

L'ensemble
paysager de la
Haine et de la
Sambre

La Haine et la Sambre

L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre

L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre se structure dans l'axe de ces deux cours d'eau. La vallée de la Haine incise le bas plateau limoneux hennuyer à l'ouest, celle de la Sambre sépare les plateaux brabançon et condrusien à l'est.

Inférieure à 20 mètres à la frontière française, l'altitude s'élève progressivement vers l'est pour dépasser 200 mètres sur le plateau d'Anderlues, aux sources de la Haine, et sur le haut des versants méridionaux de la Sambre.

Les occupations urbaine et industrielle imprègnent les paysages à des degrés divers, tranchant avec la physionomie essentiellement rurale des ensembles paysagers voisins. Seuls les versants nord de la plaine de la Haine et les versants sud de la Sambre, couverts de massifs boisés, échappent à cette double domination.

L'ensemble s'étend sur 941 km², soit près de 6 % de la superficie de la Wallonie. Il couvre 41 communes, dont 10 dans leur totalité.

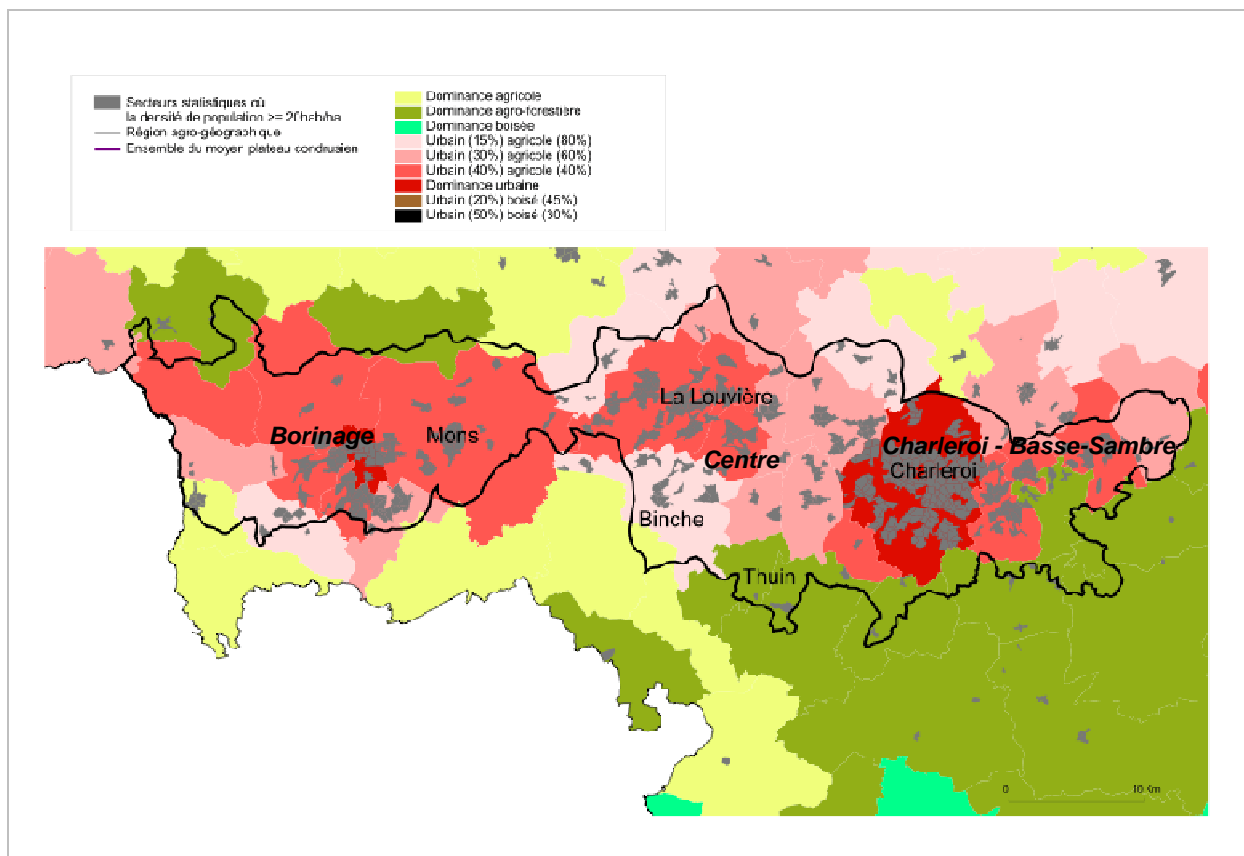
Carte de l'ensemble à réaliser

Un axe majeur de la Wallonie

L'ensemble de la Haine et de la Sambre couvre, du Borinage à la Basse-Sambre, un territoire densément peuplé, où résident quelque 830 000 habitants (2007), soit près du quart de la population wallonne.

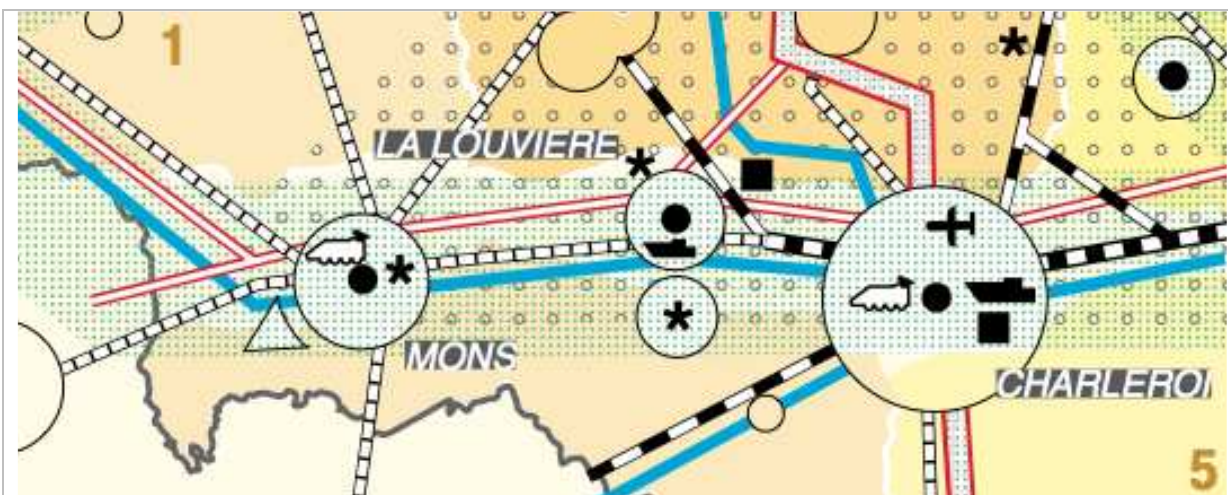
Il est recouvert, et par trois importants espaces de conurbation occupant d'anciens bassins miniers et industriels – sud du bassin du Borinage, autour de La Louvière dans le bassin du Centre et de Charleroi dans le bassin de Charleroi – Basse-Sambre - et par Mons, pôle d'importance régionale. En dehors de ceux-ci, plusieurs petites villes et bourgs s'implantent, tels Fontaine-l'Évêque, Thuin, Le Roeulx ou Saint-Ghislain, et une urbanisation plus diffuse se propage dans les espaces ruraux périphériques.

La nécessité d'assurer à ce terroir industriel une desserte adéquate est à l'origine de la présence d'un important réseau de voies de communications routières et autoroutières, ferroviaires et hydrauliques. L'ensemble est ainsi devenu un maillon de l'axe de circulation des marchandises et des personnes reliant les aires métropolitaines française du Nord – Pas de Calais et, via le sillon mosan, allemande de Rhénanie du Nord - Westphalie.



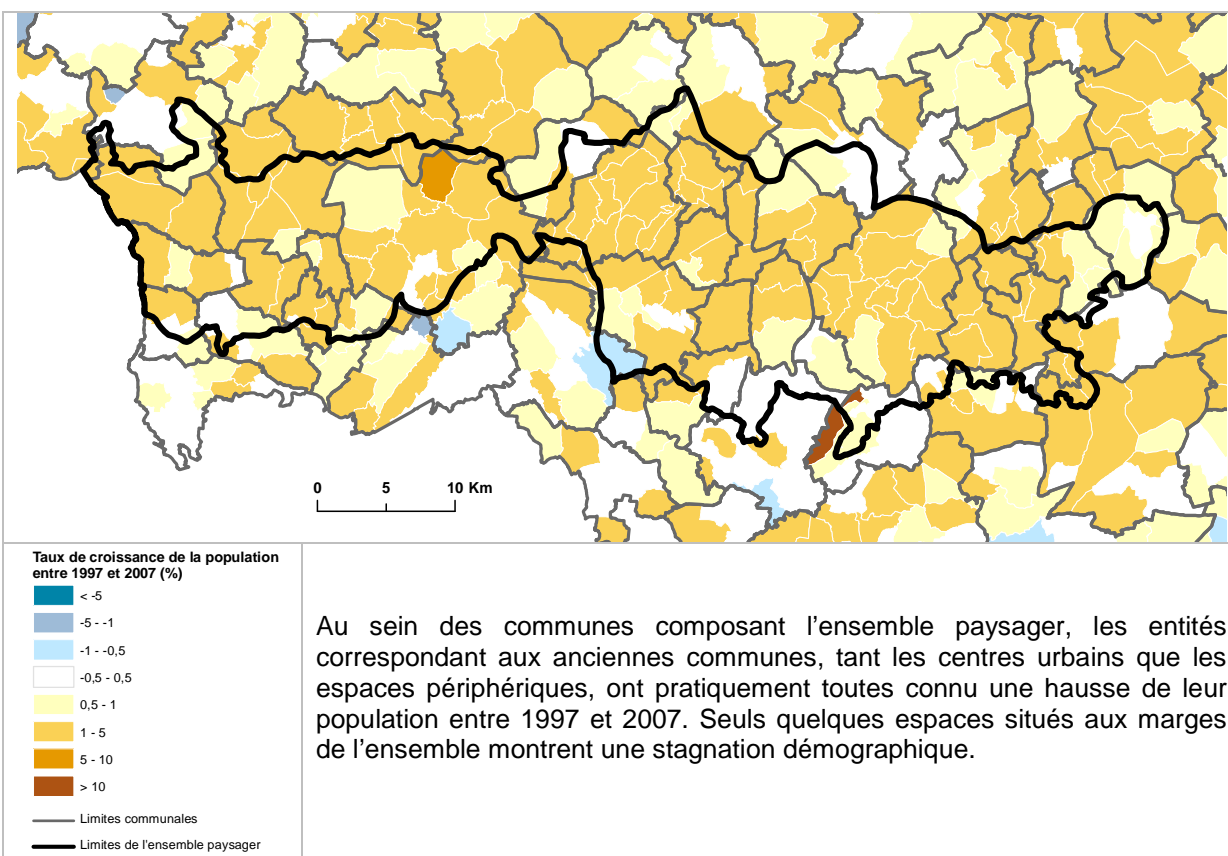
Mise en page provisoire

L'ensemble présente plusieurs grandes tâches de forte urbanisation recouvrant les anciens bassins industriels et une urbanisation plus diffuse au sein des espaces ruraux qui les environnent. Quelques espaces conservent toutefois un caractère agricole davantage prononcé, tout particulièrement à l'ouest de l'ensemble et dans sa partie centrale, tandis que de grands massifs boisés occupent une bonne partie des versants nord de la Haine et sud de la Sambre.



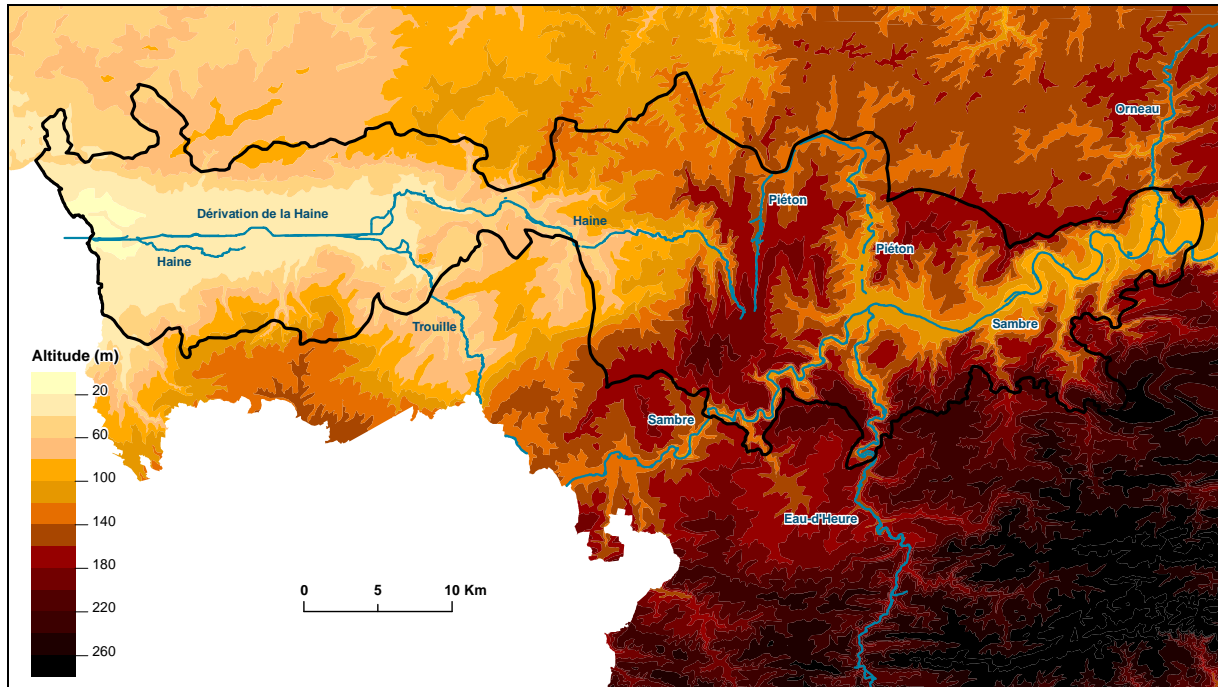
Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) souligne l'opportunité d'inscrire les grands pôles urbains de l'ensemble dans un eurocorridor Lille-Liège, maillon de l'eurocorridor reliant Londres et Paris à l'Allemagne et l'Europe de l'Est. Profitant des axes majeurs de communication sur lesquels ils sont ancrés, Charleroi, La Louvière et Mons sont ainsi amenés à voir s'y développer ou s'y amplifier des activités basées sur des potentialités locales.

Le nord de l'ensemble se voit inscrit dans une aire de coopération transrégionale avec Bruxelles, le « triangle wallon », ce qui aurait pour effet d'induire un développement de nouvelles activités économiques et des phénomènes de suburbanisation. Enfin, Mons, Binche et l'ancien canal du Centre et ses ascenseurs apparaissent comme des pôles et points d'appui attractifs en raison de leur potentiel touristique.



Un cadre physique contrasté

L'ensemble présente un relief contrasté, dont se dégagent trois unités morphologiquement distinctes.



