

1850

1950

UN SIÈCLE D'ARCHITECTURE MODERNE

1

2

1

MONS. MAISON LOSSEAU, RUE DE NIMY 37
DÉTAIL DES BOISERIES DU HALL D'ENTRÉE

ATTRIBUÉES À LOUIS SAUVAGE

Monument classé (19.04.1982 et 21.11.1983)

(Cliché G. Focant, DPat, © M.R.W.)

2

MONS. MAISON LOSSEAU, RUE DE NIMY 37
DÉTAIL DES FEUILLAGES DORÉS ORNANT
LA PORTE D'ENTRÉE

Monument classé (19.04.1982 et 21.11.1983)

(Cliché G. Focant, DPat, © M.R.W.)



HAINAUT DES PAYSAGES CONTRASTÉS.

HAINAUT MÉTAMORPHOSÉ, DE CHARLEROI À TOURNAI, PAR UN SIÈCLE D'INDUSTRIALISATION VORACE ET D'URBANISATION TENTACULAIRE.

HAINAUT DES TERRILS, DES CARRIÈRES, DES CHÂSSIS À MOLETTES ET DES BATAILLONS SERRÉS DE MAISONS OUVRIÈRES. MAIS AUSSI HAINAUT DU RAIL ET DES CANAUX. HAINAUT DES BOULEVARDS EMBOURGEOISÉS, DES CORONS ET DES CITÉS FACE AU SILENCE AVEUGLE DES LONGS MURS INDUSTRIELS.

LE HAINAUT CONNAÎT DU MILIEU DU XIX^E AU MILIEU DU XX^E S. UNE MUTATION PROFONDE DE SON ENVIRONNEMENT MONUMENTAL ET DE SES PAYSAGES. DES CRÉATIONS GRANDIOSES VOIENT LE JOUR, À CÔTÉ D'UNE FOULE DE RÉALISATIONS MODESTES MAIS CHEVILLÉES AUX SOUVENIRS ET AUX ÉMOTIONS DE NOS PARENTS ET DE NOS GRANDS-PARENTS.

LE PANORAMA EST SI VASTE QU'IL FAUT CHOISIR.

CUEILLONS ALORS QUELQUES TÉMOINS DANS LES DOMAINES OÙ DES FORMES INÉDITES SE FONT JOUR.

À CÔTÉ DES MODÈLES TRADITIONNELS QUE SONT L'ÉGLISE, LA RÉSIDENCE NOBLE, LA FERME OU LE MOULIN, DES TYPES NOUVEAUX SURGISSENT : LA GARE ET LA MAISON COMMUNALE, L'ÉCOLE ET LA CENTRALE ÉLECTRIQUE, LE CHÂTEAU D'EAU ET LE GAZOMÈTRE...

C'EST AU SPECTACLE DE CETTE RÉVOLUTION DE L'ART DE BÂTIR QUE NOUS VOUS INVITONS.

CAR IL EST TEMPS DE MESURER LE PATRIMOINE ENGRANGÉ.

11/12 septembre 1999

Journées du Patrimoine



Chambre provinciale du Hainaut

COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS, SITES ET FOUILLES
R E G I O N W A L L O N N E

L'URBANISATION LIÉE À LA DÉMOLITION DES FORTIFICATIONS

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

1

MONS. MACHINE À EAU, 1870
Monument classé (15/07/1977)
(Cliché Cbr. Piérard)

2

MONS. CITÉ HOYAUX
(Cliché Cbr. Piérard)

3

MONS. FOYER MONTOIS, 1888
(Cliché Cbr. Piérard)

