

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

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.

Les processus de création et d'évolution des entités urbaines et industrielles caractéristiques d'une grande partie de l'ensemble font l'objet d'une attention particulière.

Un premier maillage routier hérité de l'époque romaine

L'occupation humaine 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 sud-ouest – nord-est), fut vraisemblablement créée sous Auguste. Les autres tronçons plus modestes et orientés nord-sud 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 chaussées au cours des siècles a permis de maintenir l'essentiel de leur tracé, qui se distingue par son caractère rectiligne. Elles apparaissent aujourd'hui sous différentes formes : route nationale, chemin de terre ou pavé... Divers toponymes permettent encore de les repérer, notamment celui de « Chaussée Brunehaut », du nom de cette reine mérovingienne d'Austrasie (534-613) à qui les traditions médiévales ont attribué les chaussées.

La ligne droite est généralement caractéristique des voies romaines, lorsque le permet la topographie. A Gouy-lez-Piéton, son tracé épouse la ligne de crête et permet des vues longues sur les environs.



D'autres éléments plus ponctuels persistent également à proximité : quelques rares tumulus ont été identifiés et un relais routier, similaire à ceux de Liberchies, Tavieres ou Braives répertoriés dans l'ensemble paysager des Plateaux brabançon et hesbignon, est aussi présent à Waudrez. 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 paysager de la Haine et de la Sambre semble déjà déboisée à l'époque. La forêt recule au profit de l'agriculture.

Une influence monastique continue jusqu'au 18^e siècle

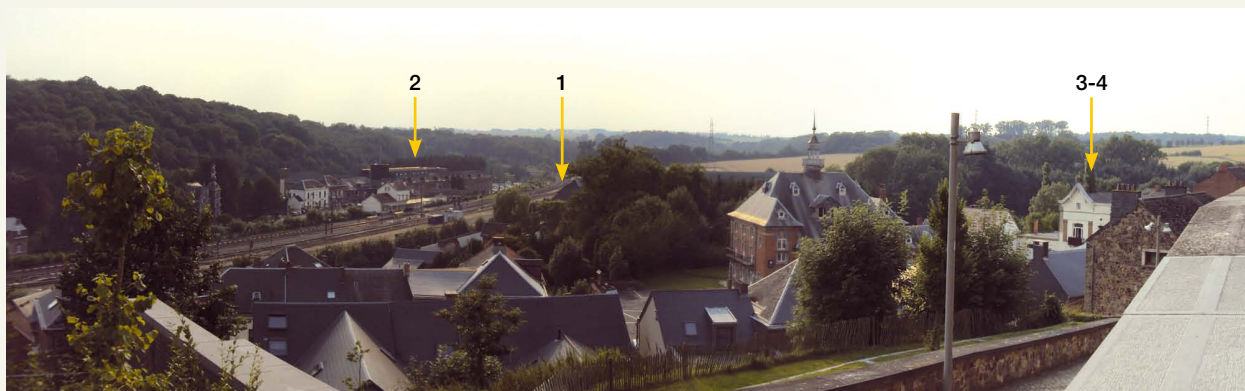
Phénomène capital de l'époque mérovingienne, l'évangélisation de nos régions commence dès le Bas-Empire à partir de Cologne et de Trèves. Il faut néanmoins attendre la seconde moitié du 7^e siècle pour voir se concrétiser une série de fondations monastiques dans les vallées de la Haine et de la Sambre. 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, y serait lié.

Les 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 pu être mis en exergue dans l'apparition progressive d'agglomérations nouvelles à leur proximité. C'est le cas des établissements religieux créés par Sainte-Waudru à Mons, par Saint-Ghislain à l'endroit du même nom, par Saint-Landelin à Aulne et Lobbes.

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

Au fil du temps, les quelques établissements religieux étendent leur influence sur le territoire – ils y ont de nombreux biens (seigneuries, terres, bois, fermes...) – tandis que de nouvelles fondations monastiques ont encore lieu.



Au 19^e siècle, la voie ferrée a transformé considérablement le fond de vallée et mené à la disparition d'une partie des ruines de l'abbaye de Lobbes. Quelques éléments ont néanmoins été préservés, que l'on peut entreapercevoir dans le paysage depuis le pied de la collégiale : la brasserie, la ferme, la grange (1) et les communs (2), actuelle clinique Saint-Joseph. La muraille de l'enclos (3) et la Portelette (4), situés plus au nord (à droite sur la photo), sont masquées par la végétation.

Le 18^e siècle amène de profondes modifications. Après les premières atteintes au pouvoir de ces établissements religieux suite aux efforts de sécularisation de Joseph II, la Révolution française a raison de leur emprise sur le territoire. Les institutions sont démantelées en 1796 et vendues comme biens publics – à l’exception des bois qui restent propriété nationale – essentiellement à des membres de la bourgeoisie belge et française, pour qui il s’agit d’un bon investissement. Certains bâtiments sont réaffectés à l’industrie. A Oignies par exemple, une manufacture de glaces s’installe, en 1837, dans des bâtiments de l’ancien prieuré de Saint-Nicolas et une partie des dépendances conventuelles est transformée en logements pour les ouvriers.

L’abbaye d’Aulne et dans une moindre mesure l’abbaye de Lobbes, incendiées par les troupes françaises en 1794, sont des cas particuliers. Leurs ruines trouvent un nouveau sens dans le courant du 19^e siècle à travers l’esthétique du pittoresque. Devenues curiosités et admirées par les artistes et les touristes, ces ruines contribuent à faire de la vallée de la Sambre et de la bande boisée située au sud de Charleroi un lieu de plaisance, rapidement intégré dans le concept d’Ardenne touristique qui se développe à partir de 1850.

Source : Carte postale, « Abbaye d’Aulne. Arrivée du bateau-mouche », Ed. Nels, Bruxelles, série 52, n°27 (date de circulation illisible).

© Thill-Nels / Droits SOFAM - Belgique.

Au début du 20^e siècle, un bateau-mouche remonte la Sambre à la bonne saison depuis Charleroi ou Marchienne vers l’abbaye d’Aulne et Thuin pour le plaisir des plaisanciers et des excursionnistes.



