

Position de SAM par rapport au projet de nouvelle gare

Courrier adressé au Collège communal le 16 sept. 2011 et diffusé ensuite par la Lettre de SAM

Lors de son assemblée générale de 2010, le conseil d'administration de **Sauvegarde et Avenir de Mons** avait présenté sa position par rapport au projet de nouvelle gare, sur base des éléments connus à ce moment. Par courrier au Collège Communal (30 juin 2010) et par la **Lettre de SAM** de septembre 2010, nous communiquons cette position, qui se résumait comme suit :

1. *Globalement le projet répond aux problèmes de la gare et de son quartier¹, même si c'est au prix de la démolition de la gare actuelle².*
2. *Nous n'avons cependant pas à ce jour nos apaisements par rapport aux points suivants :*
 - *confort et dimensions de la passerelle*
 - *projet urbanistique de la place à créer côté Grands Prés*
 - *détails du plan de circulation, du fonctionnement des parkings, de la gare des bus et du dépose-minute*
 - *récupération et remplacement des œuvres d'art existant dans la gare actuelle*
 - *détails de la dimension écologique du projet*
 - *détails sur le Centre des Congrès*
 - *implication des habitants dans le projet de réhabilitation du quartier de la gare*
 - *projet de mémoire (photographies, maquettes) à créer par rapport aux gares qui auront précédé la nouvelle gare*
3. *Nous désirons suivre l'évolution de ces points et demandons au Collège de nous communiquer régulièrement les données nécessaires à ce suivi.*

Depuis cette déclaration, nous avons pris connaissance :

- du projet tel que soumis à l'étude d'incidences, par présentation publique en septembre 2010
- du rapport de l'étude d'incidences, d'une part par la présentation de ses points principaux à la CCATM par le bureau Aries, qui était chargé de cette étude ; d'autre part par la consultation de ce rapport
- de la demande de permis unique, d'une part par la présentation de ses points principaux par la SNCB et le TEC à la CCATM, d'autre part par la consultation de la demande de permis et de ses nombreux plans.

Lors d'une réunion en date du 12 septembre 2011, le CA de SAM a évalué les modifications au projet et se prononce, à une très large majorité, pour les conclusions suivantes.

1. Nous approuvons

- la nouvelle utilisation de la place Léopold, qui accroît l'espace disponible sur la place, par la suppression des quais des bus et des voies de transit et la rend plus conviviale.
- les options de base du plan de circulation, notamment celle qui consiste à établir des boucles de circulation, option conforme au projet que nous avons défendu en son temps pour le plan de circulation de la ville de Mons. Le bureau d'études Aries approuve lui aussi ce choix, qui devrait libérer la place Léopold du trafic de transit. Egalement, la suppression du trafic devant les établissements Horeca, ainsi que le fonctionnement de la gare des bus et du parking.

¹ Absence de lien avec l'arrière de la gare ; Saturation du trafic des voitures ; Difficultés de circulation des bus ; Etouffement de la place par la circulation et dégradation de la qualité du quartier ; Parkings saturés et inconfortables

² Réalisation d'un architecte-urbaniste de qualité (R. Panis)

- la passerelle, qui est une excellente réponse au besoin de communication entre les Grands-Prés et la ville ancienne, que ce soit pour les voyageurs, les utilisateurs du Centre de Congrès ou les habitants et visiteurs des Grands-Prés. Le choix d'une passerelle (malgré un dénivelé plus important) est préférable à un tunnel, moins sécurisant.
- le centrage de la nouvelle gare sur la place Léopold devrait donner toutes ses chances à la revitalisation du quartier.
- la suppression des rampes qui empiétaient beaucoup sur la place Léopold (dans le projet présenté en septembre 2010) et le regroupement dans un dispositif compact des escaliers et escaliers roulants.
- le redimensionnement de la passerelle pour tenir compte du potentiel limité de surfaces commerciales
- l'installation de guichets aux deux extrémités de la passerelle.
- le confort accru des quais (bancs)
- l'ajustement de niveau du parking arrière afin que la place arrière soit de plain pied avec les voiries
- l'emplacement choisi pour le Centre de Congrès et le plan urbanistique du quartier nouveau, même s'il serait préférable d'intervertir dans ce plan les emplacements prévus pour les bureaux et les logements.

2. **A revoir :**

- le dépose-minute reste un point difficile. Pas tellement dans sa fonction de dépose des passagers, mais dans celle de reprise. La dépose est effectivement « minute », mais pas la reprise : soit les personnes qui reprennent des voyageurs sont à l'avance, soit les trains sont en retard. Il faut donc prévoir un espace généreux, mais aussi son organisation (surtout pour le dépose-minute côté Charles-Quint³). Après mise en place, si le besoin s'en fait sentir, on pourrait envisager une alternative (comme dans les aéroports) de période gratuite dans le parking.
- le motif des dessins de la place, où il serait préférable de rappeler le demi-hexagone formé par les façades Est, plutôt que d'y tracer des courbes.
- Préciser l'emplacement nouveau de la statue de Léopold 1^{er} qui (d'après le schéma des illuminations) semble être déplacée à 17m des façades.

3. **Insatisfaisant :**

- l'auvent central de la gare côté place Léopold.
Cet auvent est inutilement important⁴, lourd au point de vue esthétique, et ne respecte pas l'architecture des façades auxquelles il fait face.
De plus, il empêche la vue sur le Beffroi et Sainte-Waudru depuis le restaurant /brasserie dit « panoramique » situé au-dessus des escaliers.
- la communication sur l'évolution du projet, en particulier à une association qui s'intéresse à ce que le projet soit de qualité et qui aurait pu mieux contribuer si elle avait été informée plus régulièrement
- l'absence d'un espace de mémoire des gares précédentes
- la destination des œuvres d'art enlevées

Remarque complémentaire

Il est regrettable que la réglementation ne prévoie pas une réévaluation par le bureau Aries des réponses apportées à ses observations.

³ Les utilisateurs voudront s'arrêter le plus près possible de la sortie de la gare, et avanceront éventuellement au-delà de la dernière place libre.

⁴ A noter qu'il s'avance de 40m en avant du quai 0, dépassant de 28 m le module des escaliers et escaliers roulants. Il ne peut donc pas être décrit comme un auvent qui protège des intempéries ces escaliers ! En largeur, il mesure plus de 60m !