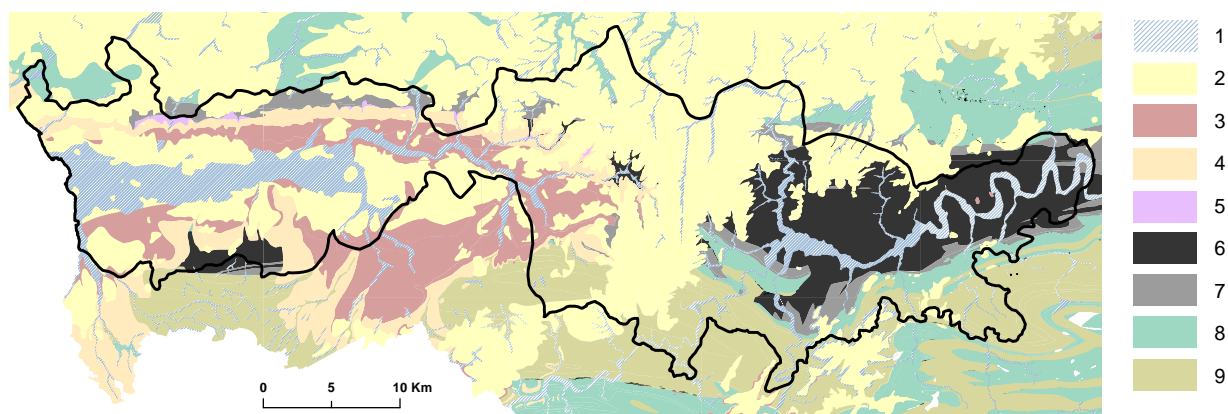
A l'ouest, la vallée de la Haine forme une large plaine alluviale, quasiment plate dans son allure générale et en très faible pente d'est en ouest. Sa faible altitude - 30 mètres à hauteur de Mons, moins de 20 mètres à la frontière française - trouve son origine dans des affaissements de type karstique qui ont lieu en profondeur. Le versant nord de la plaine apparaît relativement rectiligne dans son orientation est-ouest, peu découpé par les affluents de rive droite de la Haine. Une bande boisée couvre ses pentes aux sols de faible aptitude agricole, localement constitués de sables stériles. Le versant sud présente une allure plus tourmentée, creusé en vallées profondes par les affluents de rive gauche de la Haine dont, à l'est, la large vallée de la Trouille qui prolonge la plaine alluviale au sud de Mons.

La partie centrale de l'ensemble appartient au plateau brabançon-hennuyer, dont elle présente les mêmes ondulations. Elle est incisée par la vallée supérieure de la Haine, qui apparaît considérablement rétrécie à l'est de Mons, plusieurs de ses affluents de rive gauche, ainsi que des affluents de la Senne supérieure au nord. Une forte rupture de pente, liée à la présence d'une faille géologique, élève brusquement l'altitude du plateau vers le sud-est. La cote de 212 mètres est atteinte au plateau d'Anderlues, sur lequel la Haine prend sa source.

A l'est, la Sambre, dont les méandres sinueux ont été recoupés ou modifiés par l'homme, a creusé une plaine alluviale sinueuse s'élargissant en aval de la confluence du Piéton et de l'Eau-d'Heure. Ses versants en forte pente, profondément découpés par des affluents, atteignent les crêtes bordant le plateau brabançon au nord. Sur le versant sud, recouvert de bois discontinus, s'étire le gradin calcaire de la Basse-Marlagne, couronné par les plateaux gréseux de la Haute-Marlagne, à des altitudes de 200 à 260 mètres.

Une exploitation intensive du sous-sol, à l'origine de paysages industriels

La marque de l'activité industrielle et du développement urbain qu'elle a engendré dans le paysage constituent une caractéristique majeure de l'ensemble. L'industrie a tiré profit d'un sous-sol particulièrement riche en matières premières, au premier rang desquelles le charbon, combustible dont l'extraction à grande échelle a fait apparaître une multitude de charbonnages et leurs terrils, et qui a attiré dans leur voisinage des activités sidérurgiques, métallurgiques, verrières et carbo-chimiques. La présence de dépôts constitués entre autres d'argiles, de craies ou de calcaires localisés sur les versants des vallées de la Haine et de la Sambre est quant à elle à l'origine de vastes sites d'extraction carrier et d'usines qui leur sont liées.



1. Alluvions récents ; 2. Sables et argiles tertiaires ; 3. Craies (Crétacé) ; 4. Marnes (Crétacé) ; 5. Argiles (Crétacé) ; 6. Grès et schistes houillers du Westphalien (Carbonifère supérieur) ; 7. Grès et schistes houillers du Namurien (Carbonifère supérieur) ; 8. Calcaires (Carbonifère inférieur, Dévonien) ; 9. Grès, psammites, schistes (Dévonien).

L'ensemble de la Haine et de la Sambre couvre la partie occidentale du Bassin de Namur, formé au cours de l'ère Primaire et qui traverse la Belgique de part en part. Sa forme en gouttière ou synclinale, orientée est-ouest, résulte de poussées tectoniques considérables qui ont eu lieu à la fin de l'époque de sa formation. A l'ouest de Charleroi, le bassin est en grande partie enfoui sous les couches géologiques plus récentes. Dans la partie orientale de l'ensemble par contre, il affleure de façon continue. Les roches qui le constituent comprennent un important noyau houiller déposé à la fin du Carbonifère et dans lequel le charbon a été exploité de manière intensive. Trois bassins houillers se sont ainsi identifiés, les bassins du Borinage, ou « Couchant de Mons », du Centre et de Charleroi - Basse-Sambre.

Les roches du houiller, constituées principalement de schistes, présentent deux couches géologiques successives, le Namurien à la base et le Westphalien au sommet.

Le premier, pratiquement dépourvu de charbon, n'est extrait qu'à Hautrage, où sont exploitées les intercalations gréseuses présentes dans les schistes (« grès d'Hautrage ») pour des applications industrielles (métallurgie).

Beaucoup plus intéressantes au point de vue économique, les couches du Westphalien sont parcourues de veines de houille, dont la qualité varie selon l'âge des veines. Les plus anciennes, c'est à dire les plus profondes, offrent des charbons pauvres en matières volatiles, dits maigres, utilisés notamment pour la cuisson des briques et la calcination des fours à chaux. Elles constituent l'essentiel du bassin peu profond de la Basse-Sambre.

Les veines qui se superposent à elles, apparues plus récemment, contiennent des charbons enrichis en gaz, fournissant des charbons demi-gras à gras aux applications industrielles

multiples : cockéfaction pour les charbons gras, affinage de la fonte et chauffage des générateurs pour les trois-quart gras, verrerie et alimentation des machines à vapeur pour les demis-gras. Ces couches apparaissent à mesure que l'on progresse vers l'ouest : charbons demi-gras à l'approche de Charleroi, charbons gras à l'approche du bassin du Centre.

Grâce aux caractéristiques de cette stratigraphie, le bassin houiller Haine-Sambre a vu se développer des industries diversifiées. La disposition des couches en synclinal a en effet constitué un atout majeur au point de vue de l'exploitation, rapprochant de la surface des variétés de houille qui ne seraient atteintes que par des puits très profonds si le terrain houiller était resté horizontal.



L'extraction du charbon est à l'origine de paysages marqués d'éléments industriels, à l'état de vestiges ou toujours en activité. Ci-dessus à gauche, le châssis à molettes de l'ancien charbonnage du Crachet à Frameries, reconverti en Parc d'aventures scientifiques (PASS) ; à droite, la tour en béton du triage-lavoir d'un charbonnage à Péronnes-lez-Binche ponctue une enfilade de maisons ouvrières. Ci-contre, le complexe carbo-chimique de Tertre-Villerot s'est développé dans le nord semi-rural du Borinage. Ci-dessous, l'industrie sidérurgique à Charleroi, installée dans la vallée de la Sambre à proximité des charbonnages de l'agglomération carolorégienne dont témoignent ces terrils à Dampremy.



D'autres formations géologiques présentes dans l'ensemble paysager ont été exploitées, à l'origine de paysages de carrières, toujours en activité ou abandonnées et recolonisées par la végétation, et d'industries de transformation de cette matière première.

A l'est de l'ensemble, des calcaires affleurant sur le versant de la Sambre sont extraits dans plusieurs carrières (Aisemont, Monceau-sur-Sambre, Landelies). A l'ouest, affleurant en bordure de la vallée de la Haine, des argiles et des craies sont toujours exploitées. Les premières sont extraites à Hautrage et servent notamment à la fabrication de produits réfractaires, les secondes à Obourg et alimentent le vaste complexe des cimenteries. Enfin, des dépôts tertiaire sont exploités en bordure de la plaine de la Haine, sables à Bleton et Tetre, argiles à Saint-Ghislain.



Ci-dessus, les cimenteries d'Obourg (Mons) exploitent le sous-sol crayeux du versant nord de la Haine. Leur haute cheminée constitue un point d'appel important dans les paysages de l'ouest de l'ensemble.

Ci-contre, une carrière d'extraction d'argiles destinées à la fabrication de produits réfractaires à Hautrage (Saint-Ghislain).

Ci-dessous, site carrier sur le gradin calcaire de la Basse-Marlagne, à Falisolle (Sambreville). Les boisements qui l'entourent se couvrent d'une poussière blanche.



Les terrils, emblèmes des paysages miniers (encadré)

Éléments dominant les terroirs d'industrie charbonnière et symbole identitaire fort (voir p...), les terrils en ont recomposé les paysages. Ces collines artificielles, qui à certains endroits abondent au point de constituer de véritables « chaînes des terrils », ont été formées par l'accumulation de stériles, schistes et grès provenant du creusement des puits menant aux galeries d'extraction de la houille et déchets séparés du charbon après lavage de celui-ci.

Apparus au XVIII^e siècle avec les débuts de l'exploitation industrielle de la houille, leur forme et leur taille évoluera avec le perfectionnement des techniques d'exploitation. Ils resteront de dimensions modestes, buttes ne dépassant pas 10 à 20 mètres de haut, tant que les stériles seront amenés au sommet par des chariots tractés par des chevaux ou poussés par des hommes. A la fin du XIX^e siècle, l'évolution des moyens techniques permet aux stériles d'être déversés beaucoup plus haut par des wagonnets et des tapis roulants, donnant aux terrils une silhouette beaucoup plus imposante. De forme conique et aux pentes fortes (30 à 45°), ils atteignent des hauteurs d'une centaine de mètres. Par la suite, avec des volumes supplémentaires de stériles ramenés en surface, la forme des terrils s'allonge, donnant les terrils « à crête » (sommet étroit et plat qui relie deux dômes) et « digité » (déversements successifs sur les flancs dans plusieurs directions).

Plusieurs terrils ont actuellement disparu, leurs matériaux utilisés pour divers remblaiements, les fondations d'autoroutes ou la récupération de cendrées rouges utilisée dans les courts de tennis dans le cas de terrils ayant connu des phénomènes de combustion. D'autres terrils, les plus anciens, ont été réexploités dans les années 1980 pour retirer des grès et schistes des quantités appréciables de charbon résiduel grâce à un nouveau procédé de lavage. Leur morphologie sera alors profondément modifiée, leur forme devenue tabulaire et leurs pentes adoucies.



Certains terrils ont été arasés, d'autres ont été exploités pour en récupérer les résidus de houille. A gauche, le massif boisé sur la gauche de la photo marque l'emplacement d'un terril disparu (Ham-sur-Sambre). A droite, le terril du Sept à Hornu (Boussu), dont la silhouette aplanie et dénudée découle de son exploitation dans la seconde moitié des années 1980.

Une majorité d'entre eux toutefois, préservés et parfois classés, suivent un processus semi-naturel ou naturel d'évolution. Sur certains, des plantations de robiniers ou de bouleaux réalisées pour la stabilisation des flancs ou la fourniture de bois de mines, se sont densifiées depuis l'abandon des activités d'extraction. Dans d'autres cas, le retour de la végétation a été spontané. Des pelouses occupent généralement les versants sud ou replats à proximité du sommet, très secs et soumis à d'importants écarts de température, et sont liées à un substrat superficiel et grossier. Les versants nord, plus frais et humides, évoluent progressivement vers des stades boisés via l'installation de fourrés (aubépines, genêts...) où apparaissent bouleaux et saules et, par la suite, des essences forestières telles le hêtre, le chêne ou l'érable.

Ces terrils ainsi colonisés par la végétation apportent une composante boisée qui atténue, dans les paysages de conurbation, l'impression de continuité du bâti.



Les terrils se garnissent d'une palette de couleurs évoluant avec l'importance de la colonisation de leurs flancs par la végétation et les saisons (ci-dessus à gauche, terril n° 6 à Wasmes; au centre, terril du Pré des Béguines à Ransart ; à droite, terril n°7 à Châtelineau). Leur sol, généralement noir, prend parfois une teinte rouge brique lorsque le substrat a subi un phénomène de combustion de sa fraction carbonneuse résiduelle (ci-contre, terril de l'Héribus à Cuesmes).



S'ils marquent profondément les paysages, les terrils permettent parfois en retour d'appréhender les paysages qui les entourent et de mieux en comprendre la structuration. Certains d'entre eux ont ainsi été aménagés pour en faciliter l'ascension et offrent, depuis leur sommet, d'extraordinaires points de vue à 360° sur les contrées environnantes, à condition que la végétation soit régulièrement entretenue pour assurer une totale ouverture visuelle.

Ci-dessus, deux terrils parcourus par un chemin de grande randonnée. A gauche, le centre-ville de Mons s'offre depuis le terril de l'Héribus à Cuesmes. A droite, vus depuis le terril du Sept à Hornu (Boussu), les terrils de Quaregnon, Flénu et Frameries se dessinent à l'horizon, évoquant un paysage de montagnes.

Différentes échelles d'approche pour autant de lectures paysagères

Les continuités urbaines s'étalant au cœur des anciens bassins miniers offrent des paysages dont la lecture semble difficile de premier abord. Ces espaces donnent souvent une impression de déstructuration, où se juxtaposent sans cohérence apparente une multitude d'éléments aux gabarits et fonctions variés issus d'un urbanisme non maîtrisé. La diffusion de l'urbain semble sans rapport à une évolution chronologique et spatiale claire, les références historiques sont souvent intégrées dans des structures plus contemporaines. Face à ce paysage complexe, on s'interroge : quelle grille de lecture adopter ? Quelles clés permettent de décoder ce paysage, de comprendre les mécanismes qui ont amené à l'image que l'on observe aujourd'hui ?

Différentes échelles d'approche s'imposent si l'on veut en comprendre pleinement la structuration paysagère.

Lorsque, grâce au relief, des dégagements suffisants se présentent, des vues longues offrent une première porte d'entrée sur les paysages urbains. Les terrils, à condition qu'ils soient accessibles et non envahis de boisements masquant les vues, constituent à cet égard d'excellents postes d'observation de ce paysage qui s'étend autour d'eux (voir p...).

Le premier élément caractérisant ce paysage vu de loin est l'effet de nappe urbaine, qui recouvre en un tissu continu des espaces qui étaient séparés avant les développements initiés par l'industrialisation du territoire.

Dans certains cas, lorsque la conurbation englobe une ville ou un bourg d'une certaine importance, le centre-ville peut s'individualiser du reste de l'étendue bâtie par sa densité et des éléments qui attirent le regard comme un beffroi, une cathédrale, des tours de logements et de bureaux. C'est particulièrement le cas lorsque ce centre s'implante sur un site dominant les espaces environnants, tel Mons implanté sur une butte. La distinction du centre-ville est par contre moins nette lorsque son relief est peu différencié et que des quartiers qui l'entourent émergent de nombreux éléments d'appels supplémentaires, de type industriel, commercial, administratif, etc.

Beaucoup plus nombreux et modestes sont les repères historiques constitués par les anciens noyaux villageois gonflés par l'urbanisation. Seul le clocher de leur église les signale généralement, auquel s'ajoute parfois une maison communale monumentale.

Le tissu bâti qui sépare ces centres urbains montre une grande diversité, mais présente toujours un maillage plus ou moins dense de voiries bordées d'alignements continus de maisonnettes ouvrières, aux briques parfois enduites et aux toits de tuile ou d'ardoises artificielles, mises en place à la suite du développement industriel de la région. Ces alignements marquent tout particulièrement les anciennes voies de communication routières, axes de développement historique de l'urbanisation.

Régulièrement, les alignements s'interrompent pour laisser la place à de grosses demeures bourgeoises et leur parc arboré, des infrastructures industrielles, des bâtiments commerciaux ou administratifs, des garages, des villas contemporaines, etc.

Çà et là des terrils surgissent, apportant à la trame urbaine un cadre souvent verdoyant, et des parcelles agricoles s'insinuent, prairies souvent dédiées à l'élevage de loisirs et champs. Ces dernières se multiplient à mesure qu'on s'éloigne du centre de l'agglomération, annonçant le passage vers l'espace rural.