Origines et développements urbains au Moyen Âge : un réseau de petites villes

Le phénomène urbain médiéval, et tout particulièrement celui de l’espace étudié, a été et reste encore de nos jours un sujet débattu par les historiens. Cette situation est liée à la rareté des sources disponibles mais aussi à la difficulté qu’il y a à définir la notion de « ville » pour cette période. De manière générale, la ville médiévale se distingue de l’espace qui l’environne par la combinaison d’éléments économique, administratif, judiciaire, démographique, mais aussi par l’existence d’une franchise, d’une enceinte... Elle est également un lieu d’échange, un centre de production.

Précisons que l’ancien Comté de Hainaut a longtemps été présenté par les historiens comme une zone où le phénomène urbain a été non seulement tardif au regard des autres régions (Flandre, Brabant) mais aussi d’une importance limitée. Le propos a, au cours des trente dernières années, été largement revu et nuancé, l’historiographie mettant aujourd’hui plutôt l’accent sur les particularités du phénomène dans l’espace étudié.

Plusieurs entités politiques se partagent l’espace de la Haine et de la Sambre : le Comté de Hainaut (Mons, Binche, Saint-Ghislain, Le Roeulx), la Principauté de Liège (Thuin) mais aussi le Duché de Brabant et le Comté de Namur. Ce contexte

politique justifie partiellement certaines créations urbaines et surtout l'élévation de fortifications. Celles-ci sont constituées au départ de fossés, de talus, de palissades, puis remplacées par de la pierre à partir du 13^e siècle. Outre l'aspect défensif, les murailles affirment aussi un statut juridique face au pays environnant.

Mons et Binche, anciens centres domaniaux, deviennent des villes dans le courant du 12^e et du 13^e siècles dans le cadre du processus de déploiement urbain observé à vaste échelle dans nos régions à partir du 11^e siècle.

Leur évolution est liée à une série de facteurs qui se combinent : la richesse du sol et du sous-sol, le dégagement de surplus dans l'agriculture permis par diverses innovations techniques, une certaine croissance démographique, l'éclosion et le développement d'un artisanat urbain accompagné d'exportations, une situation centrale en Europe avec diverses voies de communication mais aussi et surtout une population ayant exploité ce potentiel favorable.

Ville la plus importante de l'espace étudié au Moyen Âge, Mons connaît une croissance assez rapide. Elle est la capitale administrative et politique du Comté de Hainaut mais aussi une place de commerce. Son espace urbain se construit en partie autour de sa fonction de marché. Une approche comparative place Mons au milieu du 13^e siècle sur le même pied que des villes telles que Huy, Namur ou Dinant mais en deçà de Liège ou Tournai. La genèse de Binche est contemporaine de celle de Mons mais cette ville n'atteindra pas la même ampleur. Le poids urbain véritable du Comté de Hainaut à cette période semble plutôt se situer en dehors de l'ensemble paysager, à Maubeuge et Valenciennes.



Source : J.M. Duvosquel (1988). *Albums de Croÿ*, t. XXIV, Bruxelles, Crédit communal, planche 13.

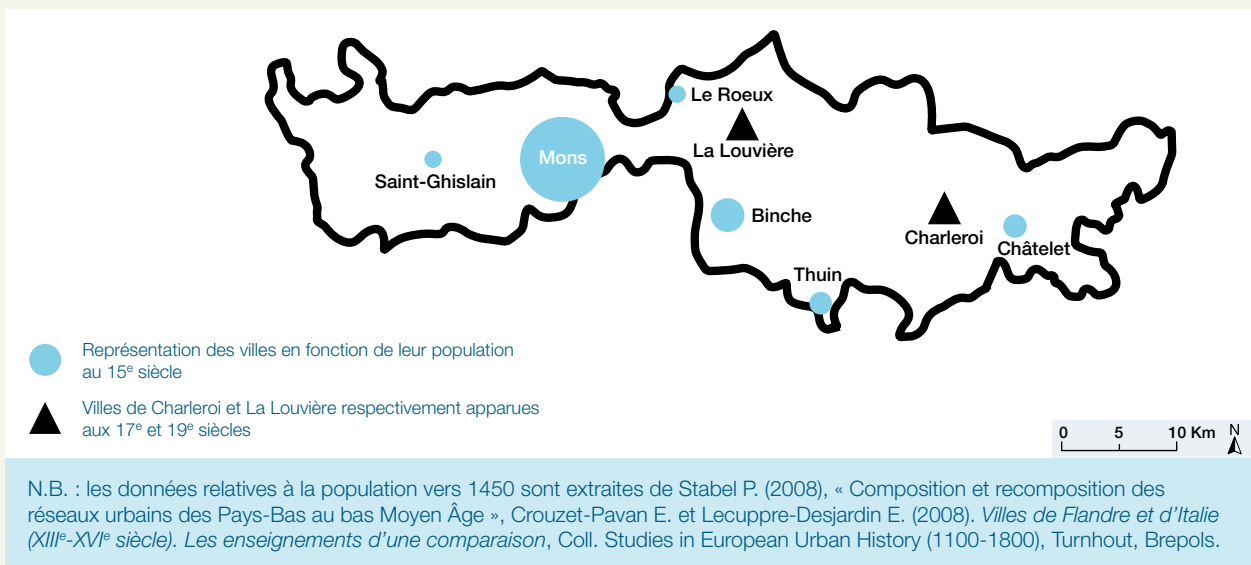
La représentation de Thuin dans les albums de Croÿ (16^e – début du 17^e siècles) montre la ville haute enserrée dans ses murailles et la ville basse, plus industrielle, située en dehors de celles-ci, sur la rive droite de la Sambre. On note la présence de nombreuses églises mais l'absence du beffroi qui date seulement de 1639.

Au milieu du 13^e siècle, la ville de Thuin, aux confins de la Principauté de Liège, reste encore fort modeste tandis que Saint-Ghislain et Le Roeulx sont toujours des villages vivant dans le cadre seigneurial. Le processus urbain s'y déploie progressivement dans les deux siècles qui suivent. L'essor du centre marchand, qui s'était développé au pied de l'abbaye de Lobbes dans la seconde moitié du 11^e siècle, est quant à lui stoppé.

Les 14^e et 15^e siècles constituent une période de profonds changements sociétaux qui trouvent notamment leur origine dans un important repli démographique dû aux famines et aux épidémies ainsi que dans les transformations des activités écono-

miques et des flux commerciaux. La période se caractérise aussi par des conflits entre les villes et leur souverain mais aussi entre les habitants. Néanmoins, les villes répertoriées au sein de l'ensemble paysager, comme la plupart des villes de taille relativement modeste, semblent résister relativement bien à cette période de crise et à ces conflits, voire à s'en préserver.

