

150 ans

du rail à

MONS

Portes ouvertes à la gare
du 16 au 19 mai 1992



Les chemins de fer belges,
dès 1835

150 ans de rail à Mons

La Belgique possédait le premier réseau.

Après la révolution de 1830, le gouvernement belge a commencé l'étude d'un chemin de fer reliant la capitale à la frontière française. Cette mission fut confiée à l'ingénieur belge, Léon Smeets.

Le 1er mai 1835, Léopold Ier signa une loi décrétant le principe d'exploitation du réseau.

La construction de la première ligne, de Bruxelles à Malines, fut réalisée en moins de six mois, ce qui valut l'éloge du réseau ferré le plus dense du monde.

Le 5 mai 1835, le train inaugural quitta la gare de Bruxelles-Alille Verte. Il était en trois tronçons, remarquables respectivement par les locomotives "La Flèche", "Stéphanoise" et "L'Espérance". Ces machines, appelées "accablantes" à l'époque, avaient été conçues par les Anglais Robert Stephenson et George Peacock. En juillet et en août, ces machines furent remplacées par les machines "La Rapide" et "L'Éclair".

La première locomotive de construction nationale, "Le Belge", sortit le 30 décembre 1835 des Ateliers John Cockerill de Seraing.

Après 1835, le chemin de fer prit en Belgique, un essor considérable. Une impressionnante toile de voies ferrées fut tissée sur tout le territoire, malgré les difficultés techniques rencontrées à l'époque. C'est le même temps, le jour royaliste accomplir cette révolution industrielle qui donna à la Belgique une des premières places parmi les pays hautement industrialisés du monde. On peut dès lors et de bon droit affirmer que la Belgique doit au chemin de fer une grande part de sa prodigieuse expansion économique du siècle dernier.

SNCB - Relations extérieures

Les chemins de fer belges, dès 1835

La Belgique peut s'enorgueillir, à juste titre, d'avoir posé le premier réseau de voies ferrées du continent.

Après la révolution de 1830, le Gouvernement fit entamer l'étude d'un chemin de fer reliant Anvers à la Meuse et au Rhin. Cette mission fut confiée aux ingénieurs Simons et De Ridder.

Le 1er mai 1834, Léopold Ier signait une loi définissant le principe d'exploitation du réseau.

La construction de la première ligne, de Bruxelles à Malines, fut réalisée en un an. Celle-ci allait devenir l'embryon du réseau ferré le plus dense du monde.

Le 5 mai 1835, le train inaugural quittait la gare de Bruxelles-Allée Verte. Il était en trois tronçons, remorqués respectivement par les locomotives "La Flèche", "Stephenson" et "L'Eléphant". Ces machines, appelées "remorqueurs" à l'époque, avaient été livrées par les Ateliers Robert Stephenson de Newcastle. En juillet et en août, ces ateliers fournirent encore les machines "La Rapide" et "L'Eclair".

La première locomotive de construction nationale, "Le Belge", sortit le 30 décembre 1835 des Ateliers John Cockerill de Seraing.

Après 1835, le chemin de fer prit, en Belgique, un essor considérable. Une impressionnante toile de voies ferrées fut tissée sur tout le territoire, malgré les difficultés techniques rencontrées à l'époque. Dans le même temps, le jeune royaume accomplit cette révolution industrielle qui devait lui assurer une des premières places parmi les pays hautement industrialisés du monde. On peut, dès lors et de bon droit, affirmer que la Belgique doit au chemin de fer une grande part de sa prodigieuse expansion économique du siècle dernier.

Pendant près d'un siècle, l'Etat concéda l'exploitation de nombreuses lignes ferrées à des sociétés privées. En 1926, la "Société Nationale des Chemins de Fer Belges" fut créée. Les dernières exploitations concédées furent reprises par l'Etat peu avant et immédiatement après la seconde guerre mondiale.

Depuis 1945, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) n'a cessé, après la reconstitution de son parc de locomotives, de voitures pour voyageurs et de wagons à marchandises, de moderniser ce dernier, de rationaliser l'exploitation du réseau par la suppression progressive de la traction "vapeur et son remplacement soit par la traction "diesel", soit encore par l'électrification des lignes les plus importantes. La première étape de l'électrification a été accomplie, dès avant la guerre, sur la ligne Bruxelles - Anvers: la mise en exploitation électrique a été inaugurée le 5 mai 1935, jour du centième anniversaire du chemin de fer en Belgique.