Jouxtant ces zones de forte interpénétration, des cités plus ou moins étendues d'habitations ouvrières ou sociales, composées de logements pavillonnaires ou d'immeubles-tours, contrastent par leur ordonnance et leur uniformité avec le bâti peu structuré qui les environne. Des lotissements de villas dispersées enfin, plus ou moins dissimulées dans la

végétation de leurs jardins selon leur ancienneté, s'insèrent dans le bâti existant ou le prolongent au sein les espaces agricoles périphériques.



Vue depuis le sommet du terril de l'Héribus, la nappe urbaine correspondant à la ville de Mons offre un certain nombre de repères visuel permettant d'en identifier ses diverses composantes. **Photo à habiller.**

Insérer vue sur centre de Charleroi depuis terril de l'Epine

Les vues longues offertes sur ville de Charleroi depuis le terril de l'Epine à Montignies-sur-Sambre permettent également de déchiffrer l'articulation de cette conurbation plus dense et marquée par l'industrie sidérurgique. **Photo à habiller.**

L'approche du paysage urbain ne peut toutefois se limiter à un coup d'œil depuis l'extérieur. Il est nécessaire de traverser les urbanisations, de les parcourir et de les visiter afin de prendre la mesure de toute leur diversité, qui souvent se cache dans les détails des espaces publics ou des constructions.

Au sein du tissu bâti, des perspectives urbaines sont parfois offertes, créées intentionnellement pour mettre en valeur une partie du paysage urbain, un édifice ou une place située dans leur axe. Bien plus fréquentes dans ce contexte de conurbations industrielles sont les échappées paysagères plus ou moins étroites, apparaissant spontanément, au hasard de dégagements ou de déclivités.

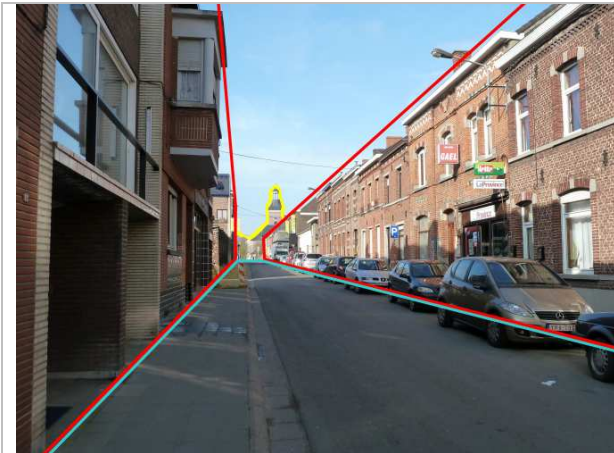


Au sein du tissu urbain, des échappées paysagères apparaissent.

A gauche, une vue partielle sur Charleroi et son agglomération s'offre depuis une rue en forte déclivité sur les hauteurs de Couillet, dont l'église apparaît en contrebas dans l'axe de la voirie.

A droite, un espace vide dans le front bâti bordant la chaussée de Jolimont à Fayt-lez-Manage permet d'apercevoir les parcelles agricoles qui s'étendent à l'arrière, un terril boisé et à l'horizon les frondaisons du bois de Mariemont, dans une conurbation du Centre au tissu urbain beaucoup moins dense.

Cependant, la profondeur du champ visuel est souvent réduite par l'omniprésence des alignements de façades, qui constituent autant d'écrans pour l'observateur et empêchent ce type d'échappées paysagères. Les éléments structurants du paysage se limitent alors à la voirie, qui imprime la dimension horizontale, et aux façades, qui conditionnent la dimension verticale. Les vues, fortement raccourcies, s'attachent aux dégagements offerts par les places, aux enfilades de rues, aux successions de plans visuels rapprochés. Les caractéristiques architecturales du bâti jouent alors un rôle prépondérant, de même que l'aspect des matériaux de revêtement, le mobilier urbain, les décrochements de façade, les éléments végétaux, etc. L'approche paysagère rejoint alors l'approche urbanistique.



Les enfilade de rues aux façades continues constituent une grande partie des paysages au sein des conurbations de l'ensemble, où l'offre en vues larges et longues est souvent limitée. Ici, l'homogénéité architecturale de l'alignement à droite de la rue guide le regard vers l'église Sainte-Waudru de Frameries qui clot l'étroite ouverture visuelle.

En tant que lieu de vie, le paysage urbain vu « de l'intérieur » n'est pas un espace figé, mais au contraire dynamique. Une série d'éléments l'animent, dont le nombre variera selon les fonctions en présence, les heures de la journée et les rythmes hebdomadaires, au premier rang desquels les usagers de l'espace public et les véhicules automobiles. Ces derniers, stationnés de part et d'autre des voiries, se surimposent à l'alignement du bâti dont ils masquent souvent les rez de chaussées. Enfin, des chantiers divers ou des événements particulier recomposent constamment la physionomie des rues, temporairement (ouverture de trottoirs, tenue d'un marché...) ou durablement (rénovations urbaines, reconstructions...).



Au sein des conurbations, des centres s'identifient, centres-ville ou anciens noyaux villageois. A gauche, le centre de Charleroi se caractérise par l'extrême densité de son bâti en grande partie constitué de hautes maisons bourgeoises ; les nombreuses fonctions urbaines qu'il concentre, commerciale notamment, attirent une foule nombreuse, actrice dynamique de ses paysages. A droite, la place de l'ancien village de Hornu (Boussu), beaucoup moins polarisante, apparaît nettement plus calme ; un tissu dense de type urbain est venu gonfler ce noyau rural, dont subsistes certains vestiges préindustriels dont cette ferme du 1^{er} tiers du 19^e siècle, en retrait derrière son portail et sa grande cour pavée.



Les longues enfilades d'alignements continus de maisons ouvrières sont une constante au sein des conurbations industrielles de l'ensemble et même au-delà, dans les campagnes périphériques. L'homogénéité de leurs gabarits et type architectural, généralement modestes, confère à ces alignements une forte horizontalité (ci-dessus à gauche, rue Gendebien à Châtelineau). A l'approche des centres urbains, ces chaussées devenues commerçantes et davantage bourgeoises perdent leur relative homogénéité ; les styles architecturaux et les gabarits se mélangent et se parent d'enseignes et vitrines hétéroclites.

De nombreuses cités d'habitations sociales apparues après la Seconde Guerre Mondiale apportent des paysages intra urbains composés d'une répétition plus ou moins stricte de blocs de forme, volume et teintes uniformes (ci-contre, Cité Reine Astrid à La Louvière).

Plus diversifiées apparaissent les villas privées et leur végétation d'un lotissement récent à Flénu (ci-dessous).



Encadré :

Des paysages nocturnes

A développer

Des paysages ruraux bien présents, souvent marqués par l'urbanisation

En dehors des espaces de conurbation, l'ensemble présente une physionomie rurale, caractérisée par des étendues agricoles où prédominent labours et herbages et dont le mitage par des éléments urbains ou industriels apparaît plus ou moins marqué.

Parmi ces espaces, les plaines alluviales de la Haine et de la Trouille, recouvertes de prairies humides, se distinguent tout particulièrement par la faible empreinte de l'urbain dans les paysages. La forte présence de rideaux de peupliers et de saules bordant le réseau de fossés de drainage, combinée à un relief plane, contribue à masquer les structures bâties.

De vastes étendues de terres vouées aux grandes cultures caractérisent également une grande partie des plateaux limoneux du centre de l'ensemble, en dehors de leur zone de conurbation médiane. Leurs paysages de plateau agricole se singularisent, au sud de la Haine, par la présence de terrils boisés qui témoignent du passé minier du bassin du Centre.

Enfin, la présence de grands massifs boisés confère un caractère agroforestier à certaines parties des versants de la Sambre et de ses affluents de rive droite et, de façon plus limitée, à la bande boisée plus étroite du versant nord de la plaine de la Haine.



A Pont-à-Celles, le plateau limoneux aux légères ondulations se couvre de grandes cultures offrant un paysage très ouvert (photo du haut).

De vastes étendues de prairies humides ponctuées de rideaux de peupliers et d'alignements de saules recouvrent le relief plat de plaine alluviale de la Haine à Hensies (ci-dessus à gauche).

Ci-dessus à droite, de grands massifs boisés encadrent des herbages sur les versants au relief prononcé de l'Eau-d'Heure (Jamioulx, Marcinelle).

Généralement toutefois, la diffusion de l'urbanisation se fait sentir dans ces campagnes qui ont connu des processus d'industrialisation (extraction minière, carrières) et sont parcourues de voies routières rapides favorisant les phénomènes de périurbanisation.

De nombreux villages apparaissent très étendus et, si les densités bâties sont plus faibles, présentent un caractère proche de celui des noyaux villageois englobés dans les conurbations ; leur tissu rural, souvent étiré de façon plus ou moins lâche le long d'un ruisseau ou sur une ligne de crête, s'est densifié et allongé après la seconde moitié du 19^e

siècle avec l'insertion d'un bâti de typologie ouvrière et urbaine, vers des sites d'extraction houillère notamment. Au cours du 20^e siècle, des cités d'habitations ouvrières et sociales et, toujours d'actualité, des lotissements de villas pavillonnaires sont venus encore grossir ces villages et grignoter les espaces agricoles ou s'égrener le long des axes routiers.



A ces structures bâties s'étirant dans les paysages s'ajoutent un certain nombre d'éléments d'appel rompant avec le caractère rural de ces espaces. Emergent ainsi des terres agricoles, les tours et cheminées de grands complexes industriels et les bâtiments fonctionnels de zones d'activités économiques, implantés à proximité de voies navigables et de voies routières rapides. Les mobiliers et ouvrages d'art (poteaux d'éclairage, ponts, viaducs...) accompagnant l'important réseau autoroutier et de nationales de l'ensemble, ainsi que les nombreuses lignes à haute tension et leurs pylônes traversant champs et prairies accentuent cette impression de mitage urbain.



Les espaces ruraux sont parcourus par un réseau dense de lignes à haute tension, dont la multiplication des pylônes perturbe souvent le caractère agricole (ci-dessus, terres agricoles au sud de Haine-Saint-Pierre et Haine-Saint-Paul, dont on aperçoit la nappe urbaine à l'arrière-plan). Des complexes industriels et des zonings se développent dans les campagnes, comme ici à Familleureux (Seneffe), à proximité de l'autoroute E19 et du complexe pétrochimique de Feluy dont on aperçoit les cheminées à l'horizon.

Les terres agricoles de ces espaces ruraux périphériques, soumis à l'internationalisation des marchés, sont généralement vouées à des cultures sans rapport économique, culturel et psychologique direct avec les agglomérations qu'ils bordent. Leur pérennité dépend le plus souvent de la protection foncière qui leur est accordée, en regard du public et des aménageurs attirés par les espaces ouverts et par un paysage rural de qualité. Cependant, cet espace agricole est bien plus qu'une réserve foncière pour la croissance urbaine, il reste porteur d'une identité qui lui est propre et dont on prend conscience au travers des bâtiments agricoles (maisons d'habitation, bâtiments traditionnels d'élevage ou de stockage, petit patrimoine), des sentiers ou des formations végétales qu'il accueille.

Les paysages protégés

Bien qu'il n'existe pas actuellement de législation spécifique relative aux paysages en Région wallonne, leur protection – qui constitue l'un des axes de la Convention européenne du paysage – est prise en compte ou indirectement assurée par une série d'outils comme les plans de secteur et le classement de sites présentant un intérêt patrimonial ou naturel.

Les périmètres d'intérêt paysager du plan de secteur couvrent principalement les espaces boisés du nord-ouest et du sud-est de l'ensemble, mais englobent également des paysages de plaines alluviales (Haine et Trouille) et de plateaux agricoles (Centre).

L'ADESA (Association de Défense de l'Environnement de la Senne et de ses Affluents), chargée de mettre à jours les périmètres du plan de secteur et de sélectionner des points de vue apparaissant comme remarquables, a déterminé de nouvelles zones intéressantes sur le plan paysager. Celles-ci complètent, à nouveau principalement sur les pourtours des conurbations industrielles, les périmètres précédents, dont certains ne sont toutefois plus retenus.

Inscrits aux plans de secteurs également, les périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique protègent les centres de plusieurs villes dont Mons, Binche ou Thuin, ainsi que d'anciens noyaux villageois en marge des zones de forte urbanisation. Deux cités charbonnières, celles du Grand-Hornu et de Bois-du-Luc, sont également couvertes par ce type de protection.

De nombreux éléments d'importance paysagère bénéficient du statut de site ou de monument classé : sites boisés, édifices signalant les centres urbains ou villageois (clochers, beffrois...), domaines historiques (abbayes, châteaux...) ou hérités de l'activité industrielle (terrils, vestiges de charbonnages et autres bâtiments industriels, cités ouvrières, anciennes carrières), etc.

Plusieurs des ces sites et monuments classés sont repris dans la liste du Patrimoine Exceptionnel de Wallonie. Certains marquent les silhouettes de centres urbains – beffroi et cathédrale Sainte-Waudru de Mons, beffroi et jardins suspendus de Thuin, beffroi et remparts de Binche, beffroi de Charleroi, collégiale Sainte-Ursmer de Lobbes. D'autres composent des paysages industriels (sites du Grand Hornu et du Bois-du-Luc) ou en lien avec l'industrialisation du territoire (ancien canal du Centre et ses ascenseurs hydrauliques). D'autres encore concernent des bâtiments ou domaines historiques (abbayes d'Aulne et de Bonne-Espérance à Vellereille-les-Brayeux, château des Princes de Croÿ au Roeulx, Parc et drève de Mariemont). Deux sites carriers, les minières néolithiques souterraines de Spiennes et les anciennes carrières de calcaires phosphatés de la Malogne à Cuesmes, essentiellement souterraines également, bénéficient d'une protection s'étendant aux terrains en surface, étendues agricoles pour les premières, site boisé pour les secondes.

Quelques-uns de ces sites et monuments exceptionnels ont été inscrits au Patrimoine mondial de l'Unesco : les sites des quatre ascenseurs hydrauliques de l'ancien canal du Centre, les beffrois des villes de Charleroi, Mons, Binche et Thuin et les minières néolithiques de Spiennes.

Trois sites miniers font actuellement l'objet d'un dossier visant à leur inscription sur la liste de l'Unesco : le site classé du Bois du Cazier et les sites d'intérêt exceptionnel du Grand Hornu et du Bois-du-Luc.

Un certain nombre de sites enfin, au rôle paysager significatif également, sont protégés en raison de l'intérêt qu'ils présentent sur le plan de la flore et de la faune, sous le statut de réserves naturelles, sites Natura 2000 ou zones d'intérêt biologique. Il s'agit principalement de zones forestières, de terrils et sites carriers abandonnés recouverts de boisements et de zones humides de plaine alluviale, dont certaines résultent de l'affaissement de terrains miniers.



En haut, le site de l'ascenseur n° 3 à Houdeng - Bracquegnies, inscrit au Patrimoine mondial de l'Unesco ; à gauche de la photo, les bâtiments techniques, à droite, une maison de pontier.

Ci-dessus à gauche, le beffroi (flèche) de la ville de Thuin, également inscrit à l'Unesco ; sur le versant escarpé de la Biesmelle, les jardins suspendus dont on aperçoit l'étagement des murets sont par ailleurs classés comme site exceptionnel de Wallonie.

Ci-dessus à droite, le terail Sainte-Henriette à Flénu, site classé colonisé par des boisements.



Plusieurs sites semi-naturels marquant les paysages font l'objet de mesures de protection pour en conserver la richesse de la flore et de la faune. C'est le cas de sites Natura 2000 couvrant notamment des zones humides de la plaine alluviale de la Trouille (ci-dessus à gauche), ou de réserves naturelles telles les marais d'Hensies, résultant d'affaissements miniers dans l'entre deux guerres (ci-dessus), ou le terail de Marcasse à Wasmes (ci-contre).