L'architecture civile s'y développe comme ailleurs à l'époque. On construit un hôtel de ville, une rue centrale, une grand-place, des halles, une fontaine... Les silhouettes urbaines, intérieures aux enceintes et qui sont aujourd'hui familières, se fixent durant cette période.



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

Durant la période moderne, plusieurs crises politiques majeures secouent la région et jouent également un rôle, direct (destructions consécutives aux combats par exemple, suivies dans certains cas de reconstructions) ou indirect (au niveau économique notamment), dans le façonnement du paysage actuel.

L'unité, établie par le rassemblement des anciennes principautés médiévales dans l'Etat bourguignon dans le courant du 15^e siècle, est 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 aux Pays-Bas actuels) et les Pays-Bas à dominante catholique au sud (qui rassemblent l'essentiel de la Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg actuels ainsi qu'une portion du nord de la France à l'exception de la Principauté de Liège). Les protestants, bien présents dans le Hainaut, s'exilent pour la plupart. Demeurent néanmoins des poches où cette religion reste vivace, comme dans la région de Dour. Quelques éléments architecturaux isolés (des temples notamment) témoignent directement de cette présence, qui a perduré jusqu'à nos jours.

De nombreux désaccords dressent également l'un contre l'autre les Pays-Bas et la Principauté de Liège, qui reste indépendante jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. On observe, à l'est essentiellement, une profonde imbrication des territoires de l'un et 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 est modifiée à plusieurs reprises suite aux différentes pertes de territoire, le plus souvent au profit de la France. La forteresse de Charleroi est édifiée par l'Espagne à partir de 1666 pour contenir les troupes françaises et de manière générale, les enceintes gagnent en largeur dans les villes dont les fonctions militaires sont confirmées.



Source : plan en relief de la forteresse de Charleroi au 1/600, Palais des Beaux-Arts de Lille, dépôt du musée des Plans-reliefs, Paris, inv. D.2004.1.18.

Commencée par l'autorité espagnole en 1666, la forteresse de Charleroi passe rapidement aux mains de son ennemi français. A la demande de Louis XIV qui souhaite également en faire une ville, Vauban élargit et transforme la forteresse en y intégrant la Sambre et les espaces occupés par les actuelles ville basse et entre-ville, comme le montre le plan en relief ci-contre (1696).

Les fondements d'un paysage industriel (13^e - 17^e siècles)

Si c'est surtout à partir de la révolution industrielle que le paysage de l'ensemble de la Haine et de la Sambre connaîtra ses plus importants bouleversements, certaines de ses caractéristiques dans le domaine industriel ont cependant une origine beaucoup plus ancienne.

L'exploitation de la houille y remonte au Moyen Âge. On extrait le charbon de terre dans les trois bassins (Borinage, Centre et Pays de Charleroi) d'abord à ciel ouvert puis assez vite par l'intermédiaire de puits. Les exploitations restent néanmoins très longtemps contraintes par le problème de l'exhaure*. Une solution réellement efficace ne lui sera trouvée qu'au 19^e siècle même si des améliorations apparaissent au fil du temps. Les charbonnages sont donc, tout au long de cette période, des établissements relativement modestes, le plus souvent exploités en groupe car les investissements et les risques sont importants.

L'écheveau politique qui caractérise la période constitue aussi une contrainte supplémentaire pour les exploitants, surtout dans le Pays de Charleroi. Des droits miniers coutumiers différents sont développés : le droit de concession ou d'exploitation du sous-sol est détenu par les seigneurs justiciers dans le Hainaut, par les propriétaires fonciers à Liège.

Le charbon est au départ destiné à la consommation domestique, à l'exportation mais aussi à l'alimentation des forges des cloutiers et des maréchaux. Ses liens fondamentaux avec les autres secteurs industriels (verrière, sidérurgie...) se développent dans la région – surtout à Charleroi et dans ses environs – plus tardivement : la houille n'est utilisée par la verrerie que dans la seconde moitié du 17^e siècle et reste inadaptée pour la sidérurgie jusqu'au 18^e siècle.



Sources : Carte de Ferraris, Charleroi 81 (1777), Bibliothèque royale de Belgique, Bruxelles et IGN-Bruxelles (extrait de la carte 1/50 000).

L'enchevêtrement actuel du réseau viarie et l'éparpillement des centres dans les communes situées au nord de Charleroi (Gilly, Lodelinsart...) s'expliquent en partie par les premières formes, artisanales, d'exploitation du charbon comme le montre ci-dessus la carte de Ferraris. Une série de chaussées (Gilly – Lodelinsart en 1763, Gilly – Châtelineau en 1768, Charleroi – Gilly – Sombreffe en 1786) visant à faciliter le transport de la houille sont ouvertes dans la seconde moitié du 18^e siècle. A la fin de l'Ancien Régime, les régions de Charleroi et du Borinage sont avec Liège-Verviers et Namur les seules à bénéficier d'un réseau de chemins modernes. Ceux-ci ont été créés tant par les Etats provinciaux ou les villages que par les sociétés charbonnières elles-mêmes.

Bien que les 16^e et 17^e siècles soient chaotiques au niveau politique mais aussi économique, certains types d'établissements industriels (verrière, clouterie) s'inscrivent progressivement dans le paysage de l'est de l'ensemble, aux côtés de l'exploitation houillère, tirant parti de certaines circonstances ou opportunités.

Charleroi, qui bénéficie de l'appui des autorités, obtient une série d'avantages fiscaux et d'exonérations douanières. La ville constitue ainsi dès la fin du 17^e siècle un nouveau pôle de croissance au sein de l'espace économique wallon. La clouterie et la verrerie, déjà préalablement présentes dans la région, connaissent de nouveaux et significatifs développements à partir de cette période. La clouterie carolorégienne concurrence peu à peu celle de Liège et participe au soutien de la métallurgie de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Châtelet occupait jusqu'alors une place économique prépondérante dans cette partie de l'ensemble. La ville, faisant partie de la Principauté de Liège, s'était dotée de remparts dans le courant du 16^e siècle pour se protéger des conflits répétés et avait vu sa population croître. Elle va néanmoins rapidement céder son rôle comme centre de décision à la nouvelle ville de Charleroi. Cette dernière remplace également progressivement Namur comme métropole régionale dans la première moitié du 18^e siècle.