4

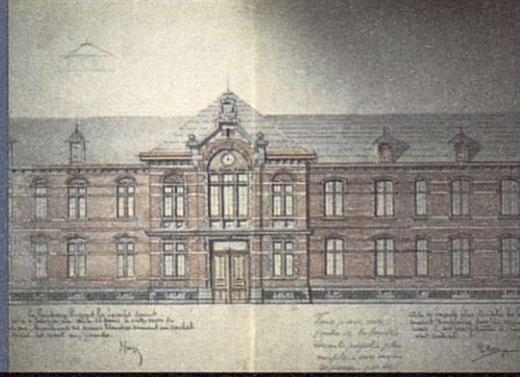
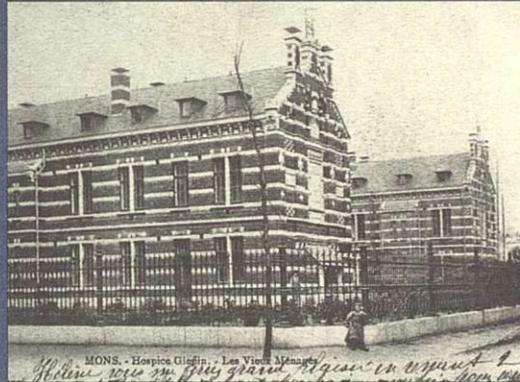
MONS. HOSPICE GLÉPIN
(Carte postale ca 1900 - Cliché Cbr. Piérard)

5

MONS. DÉMOLITION DE LA PORTE
DE BERTAIMONT
(Cliché Cbr. Piérard)

6

MONS. KANQUENNES
(Ca 1900 - Cliché Cbr. Piérard)



Les lois de démantèlement des fortifications des villes du Hainaut les ont libérés du carcan qui empêchait leur expansion. Une ère d'urbanisation et de constructions publiques et privées s'ouvre ainsi dès 1861. Des voies de circulation nouvelles sont tracées. Des cours d'eau sont déviés ou voûtés à Mons. Cette transformation majeure du paysage urbain va de pair avec un progrès sanitaire, la création de la distribution d'eau potable (construction de la Machine à Eau en 1870 à Mons). Le réseau ferroviaire se développe, de nouvelles gares sont édifiées. Ath conservera sa ceinture agricole et à Tournai un quartier nouveau se dessine autour du Palais de Justice. Le plan des villes de création ancienne apparaît encore dans l'actuel tissu urbain ; à Charleroi, la forteresse initiale est encore lisible et un nouveau quartier se développe à l'arrière de la ville haute, vers le nord. La période 1850-1950 voit naître les cités ouvrières et les habitations sociales : Bois-du-Luc en 1853 ; cité Hoyaux pour les ouvriers de l'arsenal du chemin de fer de 1870 à Mons-Cuesmes en 1881 ; cité du Foyer montois pour l'Assistance publique (actuel C.P.A.S.) en 1888 par G. Wattier et H. Génard. Les institutions prennent en charge la vieillesse et l'enfance tels l'Hospice Glépin et les Kanquennes à Mons (R. Parys, 1902) et la cité de l'Enfance à Marcinelle par Leborgne en 1938. Les cités-jardins, comme celle de Couillet (année 20^e), expriment le souci d'un environnement agréable pour l'habitant. Durant cette époque, des architectes, entre autres membres de la Commission royale des Monuments, restaurent ou sauvent des édifices anciens. Les documents qu'ils dressent, constituent un fonds d'archives considérable.

TRAVAUX DES CHEMINS DE FER ET QUARTIERS DE LA GARE

1

2

3

4

5

6

1

SAINT-GHISLAIN. GARE
Monument classé (10.08.92)
(Cliché L. Thiernesse)

2

BRAINE-LE-COMTE. GARE
Monument classé (29.04.82)
(Cliché L. Thiernesse)

3

SOIGNIES : CASTEAU. GARE
(Cliché L. Thiernesse)

4

SOIGNIES : CASTEAU. ANCIEN CHÂTEAU
D'EAU ET HALL DES COLIS DU TRAM À VAPEUR
(Cliché L. Thiernesse)

5

MONS. GARE
(Cliché L. Thiernesse)

6

MONS. FAÇADES « HAUSSMANIENNES »
DU QUARTIER DE LA GARE
(Cliché N. de Harlez de Deulin)