La mise en place des paysages de la Haine et de la Sambre

Préalable : cette note sur la mise en place des paysages de la Haine et de la Sambre est un document intermédiaire. Il ne s'agit que partiellement du texte tel qu'il devra être publié au sein de l'atlas.

Code couleur : en blanc, les parties transformées et/ou ajoutées depuis le précédent CA (morceaux de texte finis, notes reprenant les éléments historiques à insérer dans le texte fini) ; en gris clair, les parties reprises du document précédent (attention, les corrections du précédent CA n'y ont pas encore été intégrées) ; en gris foncé, les illustrations à ajouter.

Ce chapitre s'appuie sur la première partie de l'Atlas, intitulée « Les paysages de Wallonie ». Plutôt que de reconstituer l'histoire de l'ensemble de la Haine et de la Sambre, il s'agit de déterminer comment, pourquoi et dans quelle mesure le passé a imprimé sa marque sur les paysages actuels.

Court paragraphe introductif reprenant les différentes caractéristiques dégagées pour l'ensemble au cours de la période étudiée :

- Diversité du phénomène urbain d'un point de vue historique. Les villes de Mons, Charleroi, La Louvière ne sont pas issues des mêmes processus historiques. Leur évolution a aussi connu de nombreuses différences. Idem pour les villes actuelles plus modestes telles que Binche, Thuin, etc.

- Lieu de passage (échanges, militaires, ...)

- Zone de conflits répétés au niveau international (ex. : France-Espagne) mais également entre principautés (ex : Comte de Hainaut-Prince de Liège) – destructions multiples au cours du temps qui ont amené des changements et reconstructions qui ont transformé le paysage.

- Influence scaldienne dans le bâti civil et religieux (versus influence mosane pour autres ensembles traités jusqu'à présent)

Un premier maillage routier hérité de l'époque romaine

L'occupation humaine de l'ensemble est établie dès la préhistoire. Les puits d'extraction de silex de Spiennes – et les échanges commerciaux qui en découlent – le démontrent. Ces exploitations, préservées mais invisibles, n'influencent guère le paysage si ce n'est à travers les nombreux déchets de taille qui jonchent les champs des environs.

Les premières traces paysagères bien visibles d'une occupation humaine remontent à la période romaine : trois tronçons de chaussée romaine traversent l'ensemble. Ces voies partent de Bavay (situé juste au sud de l'ensemble) sous forme d'un réseau étoilé. La plus importante route, qui relie Bavay à Tongres (implantation SO/NE), fut vraisemblablement créée sous Auguste. Les autres tronçons plus modestes et orientés N/S joignent Bavay à Asse et Bavay à Blicquy.

Maillon du réseau routier principal qui dessert tout l'empire, la chaussée romaine a un but à la fois militaire et administratif. Elle assure le transport des armées mais aussi celui des marchandises, du ravitaillement ou encore du courrier.

L'utilisation quasi continue de ces routes au cours des siècles a permis de maintenir l'essentiel de leur tracé. Celui-ci se distingue par son caractère rectiligne. Les chaussées apparaissent cependant sous différentes formes : route nationale, chemin de terre ou pavé, etc. Divers toponymes permettent encore de les repérer et plus particulièrement ici celui de « Chaussée Brunehaut », du nom de cette reine mérovingienne d'Austrasie (534-613) à qui les traditions médiévales les ont attribuées.

D'autres éléments plus ponctuels persistent également : quelques rares tumulus y ont été identifiés et un relais routier – le vicus de Waudrez – similaire à ceux de Liberchies, Tavier ou Braives répertoriés dans l'ensemble des Plateaux brabançon et hesbignon y est aussi présent. Ici et là ont été préservés des tronçons de diverticulum, axes secondaires s'embranchant sur les chaussées romaines principales.

L'époque romaine est aussi l'occasion de défrichements souvent importants dans les environs des chaussées. Une partie significative de l'ensemble semble déjà déboisée à l'époque. La forêt recule alors au profit de l'agriculture.

Photo de la chaussée romaine (tronçon situé près de Chapelle-lez-Herlaimont)

Origines et premiers développements urbains au Moyen Age

Phénomène capital de l'époque mérovingienne, l'évangélisation de nos régions commence dès le Bas-Empire à partir de Cologne et de Trèves. Il faut néanmoins attendre la seconde moitié du 7^e siècle pour voir se concrétiser une série de fondations monastiques dans les vallées de la Haine et de la Sambre : des établissements religieux sont créés à Mons, par Sainte-Waudru, à Saint-Ghislain par l'évangéliste du même nom, à Aulne et Lobbes par Saint-Landelin. Ces établissements bénéficient de donations, du souverain ou de l'aristocratie, qui leur permettent de se développer.

L'essor démographique constaté pour la seconde moitié du 6^e siècle et le 7^e siècle, dans le bassin de la Haine notamment, qu'il en soit la cause et/ou la conséquence, y serait lié.

Ces pôles d'attraction religieuse sont, quoiqu'il en soit, des lieux de passage importants. Ils sont propices aux échanges et à la redistribution de marchandises. Le rôle de certains d'entre eux a ainsi pu être mis en exergue dans l'apparition progressive d'agglomérations nouvelles à leur proximité.

Bien qu'il ne faille pas exagérer leur influence dans ce domaine, les fondations monastiques furent également à la base du défrichement et de la mise en culture d'importantes étendues forestières.

Moyen Age central et Bas Moyen Age : [problématique de la définition de ville non abordée ici + difficultés venant du manque de données numériques]

Attention : !!!! Corrections du précédent CA pas encore intégrées

- Développement des villes/expansion urbaine à partir du 11^e siècle :

Concentration d'une population relativement abondante dans un espace restreint rapidement circonscrit par des enceintes protectrices : d'abord fossés, talus, palissades puis à partir du 13^e siècle en pierres. Activités principalement artisanales ou marchandes ; évolution d'une ville-marché vers une ville à production artisanale.

Mons et Binche, anciens centres domaniaux, deviennent des villes dans ce cadre (plutôt 12^e -13^e siècles).

Développement est lié à série de facteurs interconnectés :

- l'expansion/révolution agricole : défrichements, innovations techniques – dégagement de surplus
- croissance démographique (liée à précédente) entre 10^e et 13^e siècle
- contexte régional (wallon) et sous-régional (ensemble Haine-Sambre) favorable :
- richesse du sol et du sous-sol participent à fournir le surplus indispensable au développement urbain
- voies fluviales considérables à proximité de l'ensemble (Escaut-Meuse) complétées par réseau routier NS et SO-NE
- position centrale en Europe

- acteurs/hommes ayant exploité ce potentiel favorable
- éclosion et développement d'un artisanat urbain (lié à expansion agricole) : fabrication et commerce drap, toile, laine – export en Europe (Mons)

Vaste politique de fortifications menée par les Comtes de Hainaut. Leur rôle est défensif mais également l'affirmation du statut juridique face au pays environnant.

Mons connaît une croissance assez rapide (convergence de facteurs économiques et politiques) : on considère qu'elle rejoint dès le milieu du 13^e siècle les villes moyennes telles que Huy, Namur ou Dinant et se développe plus encore par la suite. Binche connaît une genèse similaire mais sans atteindre la même ampleur. Mons est capitale du comté de Hainaut (un des facteurs politiques de son développement). Pour autant, le poids urbain véritable de la principauté semble se situer en dehors de l'ensemble étudié (Maubeuge et Valenciennes).

Au milieu du 13^e siècle, Saint-Ghislain et Le Roeulx sont toujours des villages vivant dans le cadre seigneurial, de même que Thuin, relevant de la Principauté de Liège. Lobbes semble voir, quant à elle, stoppé l'essor du vicus marchand qui s'était bien développé au pied de l'abbaye dans la seconde moitié du 11^e siècle.

- Evolution de la situation urbaine dans les deux siècles qui suivent (14^e-15^e siècles) [à compléter] :

Changements sociétaux fondamentaux qui se répercutent sur les villes :

- arrêt brutal de la croissance démographique dès le début du 14^e siècle (famine, peste)
- évolution des activités économiques : repli de l'agriculture, transformations structurelles des activités artisanales, modifications profondes du commerce (notamment dans les flux : nouvelles roues nord/sud dont une qui traverse Mons)
- dureté au niveau politique : interne aux villes et externe.

L'architecture civile de la ville est le témoin des luttes sociales remportées par la bourgeoisie. La commune s'exprime dans des constructions et des espaces symboliques : hôtel de ville, rue centrale, place triangulaire et grand-place, pilori, perron, fontaine, sceau, cloche, horloge, halles, édifices publics – Hôtel de ville de Mons est construit au milieu du 15^e s (plutôt MA tardif).

La stagnation domine plutôt dans ce contexte de crise démographique et économique (14^e s.) mais Thuin tire son épingle du jeu. Elle connaît une croissance importante grâce à sa spécialisation dans la métallurgie.

A ajouter : carte dynamique des villes au 15^e siècle

Troubles politiques et création de Charleroi (16^e-17^e s)

Plusieurs crises politiques majeures secouent la région durant la période moderne et jouent un rôle direct (destructions consécutives aux combats par exemple) ou indirect (au niveau économique notamment) dans le façonnement du paysage que nous connaissons aujourd'hui.

L'unité établie par le rassemblement des anciennes principautés dans l'état bourguignon se voit tout d'abord considérablement mise à mal par les conflits religieux et la scission en deux entités politiques distinctes qui en a découlé : les Provinces-Unies au caractère protestant plus poussé au Nord, qui correspondent plus ou moins à l'actuelle Hollande, et les Pays-Bas à dominante catholique au sud. Les protestants, bien présents dans le Hainaut, s'exilent en grande partie. Demeurent néanmoins quelques poches où cette religion reste vivace, comme

dans la région de Dour. Quelques témoins architecturaux isolés (comme des temples) témoignent directement de cette présence, qui a perduré jusqu'à nos jours. D'aucuns expliquent également par cette caractéristique l'activité intense de Dour en termes de grands établissements transformateurs industriels, au 19^e siècle, et le contraste qui existe à ce sujet entre cette commune et la plupart des autres localités du Borinage.

De nombreux désaccords dressent également l'un contre l'autre les Pays-Bas et la Principauté de Liège qui, rappelons-le, reste indépendante jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. L'ensemble qui nous occupe montre, essentiellement à l'est, une profonde imbrication des territoires l'un dans l'autre. Cette situation est à l'origine de conflits au niveau politique mais aussi et surtout sur un plan douanier, et par conséquent économique.

Enfin, durant cette même période, les Pays-Bas et tout particulièrement la région étudiée deviennent aussi le champ de bataille des nombreux conflits qui opposent l'Espagne à la France. Les destructions et les pillages sont nombreux. La frontière se voit modifiée à plusieurs reprises suite aux différentes pertes de territoire, le plus souvent au profit de la France. La forteresse de Charleroi est édifée par l'Espagne en 1666 pour contenir les troupes françaises et de manière générale, les enceintes gagnent en largeur dans les villes dont les fonctions militaires sont confirmées.

Les fondements de la révolution industrielle (17^e-18^e s)

Préalables :

Début exploitation du charbon de terre en Wallonie dès 1/2 13^e s. : Borinage (ouest de Mons) – Centre (autour de la Louvière) – Pays de Charleroi. Au départ ciel ouvert ou galeries en surface. Dès 13^e : généralisation extraction à partir de puits mais problème de l'exhaure (totalement résolu slt au 19^e s)

Entre 13^e et 15^e s. : élaboration des droits miniers liégeois et hennuyer coutumiers mais bien ≠. Hainaut : droit exploitation ou concession exploitation sous-sol € seigneurs justiciers ; Liège : droit exploitation ou concession exploitation sous-sol € possesseurs fonciers (proprio du comble est réputé proprio du fonds). Or pays de Charleroi : enchevêtrement Liège, Namur, Hainaut : seigneurs justiciers et fonciers se partagent le droit de concession, possesseurs de la superficie peuvent exploiter à faible profondeur

Exploitation en groupe est la règle (assez peu courant dans l'industrie à l'époque, se rencontre aussi dans la métallurgie) car investissements et risques sont importants mais restent néanmoins des établissements modestes. Pas encore exploitation proprement capitaliste, faut attendre le milieu du 18^e s. pour les voir apparaître sporadiquement et stt ds bassin hennuyer

Utilisation du charbon de terre : pour le chauffage domestique, les forges des cloutiers et maréchaux et l'exportation (depuis le 13^e siècle) mais impropre à la sidérurgie jusque 18^e s., pas utilisé par verreries avant 2/2 17^e s., usines affectées aux fabrications métalliques encore très rares au 16^e s.

16^e siècle : transfo considérable de l'économie européenne entre 1495 et 1560 environ : import croissant métal précieux américain par Espagne → converti en monnaie → inflation en Espagne et pays en contact dont PB qui en dépendent → hausse des prix (cause de la tension sociale, cause de la révolution des PB).

Inflation + hausse des prix → favorisent expansion crédit, accélération et extension échanges commerciaux, croissance industrielle – capitaux s'accumulent qui cherchent un emploi.

→ Croissance industrielle accompagnée d'innovations techniques. Divers secteurs prospères mais éclipsés par expansion de la métallurgie en Wallonie.

- métallurgie : reste localisée dans le bassin hydrologique de la Meuse (→ ne ns concerne pas)
- houille : aucune transfo technique ou dans l'organisation des entreprises mais augmentation très importante de la production
< multiplication des entreprises consommatrices de houille + export
→ multiplication des entreprises productives – occasion de placements plus nombreux pr la bourgeoisie
→ approfondissement des fosses → ↗ problème exhaure → ↗ coûts et ↘ rentabilité
→ diminution des redevances
- verre : fin MA : stt verreries en Thiérache ; fin 15e : émigration verriers vénitiens qui aident à développer ici technique « verre de venise » → verreries nouvelles dans le Hainaut occidental (Fontaine l'Évêque) ; milieu 16e : près de Charleroi

17e-début 18e s : reconversion de la métallurgie et expansion des industries.

Crise grave de l'économie européenne suite à guerres de religions en France et révolution PB à partir de 1560 environ. Répercussion immédiate pour industrie wallonne : déclin draperie, marasme pour la verrerie entre 1567 et fin 16e.

Efflorescence néerlandaise = rapidement par contre facteur de prospérité pour les liégeois (neutralité de la principauté).

Guerres et conflits douaniers du 17e s. – points négatifs mais aussi positifs :

Points négatifs : réquisitions liées à la guerre (ligue d'Augsbourg – houille réquisitionnée dans Borinage et Charleroi) ; mercantilisme (favoriser import matières premières et export produits manufacturés ; protectionnisme douanier) des voisins et entre PB et Liège

Points positifs : dynamisme traduit par nombreuses initiatives, essor estimable de quelques secteurs dont clouterie carolo, Charleroi devient pôle de croissance de la région wallonne ; 1/2 17e vitalité stt en Wallonie orientale mais après 1660 : progrès de la verrerie puis clouterie carolo puis plus tard industrie charbonnière dans l'ensemble du Hainaut.

- Fer : crise grave fin 16^e → reste slt deux bassins en wallonie lux et ESEM. Après récession, métallurgie de l'ESEM a connu une période de stagnation relative jusqu'au développement de Charleroi et de sa clouterie.

17^e s : Charleroi est devenu un centre d'industrie cloutière qui fait concurrence à Liège.

En amont de Namur, on trouve groupe de localités modestes où on pratique dès le 16e s. la fabrication des clous : Charnoy, Châtelet, Marchienne-au-Pont. Fenderies construites à Marchienne (1589), Couillet (1600) et Bouffioux (1636).

Fondation de Charleroi (1666) favorise le progrès de la fenderie. Développement rapide de Charleroi avec appui des autorités → enlève peu à peu à Namur (1/2 18e) son rôle de métropole régionale et devient un des pôles de croissance de l'économie régionale. Fenderies bâties en 1667 et 1680, établissement de marchands (< 1686). Clouterie carolo progressivement rivale de la clouterie liégeoise. Relations s'installent entre Charleroi et ESEM : fer produit par l'une est consommé par la clouterie de l'autre.