Les mutations du 18^e siècle

Le 18^e siècle annonce une série de mutations fondamentales en maturation depuis le siècle qui précède. Les premières accélérations du développement économique dans l'ensemble de la Haine et de la Sambre dans le contexte de la révolution industrielle résultent de la combinaison de plusieurs facteurs. On peut relever l'adoption plus ou moins rapide de diverses innovations techniques au sein des établissements industriels – notamment la pompe à feu – et de manière générale le début de mécanisation des processus d'extraction ou de fabrication. Autre fait marquant, la modification progressive des profils financiers des entreprises (concentration) et des entrepreneurs est engendrée par la nécessité d'investissements plus importants pour financer les évolutions techniques. Enfin, une politique de développement du réseau routier, venant compléter la présence de voies d'eau navigables, est soutenue par le régime autrichien.

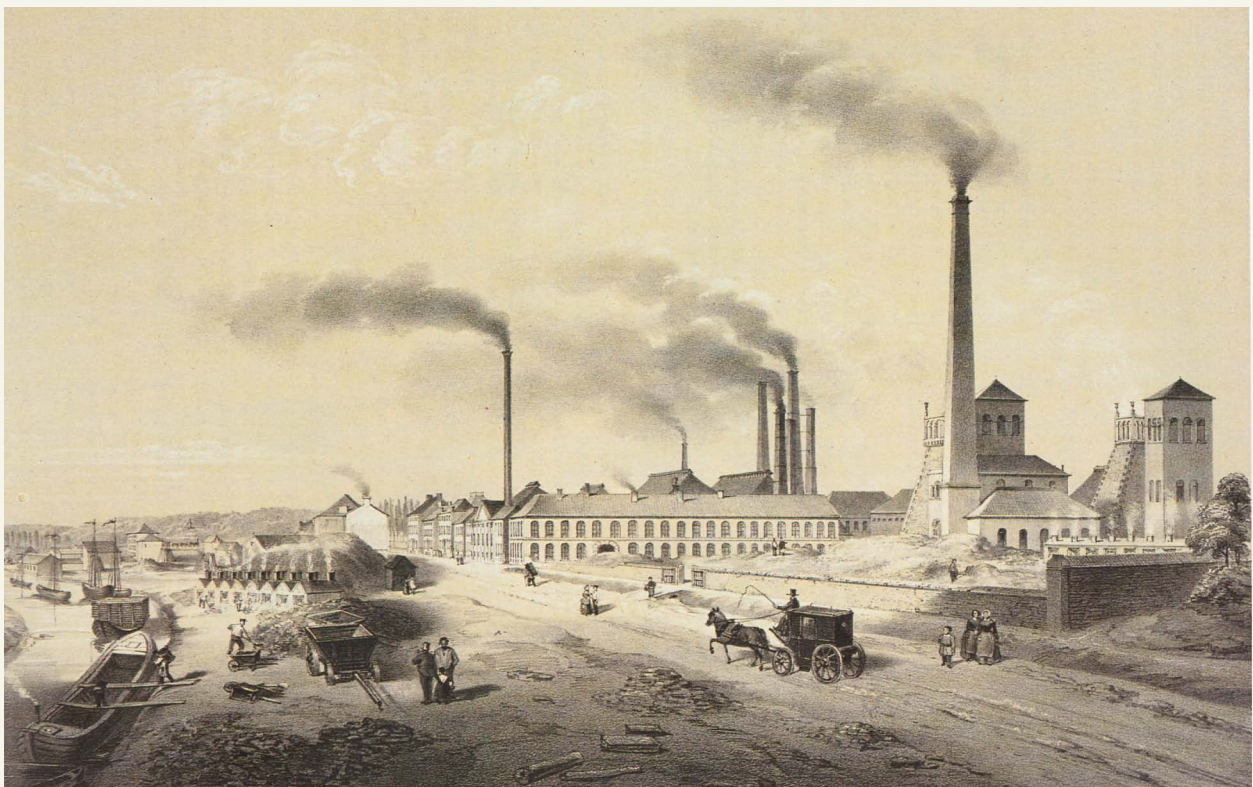
Les campagnes voient aussi évoluer leur physionomie et contribuent au développement de l'industrie, parfois à leurs dépens. Les difficultés considérables rencontrées, durant cette période, par les communautés rurales pour faire face aux réquisitions et impôts divers les amènent à emprunter à la bourgeoisie un argent souvent remboursé par la cession des communaux. 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 par les précédents propriétaires, servent alors de garantie et de levier pour l'industrie. La bourgeoisie en reprenant des seigneuries parfois entières s'inscrit ainsi dans le tissu rural et bénéficie du prestige qui est attaché à ces domaines. Dans le même contexte, certains châteaux font l'objet de transformations tandis que de nouvelles constructions voient le jour.

Le 18^e siècle est aussi caractérisé par un nouveau mouvement de déboisement d'envergure, lié au développement de certaines industries. Cette exploitation des massifs, également victimes d'un excès des droits d'usage, se poursuit dans le courant du 19^e siècle, notamment pour favoriser l'exploitation de la houille.

L'essor industriel, la densité du réseau de transport et les transformations urbaines du 19^e siècle

Après le flottement engendré par les changements successifs de régime de la fin du 18^e et du début du 19^e siècles, l'industrie connaît, avec l'indépendance de la Belgique, une expansion considérable – malgré des nuances sectorielles et/ou conjoncturelles – qui fait de la région de la Haine et de la Sambre, avec celle de Liège, l'un des poumons économiques du pays.

Trois bassins, qui se sont dessinés au fil du temps, se distinguent. La région de Charleroi et, dans une moindre mesure, celle du Centre se caractérisent par la consolidation d'une filière complète allant du charbon aux constructions métalliques en passant par la sidérurgie. L'industrie verrière se développe également de manière considérable à Charleroi et dans ses environs. Le Borinage, par contre, qui destine son charbon surtout à la consommation domestique ou à l'exportation, compte peu d'industries en aval de l'exploitation de la houille. Le Centre – dont l'industrialisation un peu plus tardive a été le fruit de l'impulsion donnée par les deux autres bassins – prend véritablement son essor avec l'installation de sociétés métallurgiques nouvelles dans le troisième quart du 19^e siècle.



Source : Van Herten B. et alii (1995). *La Belgique industrielle en 1850*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, p. 146.