Les trois derniers quarts du XIX^e s. s'inscrivent dans l'histoire par l'établissement progressif de la suprématie ferroviaire pour le transport tant des personnes que des marchandises. Ce développement est indissociable de celui de la sidérurgie, dévoreuse de minerai et de charbon qu'il faut aller chercher de plus en plus loin et en quantités croissantes. Le rail y pourvoit largement. En retour, l'industrie lui fournit les énormes tonnages de charpentes métalliques et de rails indispensables à son expansion. Les populations découvrent qu'avec le train, il est possible de se déplacer vite, loin, sûrement. Pour accueillir les flux de voyageurs, les compagnies édifient des bâtiments d'abord modestes, comme à Braine-le-Comte puis de plus en plus imposants. La gare devient un édifice emblématique pour lequel on cherche un style. Tantôt, l'inspiration est classique comme à Tournai et à Charleroi, tantôt plus ornementale, plus complexe comme à Jemappes, Péruwelz, Ath, Binche et Saint-Ghislain. Entre la gare et le noyau urbain ancien se développe un quartier nouveau soigneusement ordonné, d'allure « haussmannienne » comme c'est le cas à Mons ou à Tournai. Les campagnes n'échappent pas à cette frénésie. Les lignes secondaires sont ponctuées de bâtiments en style éclectique. Les installations ferroviaires ont payé un lourd tribut aux guerres. Les bâtiments des voyageurs ont été incendiés à Soignies, à Tournai ou gravement endommagés par les bombes comme à Mons. Dans ce dernier cas, la reconstruction a été totale. L'auteur des plans, l'architecte René Panis, a opté résolument en 1950 pour un édifice fonctionnel, simple de lignes mais imposant par son ordonnance classique. La tradition est respectée tout en s'inscrivant dans une optique contemporaine. Le temps des gares n'est pas mort. Le regain de faveur dont bénéficie le rail peut encore avec les T.G.V. et les R.E.R. réserver des surprises. Formons le vœu qu'elles soient heureuses !

LES BÂTIMENTS PUBLICS

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

1

MONS. PLAN DE J. HUBERT, 1877
(Cliché Cbr. Piérard)

2

MONS. ÉCOLE DE LA RUE DES ARQUEBUSIERS
(Cliché Cbr. Piérard)

3

MONS. LE WAUX-HALL
(Cliché Cbr. Piérard)

4

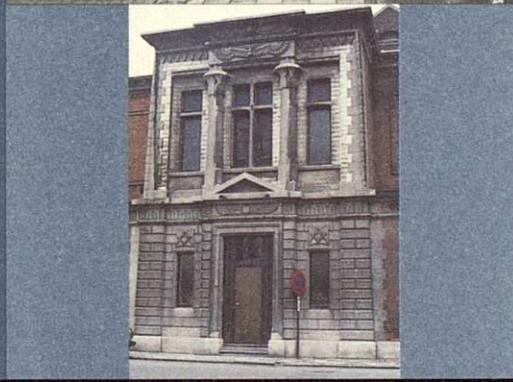
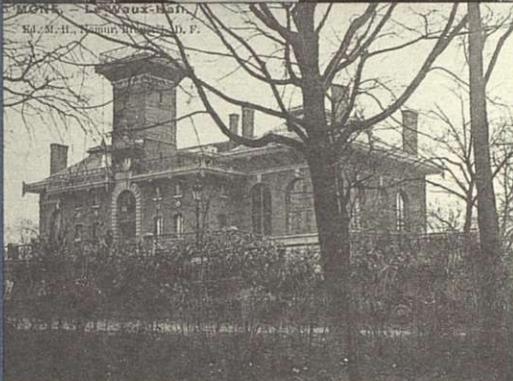
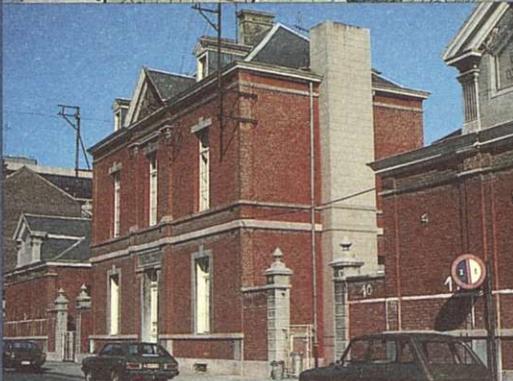
CHARLEROI. HÔTEL DE VILLE
(Cliché G. Focant, DPat, © M.R.W.)

5

TOURNAI. MUSÉE DES BEAUX-ARTS
Monument classé (13.10.80)
Inscrit sur la liste du Patrimoine exceptionnel
(Cliché G. Focant, Dpat, © M.R.W.)