18e s : métallurgie wallonne reste organisée en fonction de la fabrication des clous, des armes et subsidiairement de la quincaillerie.

Pas de progrès technique pour cette période. Pas de production d'acier.

- Houille : mécanisation des procédés d'exhaure entre 1580 et 1700 ; accroissement de la consommation industrielle de la houille ; progrès du commerce extérieur du charbon de terre

Exportation favorisée par trois cours d'eau navigables : Meuse (Liège → Hollande ; Charleroi → Givet), Sambre (Charleroi → Maubeuge, Landrecies), Haine (Borinage → Condé, nord de la France). Charbon hennuyer aussi vendu à Anvers et Bxl.

Commerce avec France prend slt extension avec annexion d'une partie du Hainaut à la fin du 17e et devient vraiment important slt au 18e s. Car politique douanière de la France et mise en valeur du bassin charbonnier du Hainaut français sont entravées.

- Verre : Crise de l'industrie du verre en 1567 se prolonge dans 1/3 du 17e s. puis suivie d'une période d'expansion marquée par renaissance des centres hennuyers. Progrès des techniques, amélioration de la qualité des produits. Rôle important des étrangers dans cette industrie ; risques financiers considérables – verrerie aux mains d'entrepreneurs capitalistes.

Verrerie créée à Châtelet en 1636 fonctionne par intermittence. A partir 1650, divers établissements fondés dans région carolorégienne. Fin 17e : 6 ou 7 établissements dans la région.

- Céramique : expansion de la fabrication du grès cérame à partir milieu du 17e dans région carolorégienne (Bouffioux et Châtelet) – apogée en 1687

Illustration : Carte de Ferraris, région au nord de Charleroi, Jumet et Gilly. L'efflorescence des villages de Gilly et de Jumet au 18^e siècle, l'éparpillement des habitations et l'enchevêtrement du réseau routier s'expliquent par les nombreuses exploitations houillères, toujours sous forme artisanale. Proposer carte topographique actuelle à côté pour permettre la comparaison et voir la persistance du réseau routier.



Le 18^e siècle annonce une série de mutations fondamentales, préparées au siècle précédent.

- intro de la machine à vapeur dans les houillères. En // multiplication d'un nouveau type d'entreprise charbonnière, clairement capitaliste < coût exhaure avec vapeur, rentabilité slt sur concessions étendues
→ transfo de l'industrie houillère du Hainaut qui s'inscrit dans évolution plus générale début 18^e : mécanisation des procédés de démergement tjrs très déficiente ds charbonnages borains ; 1735 : apparition de la pompe à feu à Lodelinsart ; 1734-1740 : adoption de la pompe à feu par le Borinage
- dynamisme de l'industrie verrière carolo. 6 verreries rien que pr la ville en 1730. Echelle wallonne : mvt d'abandon des verreries forestières éloignées des débouchés et des sources d'énergie.

- mise en chantier d'un réseau de voies de communication modernes (voir ci-dessous pour les routes) + Escaut aisément navigable, travaux pour améliorer navigabilité de la Haine – Sambre (et Meuse) au cours encore capricieux.
- accélération du développement économique de la Wallonie occidentale.

- Villes : [à compléter] – notamment essor de Charleroi face à Châtelet.

- Moyens de transport : Premières formes de mise en place d'un réseau routier convenable, sous Marie-Thérèse et Joseph II. Avant 1740, les chaussées sont rares (quelques-unes appartenant au réseau étoilé venant de Bruxelles (vers Mons et vers Charleroi) + transversale Tournai-Ath-Mons-Binche). Mons avant 1750 est reliée par de bonnes routes à Bxl, Ath, Tournai, Courtrai. Charleroi a chaussée en direction de Bxl.

A la fin de l'ancien régime : Borinage et pays de Charleroi = régions les plus nervurées par des chemins modernes avec la région de Liège-Verviers et celle de Namur.

Interactions avec industrie : constructions/implantations causées par le besoin d'exportation de la houille mais auront aussi, à l'inverse, influence importante sur le développement industriel au sein de l'ensemble. Politique différente entre Liège et Bruxelles et conflits douaniers (cf. ci-dessus).

Constructions des routes principales < Etats provinciaux avec embranchements < villages ou sociétés charbonnières.

Au 17^e siècle : les chemins de campagne sont étroits et sinueux, fangeux et impraticables par mauvais temps, inutilisables pour le charroi lourd.

Campagnes :

Dans les campagnes, les difficultés considérables rencontrées, durant cette période, par les communautés rurales pour faire face aux réquisitions et impôts divers les amènent à emprunter de l'argent à la bourgeoisie, argent souvent remboursé par la cession des communaux. Parallèlement, la mobilité foncière de la campagne permet à cette même bourgeoisie d'acheter, à bas prix lors des crises, des terres et des maisons. Ces différents investissements, gérés avec une plus grande efficacité que ne le faisaient les précédents propriétaires, servent alors de garantie et de levier pour l'industrie. La bourgeoisie en reprenant des seigneuries parfois entières s'inscrit dans le tissu rural et bénéficie du prestige qui est attaché à ces domaines. Les campagnes voient ainsi évoluer leur physionomie et contribuent au développement de l'industrie, parfois à leurs dépens.

Morcellement à l'extrême de la petite propriété (évolution < siècles qui précèdent) et diminution des communaux (cf. ci-dessus) réduisent les possibilités de subsistance pour les populations les plus faibles → or poussée démographique (18^e siècle) → migration vers les villes et les banlieues ouvrières.

- Abbayes : disparition de leur emprise sur le territoire à la révolution française

< destructions par les troupes françaises en 1794 (Lobbes et Aulne).

< démantèlement (1796) et vente comme biens publics (vente profite moins à l'Etat qu'aux acquéreurs, en grande majorité bourgeois français et nationaux - bois restent par contre propriété nationale)

Ruines trouvent nouveau sens paysager dans le courant du 19^e siècle à travers l'esthétique du pittoresque, recherchée par les touristes, les artistes. Participent à l'insertion de la vallée de la Sambre et de la bande boisée au sud de Charleroi dans l'Ardenne pittoresque.

Bâtiments religieux démantelés et vendus sont, dans certains cas, réaffectés : notamment pour une utilisation industrielle (ex. Oignies).

Nouveau mouvement de déboisement d'envergure : lié au développement de certaines industries (se poursuit dans le courant du 19^e siècle, notamment pour favoriser l'exploitation de la houille) mais également dégradation progressive des bois et forêts suite à l'excès des droits d'usage.

L'accélération du 19^e siècle

- Villes :

- Période hollandaise : démantèlement et destruction des enceintes/fortifications. Remplacement par un boulevard de promenade.
- Jusqu'au milieu du 19^e siècle, les villes ne s'étendent pas au-delà des limites de l'ancienne enceinte en dehors de quelques maisons de faubourgs hors des anciennes portes.
- A partir du milieu du 19^e siècle : essor de la ville bourgeoise.
 - Le cœur ancien (médiéval) des villes est modifié. On réalise de grandes percées, les canaux et rivières disparaissent au profit d'égouts. Les raisons sont hygiéniques (sanitaire et social) mais aussi politiques. Il y a une volonté d'affirmer la réussite économique de la bourgeoisie dans le paysage urbain. La ville médiévale est le signe d'un passé révolu qu'il faut remplacer au nom du progrès et de la modernité.
 - D'autres signes apparaissent encore : éjection des populations pauvres en dehors des centres villes, liaisons vers les gares, architecture éclectique.
 - Les premiers faubourgs bourgeois se créent au-delà des limites historiques des villes. Jusque la seconde guerre mondiale : essor des faubourgs aisés. Les rues sont larges, aérées. Les plans sont géométriques. Des parcs, généralement à l'anglaise, sont créés.
- À partir de la fin du 19^e siècle et jusque 1^e guerre mondiale : affirmation de la puissance de la nation et de l'idéologie nationale dans le paysage urbain : notamment à travers la statuaire, des fontaines, etc. Volonté de mise en valeur d'une histoire nationale référente au moyen-Âge ou à la Renaissance, liée à réaction culturaliste venant de la petite et moyenne bourgeoisie urbaine.
- Dans certains cas, développement d'une banlieue plus éloignée de type résidentiel – zone de plaisance (ex. : Montigny-le-Tilleul pour Charleroi) ; semblable à ce que Boitsfort ou Jesus-Eik étaient pour Bruxelles.
- Liens avec industrie (développements et création de La Louvière)

- Industrie [à compléter]:

Développement de trois bassins industriels dans l'ensemble : le Borinage, le Centre et le bassin de Charleroi. Charbon = base de l'essor.

Distinction doit être faite dans le profil industriel entre d'une part le Borinage et, d'autre part, Charleroi et le Centre.

Absence d'intérêt des industriels pour une industrie métallurgique dans le Borinage (versus les deux autres bassins) expliqué par le développement d'une industrie houillère orientée exclusivement vers la consommation domestique et l'exportation.

Habitat ouvrier : densification, ségrégation (voir ci-dessus) et hygiénisme social.

- Désordre urbanistique : la dispersion des industries et des usines entraîne la formation de conurbations mal structurées et des transformations du bâti.
- Le développement de l'industrie et la nécessité de rapprocher l'habitat ouvrier de celle-ci ont entraîné la densification considérable des quartiers populaires et des faubourgs ouvriers tassés au pied des ateliers : disparition des espaces ouverts et des jardins en intérieur d'îlots, remplacement par des rangées de maisons ouvrières. (Attention pas partout)
- A partir du milieu du 19^e siècle, inquiétude de certains milieux progressistes pour la situation ouvrière et craintes de troubles (émeutes de 1886) → constructions de logements ouvriers.

- Quelques réalisations urbanistiques « intégrées » tranchent dans le désordre comme le Grand-Hornu et Bois-du-Luc.

Mise en évidence d'unités paysagères qui se répètent et se juxtaposent dans les zones urbano-industrielles tout au long de l'ensemble, bien observables sur le terrain et qui se caractérisent par l'imbrication de plusieurs éléments distincts : traces de l'activité industrielle elle-même (fabriques, cheminées, terrils, etc.), habitat ouvrier dense, maison 4 façades de l'ingénieur ou du patron entourée d'un petit parc, lignes de chemin de fer.

- Développement et mutation des moyens de transport :

Un des ensembles où le réseau des moyens de transport connaîtra une des densités les plus importantes dans le passé. Profondément liés au développement de l'industrie (renforcement mutuel) – véritable boom pendant le 19^e siècle mais grandes impulsions données aux différents types de moyens de transport se font de manière plutôt successive (route, eau, train).

Investissements et intervention de l'Etat (rôle de facilitateur et de coordinateur lui est confié par l'idéologie libérale) mais aussi du secteur privé (industries, banques, ...).

Volonté d'un système mixte au départ (jusqu'au début des années 1860) puis prédominance du rail (choix économique mais aussi capitaliste) même si la voie d'eau subsiste.

- Réseau routier :

Certaine stagnation sous le régime français (états provinciaux + magistrats urbains sont privés de la possibilité de prélever des péages) puis reprise sous le régime hollandais avec son rétablissement.

Densification de la grande voirie se poursuit avec la création de la Belgique (1831-1850) et surtout par le biais des concessions (industries, regroupement de communes, sociétés financières spécifiques). Essor également des chemins vicinaux. Stabilisation du réseau dès 1850, avec concurrence du chemin de fer.

- Développement des voies navigables :

- Avant le 19^e siècle : cours d'eau (Haine et Sambre) jouent un rôle comme moyen de transport dès la fin du moyen-âge.

Le transport de la houille semble attesté plus précocement sur la Haine (13^e siècle ? – source à confronter). Celle-ci est canalisée dès le milieu du 19^e siècle.

La Sambre est difficilement navigable (bonds d'eau et traction animale) à l'état naturel (// possible avec certaines rivières ardennaises actuelles) : problèmes techniques mais également utilisation intensive du cours d'eau (not. 2^e moitié du 17^e s.) pour sa force motrice. Un trafic y est néanmoins reconnu dès le 14^e siècle (au moins dans l'ensemble qui nous occupe).

- A partir du 19^e siècle :

Densification et modernisation du réseau de canaux (canal Mons-Condé, canal Pommeroeul-Antoing – seulement très partiellement dans l'ensemble –, canal Charleroi-Bruxelles et ses embranchements vers le centre) et régularisation/canalisation des cours d'eau naturels (Sambre) surtout sous les régimes français et hollandais. Liens avec ports maritimes mais aussi Bruxelles. Importance du rôle de la houille dans cet essor dans la première moitié du 19^e siècle.

Poursuite du développement du réseau des canaux dans la 2^e moitié du 19^e, malgré le chemin de fer (début de la construction du canal du Centre, reliant les bassins de la Haine et de la Sambre, achevé en 1917) : influence de l'industrie lourde s'ajoute à celle de la houille.

Gabarits au début du 19^e siècle sont modestes (baquets de 70 t, traction animale ou humaine) mais constituent une avancée par rapport à la route. Augmentation du gabarit (300 t) dans la 2^e moitié du 19^e siècle, imposée par le développement de l'industrie et du commerce et la concurrence du chemin de fer, et qui nécessite notamment la rectification de certains tracés et l'adaptation des écluses

(augmentation de leur taille, diminution de leur nombre). Il faut attendre la 1^e moitié du 20^e siècle pour voir apparaître une transformation du système de traction.

Le passage à un gabarit plus élevé (1350 t) n'a lieu qu'après la seconde guerre mondiale (< plan de 1947 ; loi de 1957) mais est réclamé par les industriels dès les années 1930 : crainte de la concurrence du canal Albert (2000 t) inauguré en 1930, difficultés liées à la crise de 1929 – premières délocalisations, cherté du chemin de fer.

- Développement du chemin de fer : à compléter

Illustration : Carte du réseau de chemin de fer en 1880.

- Faibles traces encore perceptibles du réseau de chemin de fer vicinal (qui s'est développé surtout dans les dernières années du 19^e siècle et au début du 20^e siècle) : tram encore en activité dans certaines communes de l'ensemble (ex. : Anderlues) ; accotements élargis, souvent réaffectés au parking, dans d'autres constituent les seules marques persistantes, le reste des installations (lignes électrifiées, rails, aubettes) ayant été partiellement ou totalement enlevé.

Rôle du chemin de fer et du chemin de fer vicinal sur structuration de l'habitat et notamment dans les campagnes : à partir de 1870, développement des abonnements ouvriers – série de navetteurs qui cumulent activité dans les fabriques ou les carrières avec petite exploitation inférieure à 1 ou 2 ha.

Des paysages qui inspirent les artistes (encadré)

Les paysages industriels de la Haine et de la Sambre ont été tout particulièrement mis en valeur par les artistes au cours des deux derniers siècles. Ils comptent parmi paysages les plus représentés de la Wallonie, que ce soit à travers la peinture, la photographie, la littérature mais aussi la lithographie par exemple. Les courants esthétiques tels que le pittoresque, le sublime ou, par la suite, l'impressionnisme, le pointillisme y ont trouvé un matériau inspirant.

Diverses logiques, qui peuvent se combiner, ont présidé au choix des paysages industriels comme sujets des représentations. Dans le courant du 19^e siècle, nombre de celles-ci expriment la richesse et le progrès, certains artistes étant d'ailleurs subsidiés par les industriels eux-mêmes. Les représentations témoignent aussi de l'esprit patriotique du temps – l'indépendance a été proclamée peu auparavant – et participent à la construction de l'identité nationale.

A la fin du 19^e et au fil du 20^e siècle, les préoccupations de certains artistes ont changé : ceux-ci font plutôt preuve d'une sensibilité sociale à travers des sujets réalistes. Leurs œuvres mettent par exemple en évidence les conditions de travail des ouvriers. Elles s'intéressent aussi, plusieurs décennies plus tard, à la déprise économique.