La gravure représente les laminoirs, hauts fourneaux, forges, fonderies et usines de la Providence à Marchienne-au-Pont. L'ensemble est rassemblé en une société anonyme fondée par la famille Puissant en 1838.

Outre l'influence potentielle d'une main-d'œuvre spécialisée difficile à déplacer, ces spécificités géographiques sont renforcées par le mouvement croissant de concentration horizontale et verticale des entreprises, déjà entamé au siècle passé mais plus fondamental encore durant cette période. D'une part, la création de sociétés anonymes permet de lever

des fonds suffisamment élevés pour mettre en œuvre des techniques plus modernes et plus performantes, ayant pour but d'améliorer la rentabilité des exploitations face à la concurrence venant de l'étranger. D'autre part, l'intégration d'entreprises diverses au sein d'un même groupe facilite les échanges, entre elles, de matières premières à des prix avantageux. Le rôle joué par une série d'acteurs dans cette évolution financière et économique (capitalistes montois au début du siècle, banques durant l'ensemble de celui-ci mais aussi investisseurs étrangers...) est crucial.

Conditionnée également par l'emploi de la machine à vapeur, qui produit de l'énergie en assez grande quantité et est donc particulièrement adaptée aux gros volumes de production, la taille des usines est importante. Tout un monde s'organise autour d'elles. Le paysage en est considérablement remodelé. Les espaces où se juxtapose et se mélange une série d'éléments se multiplient. Les fabriques, aux bâtiments nombreux et élevés, sont hérissées de cheminées et escortées – lorsqu'il s'agit de charbonnages – de châssis* à molette et de terrils en devenir. La masse de ceux-ci devient véritablement écrasante à la fin du siècle. La poussière et la fumée mais aussi le bruit accompagnent ces ensembles industriels. Un habitat ouvrier dense se tasse au pied des usines et le territoire est desservi par un réseau complexe de routes, de voies navigables et de lignes de chemin de fer. S'ajoutent encore d'autres bâtiments, notamment ceux destinés à la résidence des patrons ou des ingénieurs qui dirigent les travaux. Il s'agit le plus souvent de villas bourgeoises, voire de châteaux entourés d'un (petit) parc.

Le développement industriel considérable, auquel participe le nouveau secteur des industries chimiques vers la fin du 19^e siècle, va de pair avec le déploiement d'un réseau de transport extrêmement dense dans l'ensemble de la Haine et de la Sambre. L'un et l'autre agissent réciproquement comme facteurs de renforcement : le réseau permet de faire transiter les matières premières et d'écouler la production ; la production de matériaux, nécessaires au développement des moyens de transport en général (tant en Belgique qu'à l'étranger), stimule l'activité industrielle de l'ensemble et plus largement l'économie belge. Le boom observable dans le courant du 19^e siècle se caractérise par les grandes impulsions successives données tant par l'Etat – le rôle de facilitateur et de coordinateur lui est confié par l'idéologie libérale – que par le secteur privé (industries, banques...) aux différents types de transport, en commençant par la route, les voies d'eau puis enfin, le train. Le système mixte voulu au départ est progressivement délaissé à partir des années 1860 pour donner la préférence au rail, un choix tant économique que capitaliste, même si la voie d'eau subsiste.



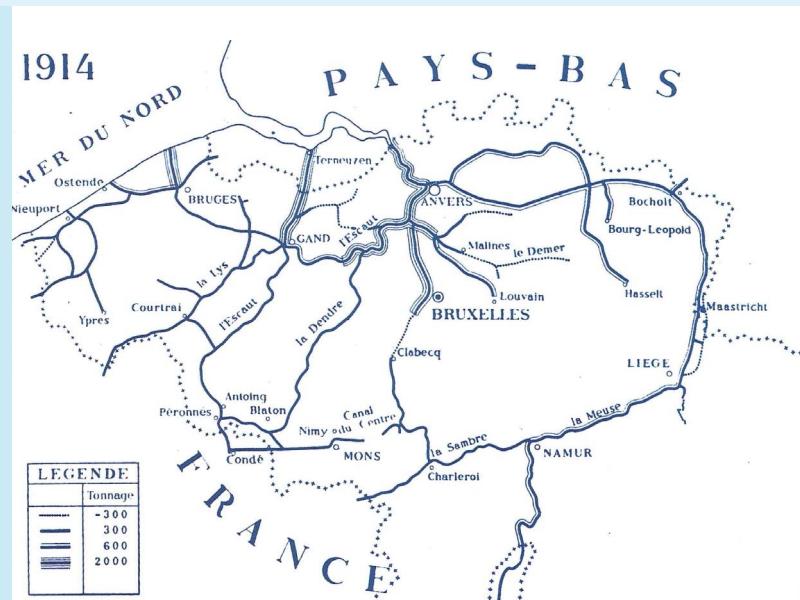
De faibles traces du réseau de chemin de fer vicinal, qui s'est considérablement développé dans l'ensemble paysager dans les dernières années du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, sont encore perceptibles ici et là : le tram est toujours en activité dans certaines communes comme Anderlues ou Charleroi mais, bien souvent, seuls les accotements élargis, investis par le parking (à droite sur la photo) rappellent que de nombreuses lignes vicinales empruntaient les rues et chaussées. Les aubettes, la plupart des câbles électriques ou des rails ont été enlevés.

La route, l'eau et le rail

Entamée sous le régime autrichien, l'extension du réseau routier stagne au début du 19^e siècle puis reprend sous Guillaume I^{er}. La Belgique nouvelle poursuit la densification de la grande voirie et développe également les chemins vicinaux. Les industries, les communes ou encore certaines sociétés financières y participent par le biais de concessions. Mais dès 1850, il faut compter avec la concurrence du chemin de fer qui entraîne une stabilisation rapide du réseau de grande voirie dans l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre. Cependant, des chaussées permettant de relier les villages au chemin de fer continuent d'être créées. L'invention et la diffusion des véhicules équipés de moteur à combustion renverse la tendance à partir de l'extrême fin du 19^e siècle.

Source : Willems G. (1955). « Le réseau des voies navigables belges. Son passé, son avenir », *Revue de la navigation intérieure et rhénane*, 25 juillet 1955, p. 467.