6

MONS. LOGE MAÇONNIQUE, RUE CHISAIRE
(Cliché Ch. Piérard)



De 1850 à 1950, de nombreux immeubles publics et privés ont été édifiés. Le tracé des boulevards correspond à une intense activité architecturale. Les pouvoirs publics réservent des parcelles lors du lotissement pour y édifier notamment l'hôpital, la prison, le tir, les écoles, la gare, l'Institut d'Hygiène, le manège de Cavalerie et aussi des casernes.

Les constructions tant privées que publiques illustrent les styles éclectiques, Art Nouveau, Art déco et après la guerre 1940-1945, celui qui sera qualifié de style 1950.

J. Hubert (1822-1910) est un des principaux architectes, ingénieur diplômé de l'École Centrale de Paris, il fut directeur du Service des Travaux de la Ville de Mons. Il participa activement à l'urbanisation de la ville après 1861 et élaborait le plan qui fixe la nouvelle image de Mons en 1877. Il est surtout un constructeur d'écoles conçues selon les programmes imposés aux architectes par le Ministère de l'Instruction (l'école de Flénu, l'école moyenne de Tournai, l'école de la rue des Arquebusiers à Mons). Il a également fait les plans de maisons communales et hôtels de ville (Boussu, Frameries, Wasmes) ainsi que de plusieurs églises (Bracquignies, Bois-de-Boussu). On lui doit aussi le bâtiment du Waux-Hall à Mons dont le jardin fut dessiné par Fuchs.

Ch. Sury fut architecte de la Ville dès 1846. Il construisit en style néo-Tudor (l'école de la rampe Sainte-Waudru, le manège de Cavalerie de la caserne Léopold), en néo-roman lombard (l'abattoir) et en style oriental (le marché couvert aux poissons, démoli en 1871).

L'ingénieur Dutrieux édifia l'Institut Warocqué en 1899. H. Puchot construisit des maisons privées mais surtout la Faculté polytechnique de Mons de la rue de Houdain (1902) et la Loge maçonnique de la rue Chisaire (1889-1890).

L'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

1

MARCHIENNE-AU-PONT. LA FORGE DU MUSÉE DE L'INDUSTRIE, ANCIENNES USINES DE LA PROVIDENCE
(Cliché © V. Vincke)

2

LA LOUVIÈRE : HOUDENG-AIMERIES. LES CARRÉS DE BOIS-DU-LUC
Monument classé (20.06.96)
(Cliché G. Focant, Dpat, © M.R.W.)

3

MARCHIENNE-AU-PONT. LA BRASSERIE DES ALLIÉS
Monument classé (16.05.95)
(Cliché R. Cluytjts 1938)

4

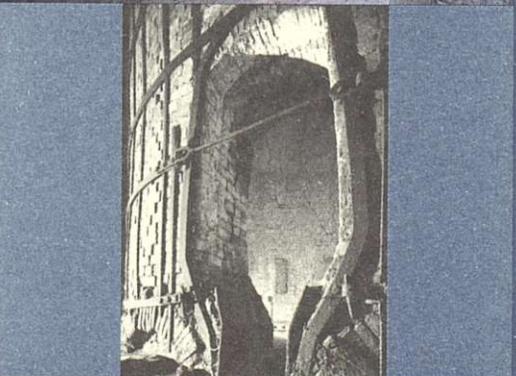
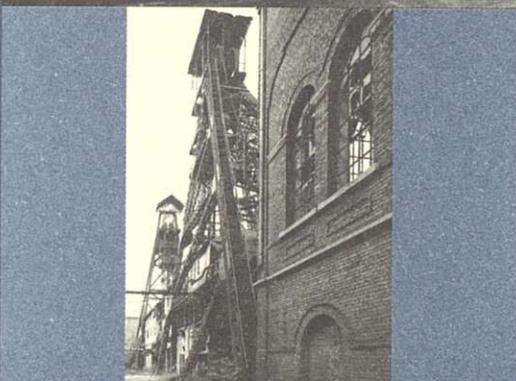
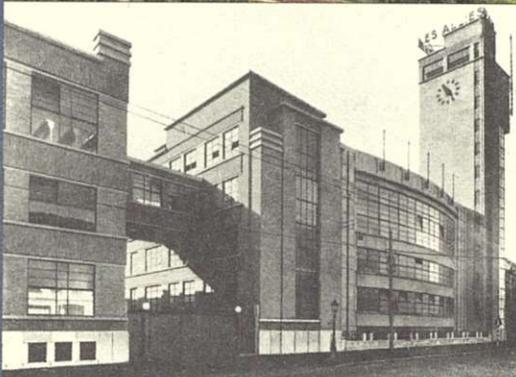
MARCINELLE. LE CHARBONNAGE DU BOIS DU CAZIER
Monument classé (28.05.90)
(Cliché Cl. Schülgen)