Parmi tous les artistes ayant travaillé sur ces paysages, citons notamment les peintres Constantin Meunier (1831-1905), Eugène Boch (1855-1941), Maximilien Luce (1858-1941), Pierre Paulus (1881-1959), Arsène Detry (1897-1981), Marius Carion (1898-1949), les photographes Robert Melchers (1852-1917), Roger Anthoine (1925-), Yves Auquier (1934-), George Vercheval (1934-), Bernard Bay (1959-), etc.

Deux extraits de texte :

Camille Lemonnier, description du Pays noir : « *Un temps gris coupé d'éclaircies, est un bon moment pour observer ce grand mouvement de terrains couronnés de constructions industrielles ; les percées*

lumineuses, brouillées dans des brumes de fumées flottantes, font alors sur les points culminants des moires brillantes qui tranchent sur les masses bistrées du reste de la contrée.

Une déroute de grosses fumées emplit l'horizon, amas sombre qui au soleil a des retroussis argenté : les jours gris, au contraire, toute la plaine s'ensevelit sous un plafond bas qui rase la terre. On respire une atmosphère de suie, à travers une pluie lente, éternelle, de paillettes charbonneuses qui s'abat sur les paysages, met entre les objets et les yeux un obscurcissement ; et tantôt le brouillard rampe comme une marée, tantôt se soulève ou pantelant, croule parmi la débâcle de nuages. » Extrait de la Belgique (exemple de l'esthétique se rattachant au sublime)

Alphonse Wauters : « *Les forges de Marchienne-au-Pont et de Mont-sur-Marchienne sont aussi remarquables. Ces vastes établissements s'élèvent au milieu d'une riante vallée, où l'on rencontre à chaque pas des sites admirables. Ici des coteaux fertiles, là un hameau pittoresquement assis sur une hauteur, plus loin un fourneau à la stature colossale, des rochers arides, des bois, frappent tour à tour le regard. Quelquefois l'horizon s'élargit et l'on suit au loin la rivière qui sillonne les prairies de ses eaux argentées. La nuit un spectacle plus imposant se présente à vos yeux : les usines s'illuminent de feux et les lueurs qu'elles projettent donnent un nouveau charme au paysage. » (A. WAUTERS, Les délices de la Belgique ou description historique, pittoresque et monumentale de ce royaume, Bruxelles, Libr. Froment, 1846, p. 267) (exemple de l'esthétique pittoresque)*

Ajouter une lithographie extraite de *La Belgique industrielle*, Ed. Gêruzet – Impr. Simonau et Toovey, Bruxelles, 1852.



Gilberte Dumont, *Sambre industrielle*, sd. (œuvre trouvée dans Visions du Hainaut industriel d'Eugène Boch à la photographie, Exposition au Musée Ianchelevici, La Louvière, 2000, p. 31.) (appartient à une collection privée)



Jeanloup Sieff, extrait du recueil *Borinage 1959* : Jeanloup SIEFF, *Borinage 1959*, Musée de la photographie, Charleroi, 1986.

Le lent essoufflement de l'économie (1^e moitié du 20^e siècle)

Déclin démographique, vieillissement des infrastructures industrielles, hyperspécialisation dans les secteurs traditionnels, faiblesse des moyens de communication, désinvestissement de l'état et du privé, épuisement des ressources naturelles, coût grandissant de l'extraction du charbon dans le contexte européen, concurrence du pétrole, concurrence d'autres pôles sidérurgiques, ...

→ crise structurelle durable, fermeture des mines commence

Les évolutions contemporaines

Déclin industriel et renouveau urbain

[A développer]

Un réseau de voies de communication profondément modifié

Eléments qui ont accompagné l'industrialisation et l'urbanisation du sillon de la Haine et de la Sambre, les voies de communication hydrauliques, ferroviaires et routières ont continué à subir de profondes transformations depuis la Seconde Guerre Mondiale. Les paysages en seront fortement marqués, en lien avec le déclin industriel et l'ascension des modes de transport et de déplacement automobiles. Plus localement, le développement des transports aériens marqueront le paysage du nord de l'agglomération carolorégienne avec l'agrandissement du champ d'aviation de Gosselies.

Des voies d'eau modernisées

Eléments paysagers linéaires ou en faibles courbes, les voies d'eau canalisées s'étirent, nombreuses, au sein de l'ensemble. Elles apportent dans les paysages ruraux des coupures souvent discrètes, signalées par les rideaux d'arbres qui les bordent parfois, une infrastructure éclusière ou un pont. Le long des chemins de halage transformés en voies pédestres et cyclistes, se dégage une impression de quiétude, émanant du courant pratiquement inexistant et du rythme lent des péniches.

Dans les zones urbaines par contre, le caractère industriel des voies d'eau s'affirme, avec l'installation d'usines et de zones de déchargement au bord de celles-ci et des bassins portuaires qui les ramifient et se couvrent de bateaux.

Ce réseau de voies hydrauliques, déjà bien en place avant guerre mais devenu inadapté à la circulation des chalands modernes, a connu d'importantes transformations consécutives à sa mise à un gabarit de 1350 tonnes. Décidés en 1947 pour relancer l'économie des bassins hennuyers, les chantiers de la Sambre et du canal Charleroi - Bruxelles bientôt entamés ne s'achèveront qu'une vingtaine d'années plus tard, tandis que la modernisation du tronçon Nimy – Havré du canal du Centre débutera au début des années 1970.

Parallèlement à la modernisation du tracé existant, de nouvelles voies ont été tracées pour d'une part améliorer à l'ouest la desserte vers l'Escaut (canal Nimy –Blaton – Péronnes) et vers la France (canal de Pommeroeul à Condé), d'autre part contourner l'ancien canal du Centre et ses ascenseurs hydrauliques entre Havré et le canal de Charleroi – Bruxelles, après la construction de l'immense ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu et du pont-canal du Sart.

Cartes synthétisant l'évolution du réseau des voies hydrauliques

La transformation des anciennes voies d'eau entrainera des modifications parfois importantes : élargissement en rognant les chemins de halage, qui perdent leur utilité avec la motorisation des bateaux ; rectification des sinuosités pour permettre le passage de péniches plus longues ; remplacement des nombreuses écluses de taille modeste adaptées à l'ancien gabarit par un nombre réduit d'ouvrages d'art plus imposants ; disparition des pont-levis et des ponts tournants, remplacement des anciens ponts en pierre ou en brique par des ouvrages de plus grandes dimensions en béton armé ; etc. Cà et là, des vestiges d'anciens bras sinueux abandonnés et de profondes tranchées témoignent des modifications apportées.

La création de canaux supplémentaires a quant à elle apporté de nouveaux éléments dans les paysages traversés et, dans certains cas, modifié la cohérence du tissu urbain des bourgades et villages coupés par ces voies d'eau. Leur mise en service a par ailleurs signifié la désaffectation d'anciens canaux et tronçons de canaux ; certains disparaissent dans la végétation ou, dans le cas du canal de Mons à Condé, ont été remplacé par une voie autoroutière ; d'autres par contre sont toujours présents, avec leurs anciennes écluses, ascenseurs et autres ponts.



La modernisation des voies navigables et la création de nouveaux tronçons depuis la fin des années 1940 a modifié les paysages le long de leur tracé.

Ci-dessus à gauche, une écluse des années 1950 sur le canal Charleroi – Bruxelles à Marchienne, adaptée au gabarit de 1350 tonnes.

Au centre, le canal Nimy - Blaton, inauguré en 1955, a coupé une rue au nord du village de Ghlin. Le côté occidental de l'ancienne voirie a disparu, absorbé par la nouvelle route qui s'élève et franchit le canal par un pont « Bowstring ». A l'arrière-plan apparaît le clocher du village.

A droite, la tranchée de Ham-sur-Sambre, achevée en 1965, coupe une longue courbe de la Sambre, raccourcissant ainsi le tracé fluvial en le faisant passer à travers l'éperon rocheux de Ham. La tranchée atteint jusqu'à 31 m de profondeur. A l'arrière-plan, l'usine Solvay de Jemeppe-sur-Sambre.

Ci-contre, le monumental ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu, avec en contrebas la profonde tranchée du nouveau canal du Centre. Haut de 117 mètres, l'ouvrage d'art impose de loin sa forme massive dans les paysages. A Strépy-Bracquegnies (La Louvière), il apparaît au-dessus des toits de la localité traversée par l'ancien canal du Centre.





Outre l'ancien canal du Centre, les anciennes voies d'eau désaffectées depuis la Seconde Guerre ont laissé des traces plus ou moins tangibles dans les paysages.

Ci-dessus à gauche, un bras mort rectiligne de l'ancien canal Charleroi – Bruxelles à Viesville ; à droite, pont-levis d'un type jadis très répandu et maison du pontier à Harchies, à hauteur d'une écluse de l'ancien canal en partie conservé de Pommeroeul à Blaton.

Ci-contre, courbe de la Sambre devenue étang après la rectification du cours de la rivière (Tamines).

Malgré la forte concurrence de la route et du chemin de fer, beaucoup plus rapides et flexibles, le transport par voie d'eau reste indispensable pour la desserte des industries lourdes traditionnelles toujours en activité au sein de l'ensemble, transportant en vrac de grandes quantités de matières premières et de produits finis lourds (sidérurgie, cimenteries...). Par ailleurs, en raison de ses nombreux avantages (faibles coûts à la tonne transportée, faible consommation des bateaux, nuisances limitées...), ce mode de transport connaît un regain d'intérêt depuis la fin des années 1980 pour le transit international de fret, positionnant la voie d'eau wallonne comme nœud de communication européen.



La desserte par voie d'eau des industries lourdes reste la plus adaptée à leur approvisionnement en matières premières et à l'enlèvement des matériaux qui y sont produits (à gauche, canal de Charleroi – Bruxelles et usines sidérurgiques à Damprémy, Charleroi ; à droite, canal du Centre et cimenterie à Obourg, Mons).

Dans ce contexte, le projet transfrontalier Seine – Escaut, initié en 2003, devrait à terme entraîner localement de nouvelles modifications au tracé existant. Ce projet vise à créer un nouvel axe de navigation au gabarit de 4 500 tonnes, reliant Paris, Anvers et Rotterdam, et à améliorer les liaisons entre cet axe principal et les zones économiques et industrielles de Belgique et du Nord de la France. L'objectif pour la Wallonie est d'adapter le réseau à la navigation des bateaux de 2000 tonnes.

Le canal entre Pommeroeul et Condé et le tronçon de la « dorsale wallonne » entre Pommeroeul et la Sambre sont inscrits dans ce projet. Le premier serait restauré de manière à supprimer les problèmes d'envasement qui l'affectent et permettre à nouveau la navigation. Sur la seconde, plusieurs écluses se verraient dédoublées, accouplées à de nouvelles installations adaptées au gabarit de 2000 tonnes (Obourg, Viesville, Gosselies et Marchiennes), tandis que le canal Nimy – Blaton subirait un élargissement et une rectification de plusieurs courbes. Concernant ce dernier chantier, la volonté affichée par le SPW est d'intégrer les dimensions environnementales et paysagères dans l'aménagement des berges (formes douces privilégiées par rapport à une rupture nette entre l'eau et la terre ferme, recouvrement végétal des berges permettant de structurer le paysage).

A côté de leur rôle économique, les voies d'eau constituent un important pôle de loisirs, accueillant pêcheurs et activités nautiques amateurs, et plusieurs initiatives ont développé leur potentiel touristique. Des sites tels que l'ascenseur de Strépy-Thieu et l'ancien canal du Centre accueillent les visiteurs et proposent des excursions en bateau, ce qui permet de découvrir de nouveaux paysages, tandis que des itinéraires balisés sont proposés aux cyclistes et randonneurs sur les chemins de halage transformés en RAVeL.

Ci-contre, pêcheur sur le large canal Pommeroeul - Condé (Hensies), que l'envasement a rendu impropre à la navigation, et panneau explicatif balisant le chemin de halage de l'ancien canal du Centre (Thieu).

Ci-dessous à gauche, centre nautique « La Marlette » de l'ADEPS à Seneffe, sur un embranchement du canal de Charleroi à Bruxelles.

Des excursions éducatives, régulièrement organisées sur ces voies d'eau, sont également l'occasion de découvrir sous un autre angle les paysages qui les environnent (ci-dessous à droite, sur la Sambre à Pont-de-Loup, à hauteur du port de la Praye).



Désertification ferroviaire

Les traces d'anciennes voies ferrées abandonnées qui sillonnaient jadis l'ensemble paysager marquent encore un peu partout les paysages de l'ensemble. Elles se signalent par des talus, tranchées et autres friches linéaires colonisées par la végétation, les ponts-rails sur lesquels elles passaient, les nombreuses gares abandonnées ou ayant acquis une nouvelle affectation (habitation, horeca...) ou encore les clôtures en béton qui bordaient leurs quais. Plusieurs de ces lignes désaffectées, bénéficiant d'une faible déclivité, ont été aménagées en RAVeL qui, lorsque l'ancienne voie se développait en remblais, permet de découvrir les paysages environnants à pied ou à vélo.

Témoins de l'époque où le rail était intensivement utilisé tant pour le transport de matériaux utilisés par les industries ou manufacturés dans celles-ci que pour le transport de la main-d'œuvre ouvrière, ces lignes ont été massivement abandonnées à partir des années 1950, concurrencées par les transports routiers en pleine ascension. Cette « désertification ferroviaire » concerne dans un premier temps les nombreuses lignes secondaires à simple voie, les embranchements industriels issus des puits de charbonnages et autres sites industriels ainsi que les lignes vicinales desservant les grosses localités industrielles pour le transport des voyageurs. Le phénomène s'accroît dans les années 1960 et 1970 avec la désindustrialisation des bassins hennuyers et la généralisation de la voiture, et se poursuit avec la mise en place en 1984 du plan IC/IR qui ferme au trafic voyageur les lignes les moins fréquentées.

Cartes synthétisant l'évolution du réseau des voies ferroviaires

Un projet de « nouvelle dorsale wallonne », dédoublant l'axe ferroviaire allant de Visé à Tournai en passant par Liège, Namur, Charleroi et Mons, a toutefois été envisagé au début

des années 2000. Destinée à ancrer la Wallonie dans les réseaux européens de transport de fret et à améliorer la desserte de l'aéroport de Gosselies, son tracé au sein de l'Ensemble paysager longerait principalement l'autoroute E42 jusqu'à l'échangeur du Roelux, où elle bifurquerait vers le nord-ouest. Son impact paysager serait ainsi limité à de nouvelles infrastructures ferroviaires bordant l'autoroute et la traversant à plusieurs reprises (ponts).



Autre phénomène en lien avec l'évolution contemporaine du réseau ferré, la disparition des réseaux de câbles aériens et leurs caténaires alimentant les anciennes lignes de tramway le long des chaussées et des principales artères urbaines et, à l'inverse, l'apparition à partir de 1949 de telles « toiles » accompagnant l'électrification progressive des lignes de chemin de fer subsistantes. Ces dernières sont surtout visuellement marquantes dans les paysages intra urbains, tout particulièrement au niveau des sites de gare, lorsque plusieurs voies convergent.

Photo à insérer : tram vicinal 1953 (câbles aériens...)



Photo même endroit 2011 (voitures...)



Avec l'électrification des voies ferroviaires, un réseau de câbles aériens s'est tissé, marquant fortement les paysages urbains, en particulier les sites de gares importantes (ci-dessus, le site de la gare de Châtelineau dans les années 1920 et actuellement).

L'automobile reine

La desserte en voies routières rapides de l'ensemble paysager est particulièrement dense. Ces larges rubans bétonnés à deux ou trois bandes de circulation et leurs infrastructures (ponts, hampes d'éclairage...) se sont imposés à partir des années 1960, à une époque où la mise en place d'un tel réseau de circulation est considérée comme vitale pour un soutien à la reconversion régionale orientée vers de nouveaux créneaux industriels et tertiaires et pour faciliter la circulation d'une population de plus en plus motorisée.