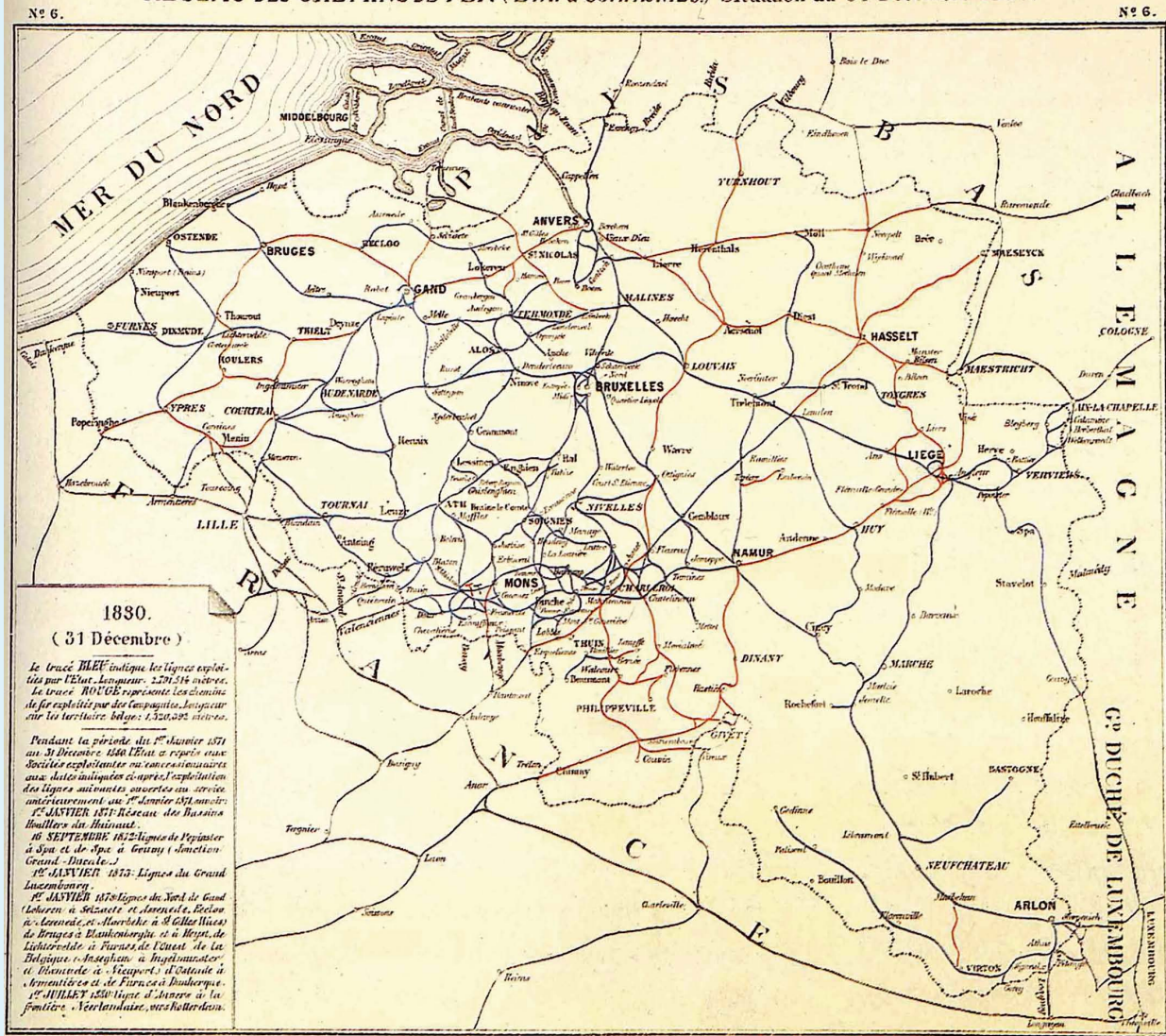
Les gabarits au début du 19^e siècle – on navigue sur des baquets pouvant supporter 70 tonnes – sont modestes mais constituent une avancée par rapport à la route. Une première augmentation du tonnage (300 tonnes) dans la deuxième moitié du 19^e siècle est imposée du fait du développement économique et de la concurrence du chemin de fer. Elle nécessite la rectification de certains tracés et l'adaptation des écluses. Le passage au gabarit de 1 350 tonnes n'a lieu qu'après la Seconde Guerre mondiale bien qu'il soit réclamé dès les années 1930 par les industriels qui redoutent la concurrence du canal Albert (2 000 tonnes) et sont confrontés aux difficultés liées à la crise de 1929 (premières délocalisations, cherté du chemin de fer).



Parallèlement au réseau routier, les voies d'eau se multiplient. Les régimes français et hollandais lancent une première vague de travaux dont certains ne sont achevés qu'après l'indépendance : construction des canaux de Mons – Condé (inauguré en 1814), de Pommeroeul – Antoin (ouvert en 1827 et seulement très partiellement dans l'ensemble), de Charleroi – Bruxelles (entamé en 1826) et canalisation de la Sambre (à partir de 1825). La région du Centre est reliée au canal de Charleroi en 1839 mais la voie d'eau entre ce dernier et Mons n'est entièrement terminée qu'en 1917, suite aux problèmes techniques constitués par le franchissement du seuil entre les bassins de la Haine et de la Sambre.

Le rail apparaît dans l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre avant l'ouverture de la première ligne officielle qui relie Bruxelles à Malines en 1835 : le charbonnage du Grand-Hornu l'installe dès 1830 pour faciliter ses transports internes. Son exemple inspire d'autres entreprises. L'innovation ne se fait pas sans heurts car les ouvriers craignent la perte de leur emploi. Dans les années qui suivent, les lignes installées par les industries ont avant tout pour but de raccorder les houillères aux voies d'eau.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER (ÉTAT & COMPAGNIES.) Situation au 31 Décembre 1880.



Source : Ministère des Travaux publics (1880). Album du développement progressif du réseau des routes, des voies navigables et des chemins de fer de 1830 à 1880, Bruxelles.

La carte du réseau de chemin de fer en 1880 montre bien la densité toute particulière des lignes et leur complexité dans l'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre.