5

MAFFLE. INTÉRIEUR DU FOUR À CHAUX DE LA CARRIÈRE RIVIÈRE
Monument classé (12.08.88)
(Cliché G. Focant, Dpat, © M.R.W.)

6

LA LOUVIÈRE. ANCIEN FOUR BOUTEILLE DE LA MANUFACTURE DE FAÏENCE ROYAL BOCH
(Cliché Cl. Schülgen)



Si le Hainaut a eu le privilège de faire partie du concert des grandes puissances industrielles, il le doit sans conteste aux richesses dont regorge son sous-sol et au savoir-faire de sa population pour l'exploiter.

En effet, depuis l'extraction du silex de Spiennes, la mise à fruit de ce sous-sol n'a jamais cessé de constituer la clé de voûte du développement économique hennuyer. La pierre de Tournai, le petit granit de Soignies, le marbre de Rance, ou encore la craie phosphatée des carrières souterraines de la Malogne ont, certes, contribué à lui donner ses lettres de noblesse, mais c'est à la houille, ce diamant noir sans éclat et sans pardon, que le Hainaut est redevable du destin peu commun qui fut le sien.

Bien qu'orphelin de cette épopée qui appartient désormais au passé, le Hainaut ne peut cependant pas nier l'intensité de la lune de miel qui fut la sienne avec la Révolution industrielle, tant cette dernière le modela, pour ne pas dire le stigmatisa, à son image. De cette relation, aussi passionnelle que passionnée, virent le jour une architecture et un urbanisme particuliers qui, des lieux de production proprement dits, étendirent leurs prérogatives jusqu'aux corons et cités ouvrières.

Offrant des potentialités de réaffectation aussi réelles qu'originales, ces sites, lorsqu'ils sont d'un intérêt patrimonial indéniable, sont pourtant, encore de nos jours, souvent livrés aux bulldozers aux fins d'assainissement en tant que friches industrielles.

« Fossiles directeurs » d'une époque, n'oublions pas qu'ils constituent la mémoire architecturale de cent cinquante ans, non seulement, de l'histoire économique et sociale hennuyère, mais aussi wallonne.

LES CANAUX

1

2

3

4

1

LA LOUVIÈRE. CANAL DU CENTRE : VUE
AÉRIENNE DES ASCENSEURS

Monuments classés (22.09.1992)

*Inscrits sur la liste du Patrimoine exceptionnel
(Cliché G. Focant, Dpat © M.R.W.)*

2

LA LOUVIÈRE. CANAL DU CENTRE :
SALLE DES MACHINES

(Cliché G. Focant, Dpat, © M.R.W.)

3

LA LOUVIÈRE. CANAL DU CENTRE

(Cliché G. Focant, Dpat, © M.R.W.)

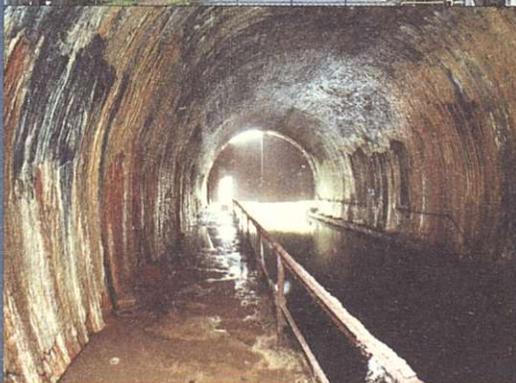
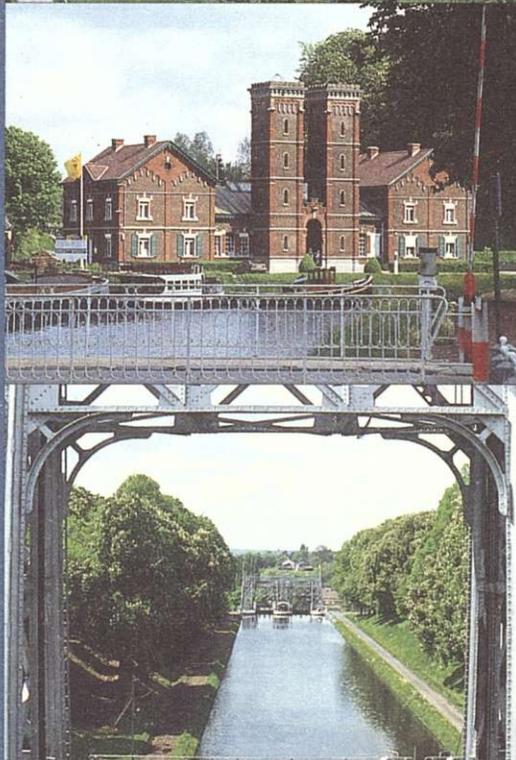
4