Au 31 décembre 1990, le réseau SNCB comptait 3.479 kilomètres de lignes exploitées, dont 680 kilomètres exclusivement réservés au trafic des trains de marchandises; 2.293 kilomètres de lignes sont électrifiées; on compte encore 2.720 passages à niveau, parmi lesquels 1.787 disposent d'une signalisation automatique.

Un ancrage historique du rail au Borinage

L'histoire économique et sociale du Borinage a de tous temps été liée à l'extraction de la houille. De nombreuses exploitations charbonnières - les fosses - se répartissaient toute l'étendue de son territoire, ainsi que la région du Centre, avec des fortunes diverses.

Un citoyen français fortuné, originaire de la région de Valenciennes, Henri De Gorge, s'installe au Borinage et, en 1810, achète pour une bouchée de pain les "fosses" du Grand Hornu.

Esprit averti et entreprenant, il fait procéder à de nouvelles études géologiques et découvre des gisements dont l'exploitation, au fil du temps, s'avère très rentable: en vingt ans la production annuelle du Grand Hornu passe de 16.000 à 150.000 tonnes.

Le site charbonnier du Grand Hornu, à une dizaine de kilomètres de Mons, va connaître des heures prestigieuses. Henri De Gorge, qui suit attentivement ce qui se passe à l'étranger, prend en 1829 une initiative osée: alors que l'acheminement du charbon jusqu'aux quais du canal de Mons à Condé, inauguré en 1811 par Napoléon I, s'effectuait par charrettes, il décide de poser une ligne de chemin de fer - de 1.800 mètres de long à écartement de 90 centimètres - qui relie le Grand Hornu au canal. Les cornières de fer sont fixées sur des dés en pierre. Dès mai 1830, les chariots sur rails sont halés par des chevaux. Le charbon est contenu dans des paniers ou mannes à civières ce qui rend plus aisé le déchargement à bras d'hommes dans les bateaux. Les premiers trains hippomobiles roulant sur rails sont nés. Ils relient le "dammage" (1) du Grand Hornu aux rivages de Saint-Ghislain. L'ancêtre du grand chemin de fer fait son apparition dans la région.

(1) dammage : terme "houiller" signifiant l'endroit où l'on amenait le charbon avant évacuation.

Aussitôt, le nombre de chevaux utilisés pour ce transport passe de 150 à 25. L'amertume des charretiers privés de leur gagne-pain, la jalousie des concurrents, les journées troubles de la révolution de 1830, l'arrêt des activités et la misère du peuple sont la cause originelle de troubles qui éclatent un peu partout dans la région: on pille principalement les maisons des marchands de grain.

Le 20 octobre 1830 au matin, un tumulte prend corps sur le marché de Saint-Ghislain. Le pillage, commencé sur le marché, s'étend et bientôt, ce sont les installations du chemin de fer et le charbonnage du Grand Hornu qui sont mis à sac.

Henri De Gorge ne doit son salut qu'à la fuite dans son pigeonnier. Le Ministre du Gouvernement provisoire, Charles Rogier, descend au Borinage: des compagnies de gardes civiques rétablissent l'ordre et un peu plus tard, le charbonnage et son chemin de fer reprennent leurs activités.

Henri De Gorge, qui a ajouté à son patronyme le nom de Legrand - celui de son épouse - voit sa fortune prendre des proportions considérables. En 1831 déjà, il occupe 1.400 ouvriers dans ses houillères et dans des industries connexes qui fabriquent du matériel de mine, des machines à feu ou à vapeur et plus tard des locomotives. Pour loger les ouvriers et les familles, il fait construire la Cité du Grand Hornu. L'aménagement de cette cité est le fruit de la recherche d'un style nouveau marqué par le début de l'ère de l'architecture industrielle. Les coquettes maisons ouvrières agrémentées d'un jardinet sont toutes flanquées de l'inévitable remise à charbon. La cité peut aussi s'enorgueillir de posséder des bibliothèques, des lavoirs publics, un dispensaire, deux kiosques à musique et des salles de réunion.

La traction "vapeur" se substitue après 1835 à la traction

hippomobile; la première locomotive est fournie par Cockerill; les suivantes sont construites dans les ateliers du Grand Hornu.