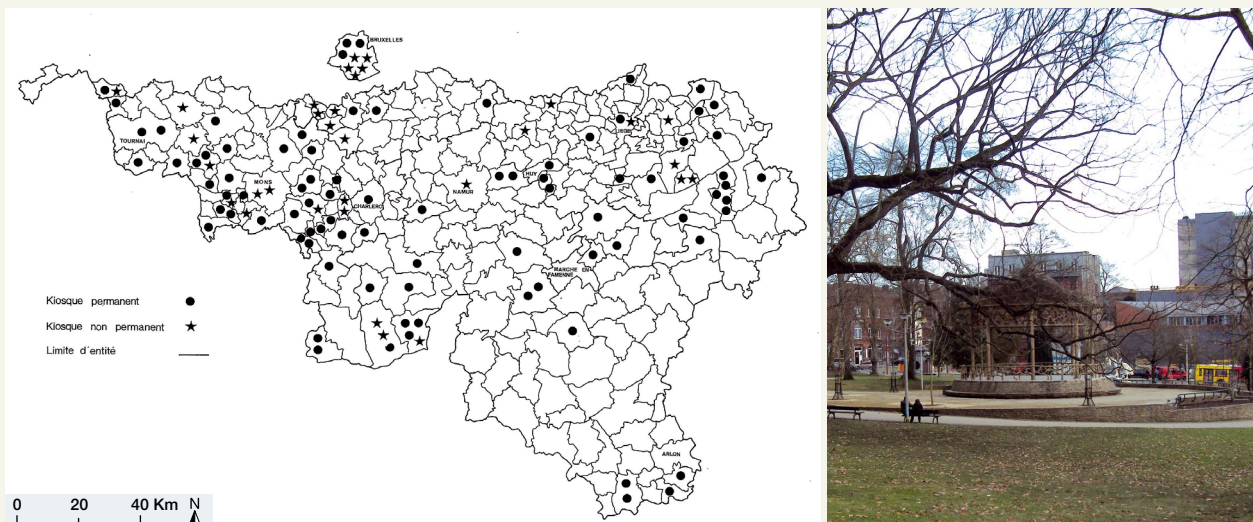
La première ligne officielle dans l'ensemble paysager est celle qui relie Bruxelles à la frontière française, terminée en 1842. Peu après, les créations de lignes se multiplient, encouragées par le système de concessions accordées par l'Etat, motivées par le profit et la concurrence et sans réelle vision d'ensemble. La région devient rapidement la mieux irriguée de Wallonie. Le rachat des lignes par l'Etat et la fusion des concessions à partir des années 1870 amènent une plus grande homogénéité du réseau.

Outre son rôle dans le transport des matières premières et des produits des usines, le chemin de fer a également exercé une influence sur la structuration de l'habitat : à partir de 1869, l'instauration des abonnements ouvriers permet une plus grande mobilité des travailleurs qui peuvent associer leur activité dans les fabriques ou les carrières à un domicile à la campagne et à une activité secondaire agricole.

D'importants bouleversements affectent le paysage urbain dans le courant du 19^e siècle. Certaines villes connaissent encore une nouvelle vague de fortifications durant la période hollandaise (c'est par exemple le cas à Charleroi et à Mons) mais la seconde moitié du 19^e siècle amène un démantèlement définitif des ouvrages militaires. Si certaines enceintes sont préservées et peuvent encore être observées aujourd'hui, comme celle de Binche, d'autres sont démolies.

De nouvelles formes d'aménagement urbain sont pilotées et déployées par la bourgeoisie aux commandes de l'Etat. Le centre ancien des villes fait l'objet de profondes transformations. On réalise de grandes percées, tandis que les canaux et les rivières sont couverts ou remplacés par des égouts. La place libérée par les enceintes permet le tracé de boulevards de promenade. Les villes qui s'étendaient rarement au-delà des limites historiques jusqu'au milieu du 19^e siècle voient se développer des faubourgs aisés aux rues larges et aérées, au plan plus géométrique. Des parcs, généralement à l'anglaise, sont aussi créés.

Au-delà de la volonté hygiéniste, les raisons des aménagements sont aussi politiques. La bourgeoisie voit là un moyen d'exprimer sa réussite économique mais aussi le progrès et la modernité. Le cœur des villes devient l'un des lieux-relais pour la construction d'une identité belge et l'affirmation de la puissance de la nation. Statues, fontaines fleurissent ici et là, dans la seconde moitié du 19^e siècle et jusqu'à la Première Guerre mondiale.



Source : Harlez de Deulin N. (1992). *Les kiosques à musique*, Coll. Héritages de Wallonie, MRW - Ed. du Perron, Allier-Liège, p. 101.
© ASBL Qualité-Village-Wallonie.

L'ensemble paysager de la Haine et de la Sambre compte la plus grande concentration de kiosques à musique en Wallonie. Construits à partir de la seconde moitié du 19^e siècle, ils sont à la fois un lieu de convergence de la communauté qui s'est prise d'un engouement pour les prestations musicales en plein air, le témoin d'une vie associative active et un support aux manifestations patriotiques. Dans les régions industrialisées, le kiosque est plus souvent un outil pour développer mais aussi pour encadrer les loisirs des ouvriers (fanfares, harmonies...). Certains sont d'ailleurs construits par les patrons.

La création de la ville de La Louvière remonte à la seconde moitié du 19^e siècle. L'ouverture de plusieurs voies de communication (embranchement du canal Charleroi – Bruxelles, ligne de chemin de fer Mons – La Louvière – Manage) à proximité du petit hameau de La Louvière, dépendant alors de la commune de Saint-Vaast, constitue une opportunité pour de nombreuses entreprises. Leur implantation, leur développement économique et la croissance démographique qui en résulte entraînent l'établissement de La Louvière en commune autonome.

Du logement ouvrier...

Le déploiement de l'industrie (charbonnages, sidérurgie, verreries, carrières...) est indissociablement lié à la multiplication de l'habitat ouvrier dans ses plus proches environs. Cette proximité est imposée par la longueur des journées de travail et les déplacements à pied mais aussi encouragée par le patronat qui souhaite garder à l'oeil sa main-d'œuvre.

Dans le courant du 19^e siècle, le meilleur et le pire se côtoient en cette matière, qui dépend au départ essentiellement de l'initiative privée, de personnes désireuses de rentabiliser leur propriété foncière. Un grand désordre urbanistique se développe en dehors de tout cadre, fait de conurbations mal structurées, tandis que les quartiers populaires et les faubourgs proches des ateliers se densifient de manière considérable. A certains endroits, les espaces ouverts et les jardins en intérieur d'îlots disparaissent.