L'essentiel du réseau autoroutier de l'ensemble paysager est tracé de 1967 à 1974. Les autoroutes Bruxelles – Paris (E19) et carolorégienne (A54) sont construites pour désengorger le trafic sur les anciens axes routiers. L'autoroute de Wallonie (E42) est quant à elle destinée à stimuler la reconversion de l'axe industriel wallon, objectif qui sera cependant dépassé au moment de son inauguration, dans un contexte de profond déclin industriel.

Par la suite, des artères radiales et concentriques seront réalisées pour désengorger les grands pôles urbains, en particulier l'agglomération carolorégienne, et de nouveaux raccordements autoroutiers seront aménagés.

Avec la densification de la végétation arborée sur les talus et les bordures latérales, ces autoroutes sont souvent masquées et constituent des écrans boisés cloisonnant certains paysages. Dans les zones urbaines traversées par contre, ces infrastructures autoroutières, lorsqu'elles ne sont pas masquées par des murs en béton ou des panneaux antibruit, s'imposent visuellement avec leurs ponts, viaducs, panneaux de signalisation... L'absence de telles barrières visuelles offre à l'inverse, depuis la route, des points de vue parfois étendus sur les paysages urbains, telles la vue sur le centre-ville de Charleroi depuis le petit ring ou sur la vallée industrielle de la Sambre depuis le viaduc qui l'enjambe à Châtelet (photos prises depuis la voiture à réaliser).

Cartes synthétisant l'évolution du réseau autoroutier

A côté de ces autoroutes, plusieurs routes nationales sont modernisées, passant à deux fois deux voies de roulement, et de nouvelles routes sont tracées, destinées à contourner les agglomérations ou à désenclaver des zones mal desservies. Ces routes sont moins souvent dissimulées par de la végétation latérale, offrant ainsi au regard le trafic qui les emprunte et leurs rangées de poteaux d'éclairage. Elles permettent aussi, davantage que les autoroutes proprement dites, souvent « enfermées » dans leurs corridors de verdure ou leur panneaux antibruit, d'appréhender les paysages environnants.





Les autoroutes se signalent souvent, dans les zones rurales, par des lignes boisées (ci-dessus à gauche, à Familleureux, Seneffe). En zones urbaines, ces infrastructures sont davantage exposées à la vue, comme ci-dessus au centre, le viaduc du ring extérieur de Charleroi franchissant la vallée de la Sambre à Châtelet. Des panneaux antibruit et des frondaisons masquent par contre l'autoroute E19/E42 passant à Saint-Ghislain, sur le lit de l'ancien canal Mons – Condé, et empêchent les échappées visuelles vers le nord de la localité.

Plusieurs routes nationales de type autoroutier ont été créées dans des territoires jusque là mal desservis. C'est le cas de la N90, créée pour relier Namur à Charleroi et qui mettra la Basse-Sambre en communication rapide avec l'agglomération carolorégienne (ci-contre, à Farciennes).

Deux projets aux marges méridionales de l'Ensemble devraient encore, dans un proche avenir, moderniser ou compléter le réseau routier existant. La mise à un gabarit autoroutier (deux fois deux bandes) de la N5 entre Couillet et Somzée (situé en dehors de l'ensemble), projet initié en 2001, doit constituer un élément du tronçon Charleroi – Reims du futur axe autoroutier Marseille – Rotterdam.

Plus conséquent sur le plan paysager, le prolongement de la N54 entre Lobbes et Erquelinnes, au gabarit de deux fois une bande de circulation, est quant à lui destiné à améliorer la desserte des communes riveraines de la Sambre vers Charleroi et Bruxelles, et des zones d'activité économique qui y sont implantées (dont celle de Thuin – Lobbes).

Essor des transports aériens

Le développement de l'aéroport de Gosselies aura un impact beaucoup plus local mais significatif sur les paysages du nord de l'agglomération carolorégienne.

Mis en place en 1919 pour accueillir la première école de pilotage belge, le petit champ d'aviation de Gosselies connaîtra après la Seconde Guerre un développement important.

La piste en herbe, endommagée pendant la guerre, est remplacée dans les années 1950 par une nouvelle piste asphaltée et la décennie voit s'installer sur le site une usine de la Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique (SABCA). Par la suite, profitant du développement des autoroutes de Wallonie et A54, de nouvelles usines d'assemblage, dont la SONACA (Société Nationale de Construction Aéronautique) en 1978, et des entreprises en lien avec l'aviation et l'aérospatial s'implanteront au sein de grands zonings mis en place autour du site.

L'aéroport, dont les activités de transports passagers restent embryonnaires avant les années 1990, connaîtra après la régionalisation des pouvoirs de gestion et d'exploitation des aéroports de 1991 un développement exponentiel des vols low-cost. De constants agrandissements des infrastructures d'accueil des passagers (halls, parkings...) et une extension du site vers le nord-est accompagneront ce développement toujours en cours.

Occupant le sommet du versant nord de la Sambre, ce site s'étend sur une superficie de 250 hectares. Il préserve, derrière le grillage qui l'entoure, un vaste espace plane et ouvert, recouvert de végétation rase, au centre duquel se dessinent la structure étirée de l'aérogare et de bâtiments annexes. La silhouette des avions qui décollent, atterrissent ou circulent sur les pistes constituent des éléments paysagers dynamiques, spécifiques à ce site. A proximité de l'aéroport et des voies autoroutières qui l'entourent, des zonings continuent à se développer.



Une grande étendue ouverte, au bout de laquelle apparaît l'aérogare, caractérisée par son horizontalité, et des grues signalant le développement de zonings, marque le site de l'aéroport. Celui-ci constitue l'arrière-plan dégagé (encadrés) de la place L. Delhaize de Ransart et de l'ancienne maison communale de style éclectique.

Les paysages actuels : caractéristiques et tendances

[à développer]

Des regards sur les paysages

Conjointement à l'analyse des caractéristiques et dynamiques des paysages, une enquête a été menée auprès d'une trentaine d'acteurs locaux dans le but de mieux comprendre les représentations sociales des paysages de l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre. Ce travail permet de cerner la façon dont ces acteurs locaux perçoivent les paysages de leur région, de manière tant positive que négative, et la manière dont ils envisagent leur avenir. Cette vision subjective et vivante complète l'approche objective menée dans l'atlas en offrant un autre regard sur les paysages. En effet, les regards posés sur les paysages sont profondément culturels car émanant des individus et de leur histoire personnelle. De plus, cette démarche sociologique s'inscrit dans la philosophie de la Convention de Florence qui stipule que les Etats signataires s'engagent « (...) à *mettre en place des procédures de participation du public, des autorités locales et régionales, et des autres acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage* » (art 5c) et de « *formuler des objectifs de qualité paysagère pour les paysages identifiés et qualifiés, après consultation du public.* » (art 6d).

Méthodologie des rencontres

Les acteurs interrogés, seuls ou en groupe, sont des représentants associatifs en lien avec les paysages, des mandataires communaux, des représentants d'un organisme régional et d'une intercommunale, des acteurs provenant du monde académique et culturel. Ce panel d'acteurs, habitant pour la plupart la région et en contact régulier avec sa population, en constitue en quelque sorte le porte-parole.

Chaque rencontre s'est déroulée selon un même guide d'entretien. Les acteurs sont d'abord invités à décrire les paysages de l'ensemble en termes généraux et sur base d'une carte topographique, il leur est proposé de discuter sur les limites proposées par l'étude. Les interlocuteurs déterminent ensuite les zones qui leur semblent les plus intéressantes au niveau paysager, les endroits les plus typiques ou encore ceux qu'ils estiment abîmés. La discussion aborde enfin les menaces, les enjeux, le rôle des acteurs et leurs actions en faveur du paysage. Certaines rencontres sont en outre complétées par une visite de terrain, permettant ainsi d'enrichir les propos tenus et de vivre et partager les paysages identifiés sur carte.

Le présent texte, synthèse des opinions recueillies, s'appuie sur des extraits choisis (en vert dans le texte) et expose les grands traits qui caractérisent les paysages de la Haine et de la Sambre aux yeux des personnes interrogées. Viennent ensuite les paysages choisis, ceux qui laissent un souvenir particulier aux acteurs, en fonction d'objets qui les caractérisent. Pour terminer, quelques exemples de démarches mises en place en faveur des paysages de la région sont présentées.

Des paysages morcelés à hauts potentiels

Les paysages de la Haine et de la Sambre ne constituent pas de prime à bord un ensemble homogène pour toutes les personnes interrogées, notamment dû au relief plus plat à l'ouest qu'à l'est. Certains préfèrent un découpage davantage en lien avec les deux sous-bassins hydrographiques offrant une plus grande cohérence en termes de gestion du territoire. D'autres encore adoptent un regard par commune ou par zone d'influence d'un pôle urbain.

« La Haine, c'est Morlanwé, Condé, avec des paysages anciennement marécageux. La Sambre, c'est autre chose, ce n'est pas notre région ».

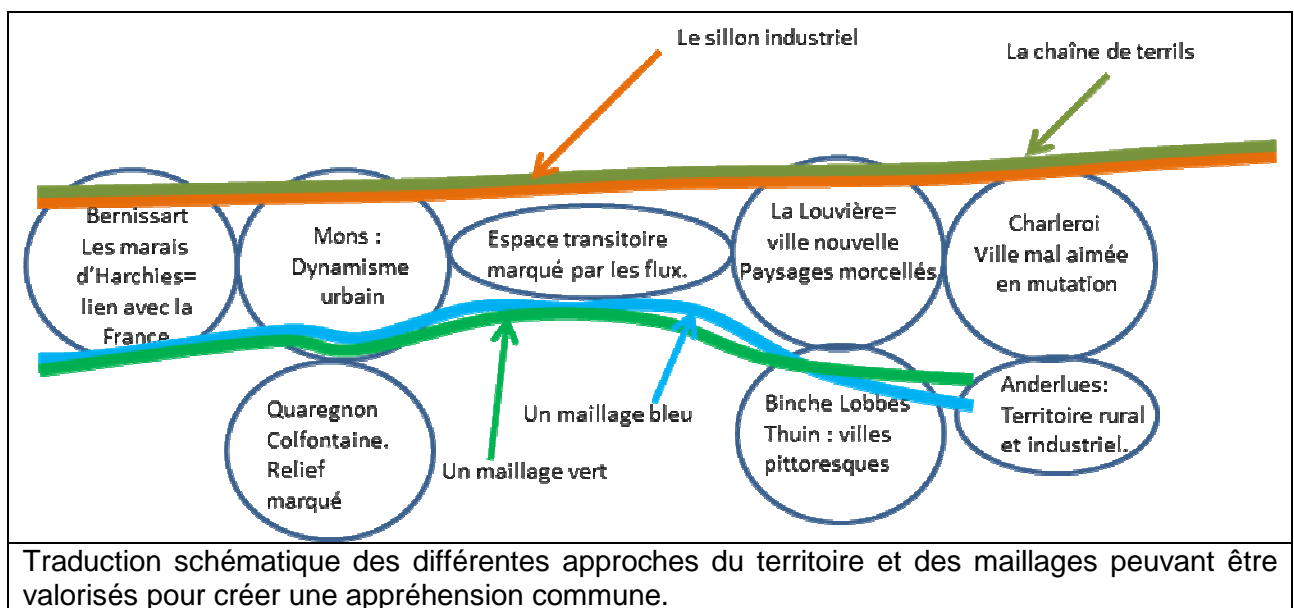
« Si il n'y avait pas eu l'Homme, on n'aurait pas mis Charleroi, le Centre et le Borinage ensemble. »

Les différences énoncées apparaissent à certains moments comme des différends entre plusieurs pôles urbains qui cherchent à émerger et à se distinguer. Ainsi, des dualités sont reconnues entre Mons et la Louvière, Thuin et Lobbes ou encore entre les Borains et les Montois.

On l'aura compris, l'approche paysagère de l'ensemble englobe en réalité des concepts beaucoup plus larges, socio-culturels et politico-économiques, et ne se fait dès lors pas d'un seul tenant. Cette diversité ne doit cependant pas cacher les richesses communes porteuses d'une cohérence territoriale.

En effet, un lien fort émerge à travers les imposants paysages industriels du sillon hennuyer et la constellation de terrils qui en découle traduisant une histoire déterminante commune. Les ressemblances se marquent également à travers un profil socio-économique assez uniforme dans la zone à forte densité urbaine. D'autres fils conducteurs, moins reconnus sont aussi envisagés tels un maillage vert à travers les multiples espaces verts et un maillage bleu par les cours d'eau qui traversent la zone d'étude.

« On est le sillon Sambre et Meuse, que ce soit le centre, le Borinage et Charleroi. »



Une caractéristique commune à toutes les personnes interrogées est le grand attachement qu'elles portent à la population et à l'histoire de la région, dont les qualités restent à leurs yeux trop méconnues et sous exploitées. Pour eux, les habitants, voire certains décideurs, n'ont pas tous conscience du potentiel de leur région. En effet, une large partie de la population reste marquée par le déclin économique des années 70.

Pour de nombreux acteurs interrogés, une reconnaissance est à créer. Souligner les spécificités paysagères serait une manière d'arriver à valoriser une région pressentie à haut potentiel par les acteurs. Il s'agit d'un regard à éveiller pour offrir une meilleure image de soi. L'enjeu paraît urgent et toute initiative contribuant à cette valorisation est à tenter.

Paysages industriels, paysages de mémoire, entre nostalgie et rejet

Lorsque chacun des interlocuteurs s'interroge sur les paysages de leur région, c'est avant toute chose l'omniprésence de l'histoire industrielle qui s'impose dans leur esprit. L'empreinte industrielle renvoie à deux tournants capitaux dans l'histoire des lieux. Celui de la fulgurante apogée économique d'une région à celui plus rapide encore que fut son déclin qui entraîna dans sa chute une population livrée à elle-même. Ces événements extrêmes sont très présents et influent fortement l'évaluation paysagère qui est donnée.

« Nous avons été la deuxième puissance mondiale. »

L'impression que laissent les bâtiments industriels est variable selon les types d'usines et ce qu'elles renvoient comme message.

Par exemple les entreprises à l'ouest de Charleroi semblent renvoyer le symbole des anciennes structures source de richesses, dont certaines fonctionnent encore, alors que la zone comprise entre Charleroi et Châtelet ressort pour beaucoup comme une zone industrielle peu valorisante, voir déprimante. Les industries anciennes sont à l'arrêt et une reconversion s'est faite avec des entreprises plus « contemporaines », de type containers, dépôts ou encore sites de tri de déchets, de tôles concassées. C'est l'image d'une reconversion industrielle difficile.

L'avenir incertain de ce patrimoine industriel met son paysage en sursis.

« Avec le chemin de halage, c'est très chouette, on commence à traverser des paysages d'usines, c'est grandiose, c'est une autre époque, je ne sais pas pour combien de temps elles seront encore là »

Le fait que des sites industriels, emblématiques d'une époque faste, soient rasés sans qu'on en garde une trace inquiète et révolte. Le cas de la réhabilitation par la Spaque des aciéries Allard Giot sur un site très pollué à Marchiennes au Pont est vu comme l'exemple du manque de reconnaissance de la valeur patrimoniale de certains bâtiments. L'ensemble du site a été rasé et sera remplacé par des logements, une zone récréative ou de commerces. Le fait d'assainir des sites hautement pollués est évidemment très attendu, mais la prise en compte des traces du riche passé ne peut être niée. La région de Charleroi n'est pas la seule à nier certains de ses sites patrimoniaux, la Louvière a récemment rasé les usines Boch situées au cœur de la ville, témoin unique d'un savoir faire mondialement reconnu.

Selon les témoignages, Charleroi représente le cas typique d'une région industrielle qui, après la fermeture de ses industries, passe par trois étapes successives.

La première est la période de deuil.

La seconde consiste à supprimer tous les signes du passé qui renvoient à une souffrance liée à la perte massive d'emplois. La priorité est alors donnée au neuf.