Les Borains ont ainsi l'avantage de découvrir la traction vapeur presque en même temps que les riverains de notre première ligne Bruxelles - Malines. Mais ils avaient dès 1830, vu circuler les premiers "trains" sur un chemin de fer à petit écartement.

Ajoutons pour la petite histoire que Henri De Gorge, devenu citoyen belge, est élu sénateur en 1831 et qu'il meurt le 22 août 1832, à l'âge de 58 ans, emporté par une épidémie de choléra.

Dès 1835, après l'inauguration de la première ligne ferrée belge, les gouvernements de l'époque poussent le chemin de fer vers les frontières du pays. En Hainaut les mises en service se succèdent à un rythme soutenu. Parmi les réalisations, de très nombreuses lignes industrielles ratissent la région. Plus spectaculaires, les lignes principales s'approchent de Mons. Citons l'inauguration de quelques tronçons:

- le 16 mai 1840: Bruxelles-Midi à Tubize
- le 31 octobre 1841: Tubize à Jurbise
- le 19 décembre 1841: Jurbise à Mons.

Les poseurs de voies tissent leur toile de rails dans toute la région et au-delà même vers les frontières. C'est ainsi que des liaisons ferrées vers la France voient le jour. Rappelons-nous quelques mises en service importantes pour la région:

- le 2 août 1842: Mons à Quiévrain
- le 6 novembre 1842: Mouscron à la frontière française vers Tourcoing
- le 14 novembre 1842: Quiévrain à Blanc Misseron (en liaison vers Paris)

le 2 mai 1855: Mons - Quévy - Haumont (repris par le Nord Belge en 1858)

le 2 août 1857: Haine-Saint-Pierre à Erquelinnes

le 1 décembre 1865: Tournai à Blandain frontière

le 20 décembre 1883: Tournai à Rumes frontière.

L'Etat réalise le réseau prévu par la loi de 1834 mais de 1842 à 1870 il accorde de nombreuses concessions à des compagnies privées. Des raisons économiques, politiques et financières amènent l'Etat à les reprendre les unes après les autres.

En 1940, quatre compagnies subsistaient: le "Nord Belge", "Malines - Terneuzen", la "Compagnie de Chimay" et "Bruxelles Tervueren".

Quelques faits anecdotiques de cette période transitoire valent la peine d'être contés: la compagnie du Nord Belge - capitaux français - sous la direction parisienne de la Compagnie du Nord, avait pris à bail quelques lignes aboutissant aux Frontières Françaises: Charleroi - Erquelinnes, Mons - Quévy et, plus tard Givet - Dinant - Namur - Liège. En 1858, des contacts pour la reprise de la ligne Mons - Manage par le Nord Belge furent établis entre les responsables. Mais l'Etat Belge, craignant de voir s'établir une compagnie privée aux portes de Bruxelles, intervint pour arrêter l'expansion Française en Belgique, comme il le fit encore plus tard en 1869 lorsque la Compagnie de l'Est français entreprit des pourparlers avec la Compagnie du Luxembourg pour l'exploitation de la ligne Bruxelles - Arlon.

Dans la région, toutes les lignes, à part Bruxelles - Mons - Quiévrain, furent exploitées dans les premiers temps du chemin de fer par des compagnies privées.

Lors de la création de la ligne, il fut décidé de placer la gare à l'intérieur des remparts.

Ces fortifications, construites de 1816 à 1825 sous le régime hollandais, formaient une formidable ceinture de 10 mètres de hauteur, entourée de fossés de 25 mètres de largeur et de plusieurs mètres de profondeur.

Pour que le chemin de fer les franchisse, il fallut construire des ponts sur les fossés, percer les murs d'escarpes et établir des soutènements dans les remparts en terre à l'arrière de ces murs.

La station de chemin de fer fut établie dans le bastion numéro 14, en face de l'arsenal militaire, imposant bâtiment à arcades qui s'ouvrait de l'autre côté vers la place Louise.



