et répétitif. En parcourant cet espace, on a l'impression de se déplacer à l'intérieur du squelette d'une créature préhistorique.



Une infinité de détails à admirer

On peut certainement qualifier la gare de Mons d'inspirante. De nombreux détails exigent l'attention de quiconque a l'œil pour l'architecture ou la photographie, ou les deux à la fois.

Il n'y a ni murs ni plafonds, toutes les barrières s'intègrent de manière organique les unes dans les autres, dans un jeu de lignes diagonales, courbes et organiques.

Au sommet de cette ossature, une vaste lucarne trône en son centre, soutenue par une structure élégamment conçue en forme de peigne, dont les dizaines de dents en bois semblent donner une véritable colonne vertébrale au bâtiment.

Les ascenseurs menant aux quais semblent sortir d'un film futuriste ou d'une parodie de James Bond. Les capsules d'ascenseur et les tuyaux techniques sont clairement visibles dans des coupoles rondes en verre.



Le dessous de la passerelle centrale

Dans cette gare, les concepteurs ont également prêté attention aux usagers les moins mobiles. Pas moins de 12 ascenseurs équipent la station, qui compte 5 quais. Chaque quai est également accessible via deux escaliers mécaniques. Ceci est utile si un ascenseur ou un escalator est en panne.

Une autre bonne nouvelle est le guidage podotactile pour les malvoyants.



Données de la gare de Mons

Construction du premier gare ; 1841,

Nombre de voies ferrées; 7,

Nombre de passagers ; de 2 760 (dimanche) à 8 923 (jour de semaine).

Période de construction; concours d'architecture en 2006, ouverture en 2024-2025.

Budget estimé; initialement 44,77 millions d'euros, aujourd'hui estimé à 480 millions.

Architecte; Santiago Calatrava

Gare de Malines, en construction

La rénovation de la gare de Malines est également prévue et dans les cartons depuis plusieurs années. Avec près de 20 000 voyageurs par jour de semaine, Malines est un important nœud ferroviaire.

Au cours de la dernière décennie, le quartier de la gare a fait l'objet d'un vaste réaménagement : de nouvelles voies ont été ajoutées, la circulation des cyclistes et des piétons a été entièrement repensée, et un parking souterrain a été inauguré à l'été 2018.

L'ancien bâtiment de la gare, datant de 1959, a été démoli en 2021. Depuis, la construction d'une nouvelle gare et d'un nouveau toit couvrant les quais est en cours.

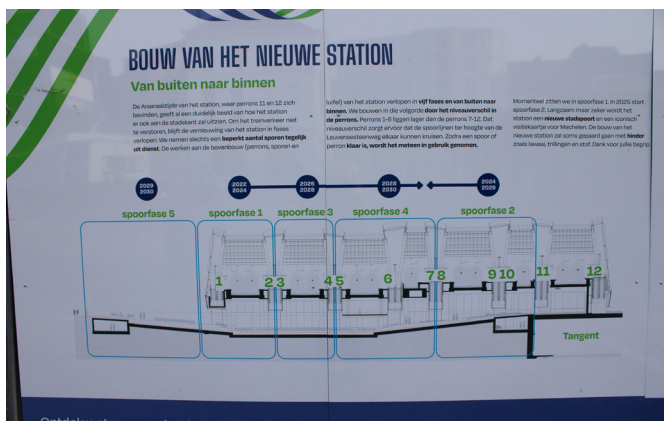


Vue du côté d'Arsenal

Afin d'assurer la continuité du service ferroviaire, le projet a été divisé en quatre phases successives, chacune nécessitant environ deux ans de travaux. L'ensemble du chantier devrait être achevé d'ici 2028.

Depuis fin 2024, la gare de Malines dispose à nouveau de deux façades. Il n'est désormais plus question d'un « avant » et d'un « arrière » : dans le nouveau design, les côtés Ville et Arsenal ont une importance égale.

L'approche actuelle consiste à construire la nouvelle gare de l'extérieur vers l'intérieur. Avec l'achèvement des deux façades et des auvents des voies extérieures, la prochaine phase (phase 3) consistera à couvrir les quais des voies 3 et 4, avant d'achever la couverture des voies 5, 6 et 7 lors de la phase finale (phase 4).



Ce dessin illustre les différentes phases.

Auvent de quai courbé inspiré par des ponts historiques.