SENEFFE. ANCIEN BIEF DU CANAL
CHARLEROI-BRUXELLES :

LE TUNNEL DE GODARVILLE

Monument classé (01.06.1978)

(Cliché © V. Vincke)



ADRESSES UTILES

COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS, SITES ET FOUILLES

Chambre régionale

rue du Vertbois 13c

4000 LIEGE

Tél. : 04/232.98.51/52 - Fax : 04/232.98.89

Chambre provinciale du Hainaut

Place des Béguinages 16

7000 MONS

Tél. : 065/32.82.24 - Fax : 065/32.80.44

Président : G. Bayay - Secrétaire : M.-J. Ghenne

COLOPHON

Rédaction : G. Bayay, Fr. Bouquiaux, A. Forti,

Chr. Piévard et L. Thiernesse

Coordination : M.-J. Ghenne

Composition graphique : Chr. Herman

Impression : Imprimerie Massoz (Liège)

Editeur responsable : J. Barlet, Président de la

Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles de la
Région wallonne, rue du Vertbois 13c, B-4000 Liège

En août 1879, il est décidé de réaliser la jonction Sambre-Escaut dans la vallée de la Haine où elle comportera 5 écluses de 4 m de chute entre Mons et Thieu et, dans la vallée du Thiriau, 4 ascenseurs hydrauliques rachetant une hauteur totale de 70 m. La jonction avec le canal Charleroi-Bruxelles était ainsi assurée par le passage de la crête de partage des bassins Escaut-Meuse en traversant le tunnel à bateaux de 300 T. à Godarville. L'ascenseur n° 1 à Houdeng-Goegnies dont l'étude est confiée à la maison Clark Stanfield and Clark de Londres dès 1881, peut se réaliser de 1885 à 1888. Les maçonneries des 3 derniers ascenseurs sont érigées dès 1894, dans l'attente d'une adjudication des parois métalliques durant 17 années d'atermoiements du pouvoir. En 1911, les superstructures des ascenseurs sont livrées par la société Cockerill. L'achèvement des travaux est virtuellement réalisé en 1914. L'occupant allemand active la marche des derniers travaux, permettant l'ouverture du canal du Centre à la navigation en août 1917. L'élément tout à fait remarquable de ces installations est constitué par la seule force hydraulique pour la manœuvre des mécanismes secondaires des ascenseurs. Ceux-ci constituent un haut lieu d'archéologie industrielle qui, malgré près d'un siècle d'activité, assure la viabilité de la navigation des péniches de 300 T.

Le canal du Centre et ses berges boisées, entre l'ascenseur n° 1, le pont-levis de Thieu et l'écluse désaffectée de Thieu, est classé comme site de caractère exceptionnel ; les 4 ascenseurs hydrauliques et le pont levis de Thieu sont classés comme monuments (22.09.92) puis inscrits sur la liste du Patrimoine exceptionnel et enfin, sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco (12.98). L'évolution du gabarit des péniches, passant de 300 T. à 1350 T., impose la modernisation des voies navigables. Le canal de Charleroi-Bruxelles a nécessité la création du plan incliné de Ronquières. Le canal du Centre connaît, à son tour, de gigantesques travaux de construction d'un double ascenseur funiculaire, ouvrage d'art unique au monde, permettant de franchir une chute de 78,15 m. Son achèvement est programmé pour l'an 2000.