Le 18 décembre 1841, vers 13 heures, le Roi et la Reine arrivent dans le chef-lieu du Hainaut, à bord d'un train tracté par la locomotive Roland de Lattre. Joseph Delmelle, dans son Histoire des Chemins de Fer Belges, relate ainsi la

suite de la première aventure ferroviaire montoise: *Le Roi et la Reine sont conduits en cortège à l'hôtel du Gouvernement provincial où ils reçoivent les corps constitués. Deux arcs de triomphe ont été dressés. Les immeubles sont pavoisés et illuminés le soir. La fête se poursuivait le lendemain qui était un dimanche. Ce n'est que le lundi vers 11 heures que les souverains quittent la cité du Doudou afin de regagner la capitale.*

Le bâtiment de gare (appelé l'embarcadère) est donc construit de l'autre côté de l'actuelle place Léopold, à proximité de l'arsenal militaire et du parc d'artillerie édifiés en 1817 par le Génie hollandais. Un immense bassin s'étend jusqu'à la rue de Boussu, creusé lors de l'ouverture du canal de Mons à Condé en 1815, est également tout proche.

Ce premier bâtiment de gare à Mons ne paie pas de mine: une salle d'attente et le bureau pour la vente des billets. La voie venant de Bruxelles a été posée au niveau du futur boulevard.

Ce n'est qu'au fil des ans, suite à l'ouverture des autres lignes et à la construction de la remise aux locomotives "vapeur", que les voies sont déplacées à leur emplacement actuel. Les rues Léopold II (ancienne rue de la Station), Rogier, de Boussu et Chisaire, ainsi que la Place Louise ont été créées en 1841 lors de l'arrivée du rail. Place Louise, l'Hôtel de l'Embarcadère occupait une situation privilégiée en face de la gare.

De 1842 au début des années 70, le chemin de fer s'impose face aux diligences, comme seul moyen de transport de personnes. Le second bâtiment de la gare est inauguré en 1874. En venant de la place Léopold, on accède à la salle des guichets ouverte à tous vents dans le courant de la journée; à gauche, on pénètre dans la salle d'attente de troisième

La densité du réseau borain

classe, chauffée par un poêle à charbon et voisine d'un buffet où l'on peut obtenir des boissons et de la petite restauration. A droite, une porte donne accès aux salles d'attente de première et deuxième classes, plus confortables et qui elles aussi jouxtent un buffet.

Edifice monumental de style néo-roman, reflet de l'apogée du chemin de fer, cette gare est en parfaite harmonie avec l'architecture de la vieille ville, dont elle constitue un des fleurons.

Mais les bombardements de mai 1944 endommagent gravement les bâtiments de la gare, de sorte qu'une reconstruction totale est entreprise. Le Ministre Van Acker pose la première pierre de la nouvelle gare le 8 décembre 1947. L'aile nord et la salle des pas perdus sont achevées le 10 juin 1950.



Mons
La Gare

L'inauguration officielle a lieu le 19 octobre 1952, en même temps que celle des mémoriaux aux cheminots morts pour la patrie (140 en 1914/18 et 177 en 1940/45). En 1990, une plaque commémorative à la mémoire des milliers de déportés du travail qui, au départ de la gare de Mons, furent emmenés par les occupants entre 1942 et 1945, est solennellement posée sur le bâtiment de gare.

Le chemin de fer a été un des moteurs principaux de l'essor de la région de Mons pendant cent cinquante ans. Ce témoignage de coopération du rail et de la région nous est aussi rapporté par une fresque monumentale visible dans le hall de la gare et due à l'artiste Jacques Dhondt. Elle évoque l'histoire locale et l'industrie minière à l'époque florissante dans la région.



La densité du réseau borain

La carte - extraite du même document - nous donne une idée de la densité du réseau dans le Hainaut: presque toutes les lignes sont à double voie. On note que dans le Borinage, il existe une ligne de Frameries à Pâturages, utilisée pour l'évacuation du trafic charbonnier de Warquignies vers la France via Frameries et dont le profil est plus avantageux que le détour de Pâturages à Frameries via Flénu Produits. Cette ligne fut abandonnée en 1918 après la destruction des ponts de Flénu, à Mascaux notamment.

On note également qu'une double voie relie Frameries à la "formation" de Flénu Central - qui fut, in illo tempore - gare de première classe; elle sert de gare d'échange entre le réseau du Nord Belge et celui de l'Etat pour éviter à notre réseau le "péage" pour l'utilisation de la ligne Nord Belge directe Frameries - Cuesmes Nord - Mons.

Un trafic "voyageurs" Frameries - St-Ghislain via Flénu Produits est organisé jusqu'en 1914. Il existe une halte entre Frameries et Flénu Produits, appelée "Crachet-Pickery" au lieu dit "Petit Pont" à la hauteur du charbonnage du même nom. Elle sert aussi à amener à Frameries les ouvriers frontaliers du Borinage qui se rendent en France via Frameries. Il y a quatre trains aller et retour par jour.