Aux côtés de cette masse indistincte de rues, de ruelles, de passages bordés de petites maisons le plus souvent insalubres, des projets sont élaborés par quelques patrons pour mettre à disposition de leurs ouvriers un logement convenable. Les sites du Grand-Hornu (pour le Couchant de Mons) et de Bois-du-Luc (dans le bassin du Centre) constituent deux exemples monumentaux de cette volonté mue par un objectif philanthropique et disciplinaire. Les ensembles dédiés à l'habitat sont complétés par des équipements collectifs (école, salle des fêtes...).



A Bois-du-Luc, aux 166 logements organisés en carrés s'ajoutent une école, des magasins et un établissement hospitalier.

D'autres réalisations plus modestes voient aussi le jour comme la cité de l'Olive pour les charbonnages de Mariemont-Bascoup ou les logements construits par Boch à La Louvière. Cette démarche reste néanmoins marginale et se raréfie encore dans la seconde moitié du 19^e siècle, sous l'influence du libéralisme économique puis de la crise. Durant cette période, quelques projets similaires sont pourtant menés à bien à l'initiative de bureaux de bienfaisance communaux ou de sociétés anonymes.



Le mouvement coopératif qui se développe dans le dernier quart du 19^e siècle et constitue l'un des piliers du mouvement ouvrier a pour objectif de court-circuiter le commerce classique en fournissant aux ouvriers des produits de bonne qualité à bas prix. Il prend son envol avec la boulangerie et réinvestit ses bénéfices en créant d'autres commerces (pharmacies, boucheries...) mais aussi des structures visant à diffuser le message socialiste (journaux, maisons du peuple). Plusieurs témoins de ce mouvement sont encore visibles, dont certains sont particulièrement recherchés au niveau architectural. A gauche, la maison du peuple de Pâturages, inspirée par l'Art nouveau est l'œuvre de l'architecte Jules Bodson. A droite, celle de Dour, de l'architecte Van Craenenbroeck, est en style Art Déco*. Elle faisait au départ partie d'un ensemble plus vaste. Toutes deux sont classées.



... au logement social

L'Etat, en retrait jusqu'alors, prend quelques années après les émeutes de 1886 les premières mesures pour améliorer la condition ouvrière et notamment favoriser l'accès à la propriété grâce à des prêts peu élevés. Une série de sociétés municipales de logements sociaux voient également le jour, à partir du début du 20^e siècle. Le modèle privilégié par les investisseurs est celui de la petite maison unifamiliale pavillonnaire* ou en alignement viaire, accompagnée de son potager. Selon le pouvoir en place, la location à bas prix ou la propriété sont encouragées.

En 1919, la création de la Société nationale des logements et habitations à bon marché, qui encadre et soutient financièrement les sociétés locales, constitue un tournant majeur. La construction de logements sociaux, situés cette fois plus à l'écart des lieux de travail, est démultipliée et encouragée par un double objectif d'hygiène et de progrès social. De nombreuses cités-jardins sont édifiées dans ce contexte dans le courant des années 1920.

Les habitations inspirées du cottage anglais ou du courant Bauhaus* s'accompagnent d'espaces verts de qualité et de zones propices à la communication sociale, tandis que la monotonie engendrée par la similitude des constructions est compensée par leur organisation dans l'espace et la séparation des circulations. La diffusion et l'adoption de modèles et de plans-types entraînent cependant une certaine uniformité à l'échelle nationale au détriment de spécificités plus locales.

A partir des années 1930, ces conceptions évoluent, notamment à cause du contexte économique. Une série de logements sociaux doivent d'ailleurs être vendus par les sociétés pour financer de nouvelles constructions. On voit se développer des cités en blocs plurifamiliaux puis plus tard en barres perpendiculaires, qui privilégient souvent le nouveau matériau qu'est le béton.

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

Des changements importants se profilent à l'aube du 20^e siècle et marquent les années à venir. De manière générale, l'adoption de l'électricité dès la fin du 19^e siècle permet des productions d'un volume plus modeste et donc des usines et des fabriques aux gabarits plus petits. Le moteur à combustion libre du rail et les entreprises des nouveaux secteurs industriels peuvent donc s'implanter à distance du chemin de fer et souvent en dehors des villes où le terrain est moins cher.

Si la métallurgie et le verre maintiennent leur position, malgré quelques écueils, durant toute la première moitié du 20^e siècle, le secteur charbonnier montre quant à lui une évolution négative. Un certain déclin y est observé dès le dernier quart du 19^e siècle. Les entreprises se heurtent à la concurrence des autres charbonnages européens mais compensent la difficulté par l'expérience de leur main-d'œuvre et une modernisation continue. Après 1914, l'essor des nouveaux gisements campinois constitue un obstacle plus sérieux : les charbonnages hennuyers sont plus dispersés, produisent moins avec un nombre d'employés et d'ouvriers pourtant supérieur. Dans les années 1950, l'entente européenne qui prévoit la libre circulation du charbon sonne le glas et impose une fermeture progressive des sièges d'exploitation wallons, dont les infrastructures vieillies ne sont plus rentables.

Des paysages qui inspirent les artistes

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 les paysages les plus représentés de la Wallonie, que ce soit à travers la peinture, la photographie, la littérature ou la lithographie. Les courants esthétiques tels que le pittoresque, le sublime ou, par la suite, l'impressionnisme et le pointillisme y ont trouvé un matériau inspirant.

« 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. »

Camille Lemonnier décrit ici le Pays Noir dans *La Belgique*, publiée pour la première fois en 1888. Il en donne une vision qui se rattache à l'esthétique du sublime.

« 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. »

Dans les *Délices de la Belgique ou description historique, pittoresque et monumentale de ce royaume*, publié en 1846, Alphonse Wauters propose plutôt une image des paysages industriels de la région de Charleroi imprégnée par le pittoresque.

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.



Source : Constantin Meunier, *Le Pays noir*, non daté (avant 1905). Coll. Musée des Beaux-Arts de Tournai.

A la fin du 19^e et au fil du 20^e siècles, 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 les peintres Constantin Meunier, Eugène Boch, Pierre Paulus, Arsène Detry, les photographes Robert Melchers, Yves Auquier ou Georges Vercheval.

Plus récemment, les cinéastes Benoît Mariage (*Les convoyeurs attendent*) ou Eric-Emmanuel Schmitt (*Odette Toulemonde*) ont inscrit l'action de leur film au sein de ces paysages.