« On fait table rase et on gomme tout ce paysage. » « On a voulu tout effacer et pourtant, ça fait partie de la population qui est maintenant coupée de ses racines. »

La troisième étape, que chacun espère être entamée, serait la réconciliation avec ce passé douloureux et la prise de conscience de l'importance de préserver certains d'éléments témoins d'une époque pour son ancrage identitaire.

« Certaines personnes ont tendance à vouloir gommer l'image industrielle du passé pour en faire une nouvelle ville. Il faut pourtant l'assumer. »

« Il n'y a personne qui s'occupe du patrimoine à Charleroi ».

Terrils, témoins du passé, source de changement

La « chaîne des terrils » représente aux yeux des personnes interrogées l'élément fort de leur paysage, où que l'on se trouve sur l'ensemble. Le côté structurant et à forte connotation identitaire monopolise particulièrement l'attention.

Leur haute qualité environnementale, leur rayonnement dans le paysage, les liens humains qu'ils peuvent engendrer, le témoignage d'une époque, font de ces collines artificielles une spécificité à faire valoir. Les terrils sont la passerelle idéale entre le passé et le futur, source de renouveau dans la manière de les considérer et de les gérer. Leur statut est cependant encore précaire, puisqu'aucune mesure institutionnelle régionale de protection n'a été engagée. A Charleroi, ce sont encore souvent des propriétés privées, réserves pour une future réexploitation énergétique, lieux d'affichages publicitaires (exemple du terril de La Blanchisserie) ou encore réserves foncières pour des projets immobiliers.

« Ils sont encore classifiés selon une ancienne législation des années 70 « exploitables, non exploitables ».

Leurs défenseurs attendent de la SPW (Région) qu'ils ne soient plus vus comme une valeur économique, mais comme valeur paysagère, ainsi que les bâtiments adjacents en lien avec leur histoire. Cette association terril et bâtiments est importante, pour éviter qu'un témoin ne

soit orphelin, comme c'est le cas pour les Deux Belles fleurs du Péchon. Au niveau européen, une reconnaissance institutionnelle est mise en place via la création de la chaîne des terrils.

Cet enthousiasme s'avère assez confidentiel et reste peu partagé par la collectivité qui n'habite pas au pied de ces géants.

« *Les locaux ne vont pas beaucoup dessus, ils préfèrent aller au sud vers Monceau.* »

Par contre, les « citoyens de terrils », les personnes habitant à leur pied, y sont particulièrement attachés. Ils sont le lieu de tous les souvenirs d'escapades d'enfance, d'espace de jeux et de découvertes, de rencontres amoureuses.

Le terril du Martinet à Roux est un cas exemplaire de détermination, puisqu'il a fallu 25 ans de combat de la population habitant dans son proche environnement pour qu'il soit enfin inscrit dans un projet de SAR (Site à Réhabiliter). Il fait partie, suivi de près par le terril de Bayemont à Marchienne - Docherie, des terrils modèles d'aboutissement d'un projet de réappropriation par sa population.

L'intérêt marqué pour ces terrils réside dans la conviction qu'ils seraient un moyen accessible pour redynamiser une population fortement fragilisée, en détresse. Ils permettraient aussi de retrouver et préserver une biodiversité, de participer au maillage vert de la ville. La fascination qu'ils exercent est également liée aux images variées et impressionnantes qu'ils offrent de la ville et de ses franges. D'un coup d'œil, c'est l'histoire d'une région qui est captée. Du haut de ces collines, loin de l'agitation de la ville, chacun peut prendre du recul et prendre conscience de l'environnement qui l'entoure.

Pour l'avenir de ces terrils, il est aujourd'hui nécessaire de passer par deux étapes, la première qu'ils soient reconnus et protégés, la seconde qu'il y ait une double gestion, naturelle et d'accessibilité. En effet, ils ne sont pas toujours accessibles au public et les espèces végétales invasives peuvent compromettre la préservation de la biodiversité qui s'est mise en place.

Il semble que le changement soit amorcé, mais pas encore réellement engagé. Les terrils sont reconnus par une certaine frange de la population et par certains acteurs communaux et associatifs, mais tous les acteurs concernés n'ont sans doute pas pris la mesure de ce mouvement ou ne sont pas réellement prêts à engager les mesures pour une réappropriation collective.

Maillage bleu, la Haine, la mal aimée, maillage vert

Paysages de villes, une diversité d'attributs

L'acception commune de la notion de paysage fait intervenir la notion d'horizon, c'est pourquoi il est assez difficile pour les individus d'envisager l'espace urbain sous l'angle du paysage. Il s'avère à l'écoute des témoignages que le concept de paysage en territoire urbain se rapporte à des ensembles formels très hétéroclites.

Attributs pour parler de la ville	Villes	Qualificatif
Vue sur la ville	Vue sur Charleroi depuis son ring Vue sur Mons depuis l'extérieur de la ville	Promontoire sur la ville unique à valoriser. Fierté de cet emblème historique.
Haut lieu	Binche et ses remparts	
Sites patrimonial ou emblématique, architecturale, historique		

Espace urbain (parc, place publique)	Charleroi : le Parc Reine Astrid à, le parc Monceau, la place Charles II, la maison Dorée
Espace de réseau Tissus urbain, rues, infrastructures	
Élément d'appel	Le Beffroi de Mons La Brasserie des Alliés La collégiale de Lobbes
Cadre morphologique Forme et ensembles architecturaux	
Environnement sensoriel stimuli visuel, olfactif, ambiance urbaine	
Espace en qualification friches, interstices, quartier, entrée de ville	
Territoire identitaire quartier rue commerciale, territoire péri-urbain	
Espaces imaginaires et sensibles	
Description littéraire, gravure, photographie	L'industrie de Charleroi Mons sur sa bute
Profil de population	

Ville qui est vue comme sale, tant pas les habitants que par les personnes interrogées. La nature sauvage, libre = sale. « La fierté du propre est typique des populations industrielles ».

Paysages choisis

Cette partie du texte présente la manière dont les acteurs choisissent les paysages qui leur tiennent à cœur. Une carte présente une vue d'ensemble des zones sélectionnées, qui sont ensuite présentées en fonction des éléments qui les composent.

-----*Carte des zones choisies en cours de réalisation*

Le territoire est ressenti comme étant composé de mosaïques qui contiennent chacune une richesse, une spécificité déjà reconnue ou qui pourrait l'être moyennant certains actes volontaristes. Les points forts identifiés sont de deux ordres. D'un côté, des éléments emblématiques et dont la reconnaissance est effective, de l'autre des paysages moins spontanément appréciables, mais pour lesquels un changement du regard ou certains aménagements pourraient les rendre attractif et au rayonnement plus positif. Parmi les paysages choisis, certains le sont pour leur aspect violent, agressif, dérangeant. C'est là toute l'ambivalence et la richesse de cet ensemble paysager. Les paysages qui le composent n'emportent pas l'adhésion de tous, mais surtout, ils ne laissent personne indifférent.

Des villes en mouvement, des villes immuables

1. Charleroi, paysages insolites et contrastés, ville à apprivoiser

Selon que les acteurs soient impliqués dans la cité ou qu'ils adoptent un regard extérieur le discours sera très différent. Il émane des défenseurs de la ville un attachement profond et la conviction qu'elle n'est pas appréciée à sa juste valeur. Sans angélisme ou aveuglement, chacun est conscient de l'ampleur du chantier à engager pour redresser la situation. Le fait que des travaux aient été entrepris via les projets *Phénix* et *Rive Gauche* visant à transformer la ville en profondeur laisse entendre que la ville n'est plus abandonnée, même si une incertitude plane quand aux résultats.

« Je vais vous montrer les vrais paysages carolos. Qui traduisent cette mixité, les pentes vertes qui tombent sur les quartiers industriels »

« Il y a une population qui a besoin de reconnaissance, on est souvent stigmatisé, Charleroi, ça reste une tache. » « La population ne se remet pas ».

a) Ville de l'image

Charleroi, ville de l'image. Il est intéressant de constater à l'écoute des témoignages que c'est uniquement Charleroi qui est associé à la notion *d'image*. Elle est utilisée de trois manières. La première est négative, associée à des stigmates tels que la pollution, la saleté, le déclin de l'activité économique. Les raisons visant à expliquer ce regard négatif qui est posé sur la ville ne manquent pas une population fragilisée en manque de reconnaissance, une histoire du déclin industrielle très présente, des zones délaissées à valoriser, la présence de friches, ... De plus, les « affaires politiques » qui ont égrainé les médias ces dernières années ont joué un rôle négatif sur le regard posé sur la ville et les effets semblent encore vivaces aujourd'hui.

« Les habitants n'ont pas une bonne image d'eux même et de la ville qui est sale, ils sont tournés vers la fin de l'activité économique. »

La seconde consiste à rebondir et à soigner la ville pour améliorer cette image. On est dans le processus de changement.

« On organise des visites de Charleroi pour montrer que tout n'est pas noir. Ce sont des gens de l'extérieur, quand ils rentrent chez eux en parlent de Charleroi avec une autre image. »

« Soigner les points de vue et les paysages, serait important pour l'image de la ville. »

« Le regard est en train de changer »

La troisième, est déjà dans le résultat positif qui veut croire dans les atouts existants qui donne une image insolite et intéressante.

« Charleroi a une image de marque »

« A Charleroi, il y a 102 anciens sites miniers et terrils et 50 sites industriels, notre région est vouée, dévouée au patrimoine industriel. »

Le monde culturel joue à cet égard un rôle important. Les associations sont nombreuses à travailler sur l'image contradictoire, ambiguë ou insolite de la ville afin de se réapproprier le territoire d'une autre manière. De plus, Charleroi attire l'attention de personnalités du monde artistique. Ecole d'art, d'architecture, photographes internationaux, peintres, metteurs en scène...). Les personnes interrogées ont bien compris le rôle positif que peuvent jouer ces regards et valorisations extérieures. Ces marques d'intérêt de la branche culturelle sont citées avec une fierté certaine.

Le ring et la vue globale sur la ville qu'il permet représente un atout qui pourrait être mieux apprécié et valorisé. Le musée de la photographie de Mont-sur-Marchiennes a dans cette optique organisé une exposition traitant de ce regard encore à éveiller, via l'exposition Plossu. Faire le tour du ring permet en quelques minutes de comprendre l'histoire des lieux. Certain rêve qu'ils soient aménagés de sorte que des piétons puissent en profiter.

« Il n'y a pas deux villes où il y un anneau comme promontoire »

b) **Une architecture de qualité en sursis**

La maison Dorée à Charleroi...

L'ancienne Brasserie des Alliés, à Marchiennes-Etat, bâtiment art déco avec une haute tour.

« *Même en train, dès que l'on voit cette tour là, on sait que l'on est à Marchiennes.* »

Mais cet élément de repère semble en sursis malgré son récent classement en site de réhabilitation paysagère et environnementale par la Région wallonne.

2. Mons, ville dynamique

3. Villes pittoresques : Thuin, Lobbes, Binches



Thuin

Maillage vert : Les terrils, les parcs et zones vertes

Les terrils font parties des sites qui ont été sélectionnés, tant pour les points de vue exceptionnels qu'ils permettent, que pour leurs qualités naturelles. Un double avantage est énoncé pour Charleroi, qui voit ses terrils imbriqués dans l'habitat et non dans les campagnes comme pour Mons ou la France et qu'ils offrent chacun un point de vue particulier de la ville

Certains sont mieux connus que d'autre, même si ils ne se trouvent pas sur la carte IGN, et chacun a une caractéristique qui lui est propre.

Le Bourbier est reconnu comme étant le plus haut. Le terrier du bois du Cazier parce qu'il a été aménagé. Le terrier des Hiércheuses parce qu'il permet des vues sur les quartiers ouvriers typiques et pour sa forme trapézoïdale. Le terrier des Piges qui domine le ring. Le terrier du Bois d'Heigne à Jumet parce que la population se l'approprie et qu'il héberge une nature intéressante. Le terrier du Martinet parce qu'il symbolise une collaboration citoyenne pour sa préservation.

« *A Charleroi, ce qui est phénoménal, c'est cette chaîne sans fin.* »

« *Le paysage du centre-ville est monumental.* »

« *Sur chaque terrier, on voit Charleroi autrement.* »



A l'ouest, importance des marais d'Harchies.

- A l'est, le parc de Monceau.

Une réappropriation du territoire au fil de l'eau

- Les ascendeurs de Thieu.
Le Grand Large

Des paysages qui dérangent

Le côté atypique, gigantesque, mastodonte de certaines usines est certainement ce qui ressort avec le plus de force dans les choix opérés.



« Certains paysages sont beaux à force d'être laids. »

« A Charleroi centre, il y a beaucoup de bâtiments qui sont de bonne qualité, si personne ne le dit ça ne se voit pas. »

Des zones naturelles

Des éléments d'appel dans la ville

Le beffroi de Mons

Des actions pour les paysages

Le fait d'être intégré dans un périmètre assez vaste qui jouxte la frontière française est apprécié parce que porteur d'une dynamique et d'une reconnaissance plus vaste.

« Ça ne me laisse pas indifférente en voyant cette carte, en voyant le lien, dépasser les frontières... »

La culture pour changer le regard / L'importance du regard extérieur pour changer l'image de la ville

Pour certains, les aspects négatifs sont l'arbre qui cache la forêt. Ou disons qu'ils sont la forêt qui cache les arbres. Il s'agit en général de l'image négative offerte par certains quartiers qui ont été abandonnés et les « affaires » politiques.

- Exposition réalisée par les étudiants de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons, qui propose un parcours à travers la ville de Charleroi. Elle vise à guider le public sur les traces du passé et à le sensibiliser à la mise en valeur de l'héritage de la cité.
- Initiative artistique de l'asbl Réservoir A sur différents terrils (concerts, décoration de terrils).
- La commune de Bernissart s'est associée avec la ville de Condé-sur-l'Escaut en France pour la mise en place du projet Terhistoire dans le cadre du programme de collaboration transfrontalière Interreg financé par l'Union Européenne.
- La création du Topo Guide du Sentier de Grande Randonnée GR 412 ouest. Le sentier des Terrils qui institutionnalise le rôle multiple attendu des terrils (paysagers, environnemental, touristique).

L'implication de la population

- La notion de paysage comme bien commun prend ici tout son sens et les associations l'ont compris depuis de longues années, en soutenant et initiant des projets de sensibilisation et d'information. Leur nombre croissant montre ce besoin de trouver un thème mobilisant une population aux profils variés et d'initier des ponts intergénérationnels à travers des éléments historiques ancrés dans le quotidien visuel des habitants.
- Engouement pour recréer un lien, une connexion entre les gens et les terrils.
- Le terril du Martinet est le cas le plus exemplaire d'une action locale de préservation d'un site, pour ses qualités paysagères, identitaires et patrimoniales.
- La ville a mis en place une section « tourisme vert » à Charleroi qui organise des ballades sur les terrils. Des personnes extérieures s'intéressent à la nature et au passé industriel.
- Projet avec le Nord Pas de Calais pour créer la chaîne de terrils.

- Ville en reconstruction. Les projets Phénix pour la ville basse ou Rive gauche pour l'ouest de Charleroi sont les signes d'une ville qui se prend en main. Cependant, les travaux et projets engagés sont revus régulièrement.
- Projet « BeauRegard ».
- Ce projet transfrontalier est soutenu par la Commission Européenne et la Région wallonne. Il a débuté dans le cadre du programme Interreg II et se poursuit dans Interreg IIIa.

Il est mené par :

- Espace Environnement asbl

- l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre (ADUS) France

- le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement du Nord (CAUE)

Les partenaires du côté belge sont : la Communauté du Pays de Charleroi, Val de Sambre et Sud Hainaut (communes d'Erquennes, Fontaine-l'Évêque, Ham-sur-Heure, Lobbes, Merbes-le-Château, Montigny-le-Tilleul et Thuin).