Les tramways prennent, à partir de 1920, le relais du trafic "voyageurs" sur cette ligne.

On note également que la seconde voie de cette ligne ainsi que celle de la ligne Mons - Pâturages seront déposées par les Allemands en 1914/1918 et une seconde fois en 1943 sur la ligne de Mons - Pâturages - Warquignies.

Il existe également une courbe de Flénu Central à Hyon-Ciply; elle sera abandonnée elle aussi après la première guerre mondiale, tandis que la section Baudour - Erbisoeul de la ligne St-Ghislain - Erbisoeul sera démontée par les Allemands en 1942/1943.

Flash sur la gare de Mons

Situation géographique

A 58 kilomètres de Bruxelles et 251 de Paris, sur l'axe ferré qui relie les deux capitales, voilà Mons, noeud ferroviaire, en liaison avec la plus grande partie de la province de Hainaut, dont elle est d'ailleurs le chef-lieu.

La "dorsale wallonne" permet de se rendre de Mons dans n'importe quelle ville de Wallonie, grâce aux relations IC-IR cadencées.

Des trains L (anciennement "omnibus") circulent entre Mons, Jurbise et Ath, et entre Quévy et Soignies.

A cette offre ferroviaire vient s'adjoindre un service de bus vicinaux très dense partant de la gare d'autobus qui jouxte la gare SNCB.

Le trafic voyageurs à Mons

La gare de Mons est journallement desservie par 14 trains internationaux, 70 trains Intercity, 36 trains Interrégions, 66 trains L à vocation locale et 28 trains d'heures de pointes (P). En période estivale, de nombreux trains internationaux supplémentaires s'arrêtent à Mons, en partent ou y arrivent en provenance ou à destination de la France et de l'Italie.



La gare, une grosse entreprise

En un an, la gare de Mons délivre 400.000 billets intérieurs, 40.000 billets internationaux, 15.000 Go Pass ainsi que plus de 40.000 abonnements. Ces quelques chiffres parmi d'autres illustrent son importance régionale.

Les services qui relèvent du "mouvement", du factage et du triage assurent quotidiennement la manoeuvre d'une cinquantaine de wagons destinés à Mons, ou qui partent de Mons et de ses dépendances. Ces wagons proviennent ou partent vers la gare de formation de Saint-Ghislain, qui traite le trafic des trains de marchandises en relation avec les autres gares de formation de la SNCB ainsi que certaines gares françaises.

Pour faire face à ses obligations, la gare de Mons dispose:

- de 7 voies à quai, réservées en majeure partie au service des trains de voyageurs. La longueur de ces voies varie de 290 à 433 mètres;

- de 3 voies en cul-de-sac, dénommées A, B et C, de 111, 190 et 110 mètres respectivement;

- de 15 voies qui servent à la réception ou au départ des trains de marchandises ainsi qu'au triage des wagons, et dont la longueur va de 420 à 643 mètres;

- d'un poste d'aiguillage central, dit "block 27", situé au premier étage de la gare. Le champ d'action de ce poste est vaste: il couvre plus de 5 kilomètres de voies et télécommande les installations de Cuesmes (entre Mons et Quévy) ainsi que les bifurcations vers Hyon-Ciply et Harmignies;

- de plusieurs postes de signalisation, satellites du block 27, répartis aux endroits les plus importants de la gare.

Au total, la gare de Mons compte plus de 20 kilomètres de voies.