Les concepteurs (Salvatore Bono, aujourd'hui chez BOVA Architects et Brent Turchak, d'Eurostation) se sont inspirés des ponts Vierendeel sur le canal Louvain-Dijle. La toiture des quais, une voûte ondulante (jusqu'à 16 mètres de haut) réalise le même mouvement ondulatoire que les ponts.

Les trois vagues de la voûte sont créées par trois pièces d'arc reposant sur quatre rangées de piédestaux (parties d'arc en forme de V) avec des pièces de pantalon (qui avec le piédestal forment un triangle).



Les ponts Vierendeel, en partie derrière le nouveau pont ferroviaire

Étant donné que les murs et le toit sont entièrement remplis de grands panneaux de verre transparents et de coussins en plastique transparents et durables (ETFE), l'ensemble de la station apparaît léger et transparent.



Vue de la gare depuis Postzegellaan, côté Koning Albertplein

Certains éléments historiques de l'ancienne gare ont été conservés et seront intégrés au nouveau bâtiment de la gare. La plus importante d'entre elles est la grande mosaïque qui occupait tout le mur de l'ancien hall des billets et de la cafétéria de la gare. Le projet est de l'artiste Robert (Berten) Coolens et fait référence aux chemins de fer, à l'industrie, à l'agriculture et à l'horticulture ainsi qu'à la ville de Malines.

Données de la gare de Malines

Construction du premier bâtiment de la gare ; 1835,

Nombre de quais ; 12,

Nombre de passagers ; 6 730 (dimanche) à 19 957 (jour de semaine).

Période de construction ; conception commencée en 2008, démolition de l'ancienne gare commencée en 2021, fin des travaux sur la zone de la gare prévue pour 2030. Le bâtiment de la gare devrait être achevé en 2028.

Budget estimé ; estimation de 101 millions pour la construction de la gare ; mention également de 420 millions pour l'ensemble de la zone.

Architecte ; Salvatore Bono et Brent Turchak.

Ou le dernier Palais de la Route du Fer sera-t-il à Ottignies ?

Une autre zone de gare où les travaux battent encore leur plein, mais où le bâtiment de la gare (de 1996) est toujours debout, est celle d'Ottignies. Aucune gare wallonne n'accueille autant de voyageurs, pas même celles de Liège et de Namur. Le nombre élevé de voyageurs pour une commune de seulement 31.000 habitants s'explique par la présence du campus universitaire à proximité de Louvain-la-Neuve et par les bonnes liaisons vers Bruxelles, Namur, Louvain et Charleroi.

La gare postmoderne disparaît

Le bâtiment actuel de la gare, mis en service en 2000, sera bientôt démolit. Cette station est un bel exemple de postmodernisme. Christian Bourgeois en était l'architecte. La station a parfois été comparée à un entrepôt de

carrelage ou à un magasin de toilettes. Le postmodernisme, un mouvement architectural qui a atteint son apogée dans les années 1980, a des partisans et des opposants farouches.

Bien que le bâtiment de la gare lui-même soit assez récent, les quais et les accès aux quais de la gare sont vétustes et offrent beaucoup trop peu de confort. La zone est également impropre à la fonction d'une gare intermodale.



La nouvelle gare

Depuis début 2024, un permis de construire est disponible pour une nouvelle gare à Ottignies, qui, avec son toit de quai ondulé, rappelle un peu la nouvelle gare de Malines. Toutefois, tous les services de la gare seront fournis dans un bâtiment central.

Cette gare est située au centre d'un carrefour en Y des voies, qui sont reliées au-dessus du sol par deux passerelles. Les deux passerelles menant aux quais sont placées perpendiculairement au bâtiment de la gare et au toit du quai.

Bien que cette gare soit de plus petite taille que les gares décrites ci-dessus, il y a eu beaucoup de bruit dans la presse (francophone) au sujet des estimations de coûts toujours plus élevées pour cette station.

On craint que cette station ne devienne également un exemple de dépassements budgétaires de grande ampleur.

Données de la gare d'Ottignies

Construction du premier bâtiment de la gare ; 1855,

Nombre de quais ; 10 voies ferrées, 6 quais,

Nombre de passagers ; de 8 641 (dimanche) à 18 377 (jour de semaine).

Période de construction ; plans annoncés en 2021, mise en service prévue fin 2026.

Budget estimé ; encore estimé à 83,3 millions en 2021 ; entre-temps ajusté à 135 millions (ou même 200 millions pour la zone de la gare).