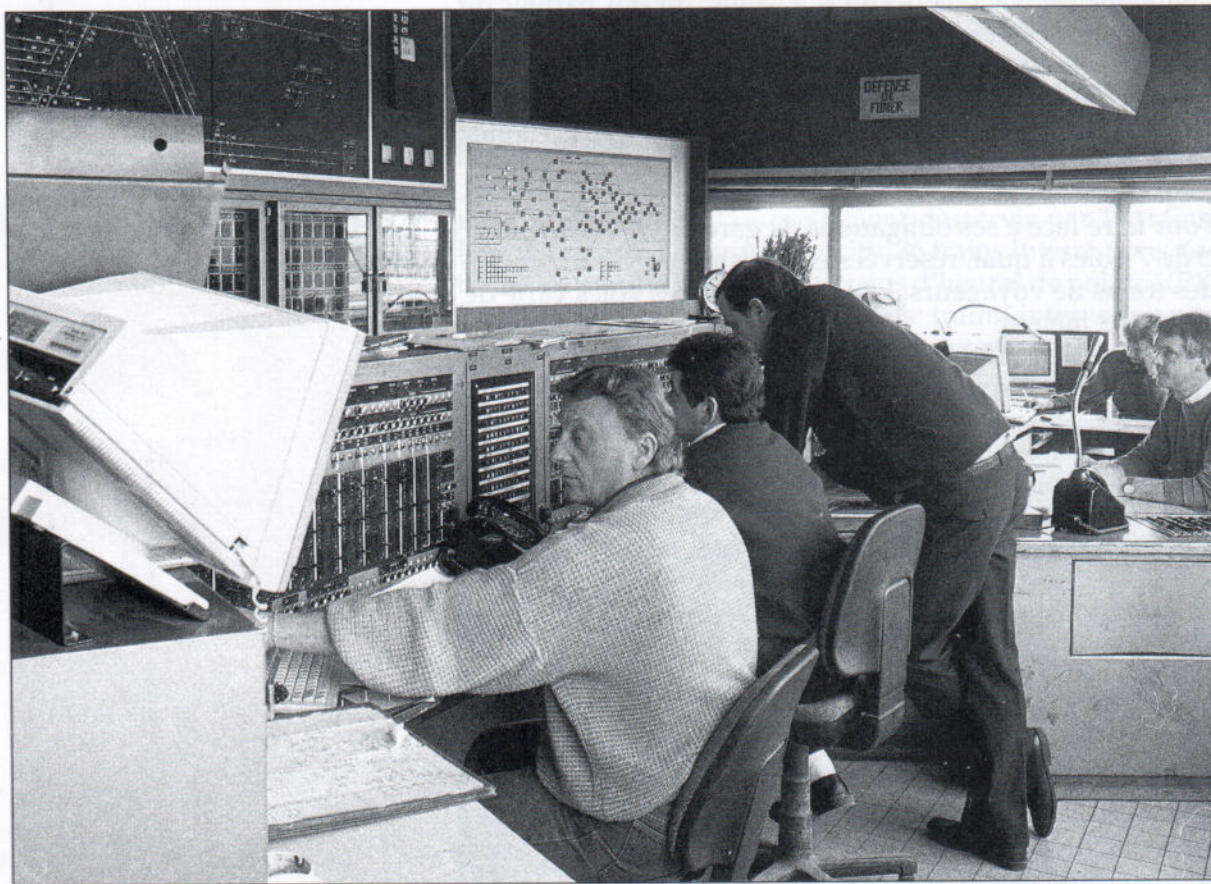
Le trafic des "charges complètes"

Les infrastructures et les installations

Flash sur la gare de Mons

Dépendances gérées par la gare de Mons

Cuesmes (Atelier central SNCB), Ghlin, Harmignies (cimenteries CBR et CCC), Havré, Hyon-Ciply (raccordement Semailles), Nimy, Obourg (cimenteries C.O.) et Thieu.



La gare, une grosse entreprise

Comme les magasins des commerçants, la gare est un peu la boutique du chemin de fer, où l'on passe pour acheter des voyages, les commencer, les terminer.

La porte franchie, nous voilà dans le grand hall, centre d'accueil de la gare pour les voyageurs. Les services de la SNCB sont installés autour de ce hall.

A commencer par le point de vente principal - les guichets - où l'on délivre billets et cartes train, où l'on vend l'indicateur, où l'on régularise les situations particulières. Pour délivrer les titres de transport "à la carte", les caissiers disposent d'un petit ordinateur qui calcule lui-même les prix (et les imprime sur les billets) en fonction des données introduites via le clavier. Quelles données ? La destination, bien sûr; la formule choisie (billet week-end, excursion avec carte d'entrée à un parc d'attractions...), la réduction éventuelle (famille nombreuse, enfant, pensionné...), l'indication trajet simple ou aller-retour, la classe (1ère ou 2ème). Un autre système informatique assure la vente des billets internationaux et la réservation des places pour ces voyages; il est relié à l'ordinateur européen de Francfort et peut, en très peu de temps, répondre à une demande précise.

A deux pas, voici le bureau des bagages. On y fait enregistrer ses valises pour voyager les mains libres, ou bien on les y met en consigne pendant quelques heures. En gare, des vélos peuvent aussi être garés sous surveillance.

Autre point d'attraction accessible depuis le hall: le bureau d'information. Vous y recevrez quantité de renseignements et de documentation sur les formules possibles, les horaires des trains, les prix des voyages. Si vous ne pouvez vous y rendre, téléphonez-lui au numéro 065/32 22 10.

Un centre d'accueil

Un centre d'information

Dépensez-vous à la gare de Mons

La gare étant un lieu très fréquenté, on ne s'étonnera pas d'y voir installés des commerces gérés par des sociétés privées ou des indépendants. C'est le buffet, le bar, l'aubette à journaux...

L'information n'est pas confinée dans le bureau du même nom. Dans le hall, vous trouverez de petits stocks de dépliants informatifs ou de brochures-horaires, en libre service. Vous lirez aussi des affiches qui annoncent des excursions, ou des événements ponctuels auxquels, bien entendu, la SNCB participe. Un tableau indicateur annonce, dans l'ordre, les départs des trains, avec heures, voies, destinations. Il évolue au fil de la journée. Et la synthèse en est donnée sur des affiches-horaires jaunes, véritable agenda journalier des mouvements des trains. En plus, un système de sonorisation annonce les trains au départ, et donne, à leur arrivée, des indications utiles sur les correspondances possibles.

Reste à parler des panneaux et cadres vitrés, qui reçoivent la publicité de sociétés, écoles, produits sans rapport avec le chemin de fer. Ces espaces publicitaires sont gérés par une régie spécialisée.

Un équipage de cheminots

Une gare ne serait rien sans les cheminots qui en sont l'âme agissante.

Grand patron, le chef de gare, en costume bleu nuit et képi rouge-amarante, est en quelque sorte le capitaine de ce navire. Il est assisté par un adjoint et un ou plusieurs sous-chefs, qui se relaient aux commandes. Ainsi, à tout moment, il y a dans la gare un responsable chargé de coordonner le travail et gérer le trafic ferroviaire.



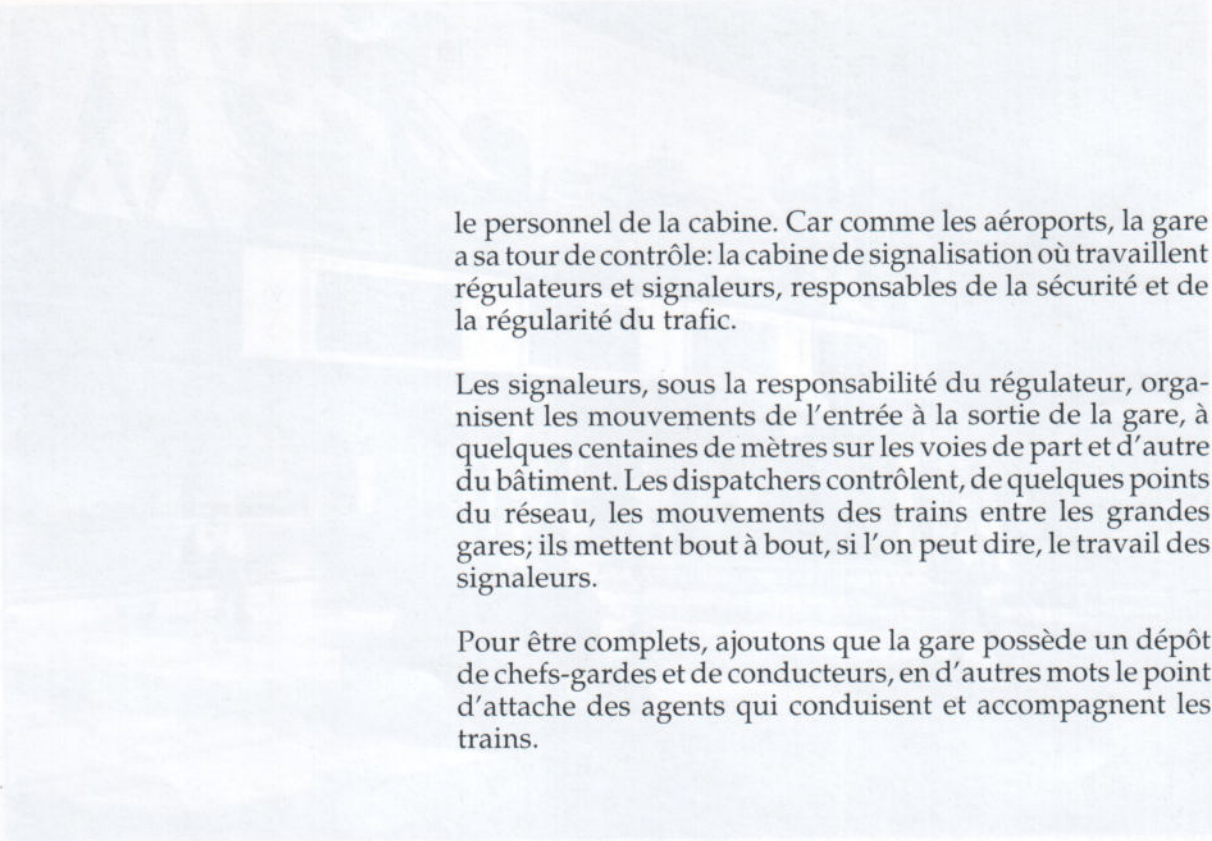
Autour d'eux gravite l'équipage, composé d'hommes et de femmes, chacun dans une fonction déterminée qui correspond à son grade ou à sa formation.

Traversant le hall, vous en avez croisé: les caissiers, le personnel d'entretien, les agents des bagages...

Passons sur le quai (munis d'un titre de transport valable ou tout au moins d'un ticket de quai). Les agents qui travaillent de ce côté sont en général moins connus du public.

Des visages peu connus

C'est le personnel de voie, qui veille à ce que le "chemin" de fer soit en parfait état, l'entretient, le répare au besoin. C'est le personnel électricien, dont vous devinez la mission. C'est



le personnel de la cabine. Car comme les aéroports, la gare a sa tour de contrôle: la cabine de signalisation où travaillent régulateurs et signaleurs, responsables de la sécurité et de la régularité du trafic.

Les signaleurs, sous la responsabilité du régulateur, organisent les mouvements de l'entrée à la sortie de la gare, à quelques centaines de mètres sur les voies de part et d'autre du bâtiment. Les dispatchers contrôlent, de quelques points du réseau, les mouvements des trains entre les grandes gares; ils mettent bout à bout, si l'on peut dire, le travail des signaleurs.

Pour être complets, ajoutons que la gare possède un dépôt de chefs-gardes et de conducteurs, en d'autres mots le point d'attache des agents qui conduisent et accompagnent les trains.

Mons, chef-lieu du Hainaut, Cité dont l'existence est attestée depuis la fin du VII^{ème} siècle avec sainte Waudru, accumule dans ses murs, depuis plus de mille ans, des trésors dignes d'une visite détaillée. De nombreux monuments, églises et maisons particulières témoignent encore aujourd'hui des fastes de sa longue histoire.

Tout d'abord, voyez la ville et ses environs du haut de son Beffroi (XVII^{ème} siècle) ou des murailles de l'ancien château comtal, avec sa chapelle romane Saint-Calixte, des XI^{ème}-XII^{ème} siècles; flânez ensuite dans ses vieilles rues que jalonnent les demeures ancestrales dont l'origine remonte jusqu'au XVI^{ème} siècle; découvrez son architecture religieuse et civile, au premier rang de laquelle la Collégiale Sainte-Waudru (XV^{ème}-XVII^{ème} siècles) et son Hôtel de Ville de style gothique, du XV^{ème} siècle; visitez ses musées, véritables conteurs de son histoire et de son folklore, dont le Musée Chanoine Puissant, avec son ensemble unique Vieux Logis (XVI^{ème} siècle) et Chapelle dédiée à Sainte-Marguerite d'Antioche (XIII^{ème} siècle); le Musée du Folklore et de la Vie Montoise ou Maison Jean Lescarts, dans un bâtiment conventuel du XVII^{ème} siècle; enfin, détendez-vous en faisant honneur à la gastronomie locale, à base de cette bière que chanta si bien Antoine Clesse (1816-1889).

Et surtout, vous reviendrez à Mons à l'occasion d'une des fêtes somptueuses qui met en liesse toute la population: la Procession du Car d'Or et le Combat dit "Lumeçon", le dimanche de la Trinité, juste après la Pentecôte. En 1992, le dimanche 14 juin.

Secrétariat du Tourisme
de la Ville de Mons



MONS

XVI^o S.

