



UN CHARLEROI IMAGINAIRE...

AUTEUR : CHRISTIAN JOOSTEN

CHARLEROI
ARCHIVES

JUIN 2026 – N°15

*Jean Yernaux – maquette illustrant le développement du quartier de la porte
de Waterloo à Charleroi (AVCC – fonds Yernaux – projets architecturaux).*

PRÉAMBULE

Au cours de son histoire, le Charleroi « intra-ring » a subi de multiples transformations au gré de ses grands travaux. Démantèlement de la forteresse, comblement de la Sambre, apogée d'une société où la voiture était reine... Il est dès lors logique que les urbanistes aient eu une « vision » pour Charleroi, celle d'une cité idéale où tous les possibles pouvaient (co-)exister.

La plupart des plans ou projets que vous découvrirez ici n'ont jamais dépassé le stade de l'esquisse, du souhait. Pourtant, certains faillirent voir le jour, pour le plus grand bonheur (ou pas) des citoyens actuels qui verront ces utopies architecturales avec un tout autre regard que leurs créateurs.

Alors, prenons le temps de nous promener dans ce Charleroi qui n'a jamais vu le jour... ou presque !



*Jean Yernaux – la Cité administrative, quartier de la prison
(AVCC – fonds Yernaux – projets architecturaux).*

« AUGUSTE, DESSINE-MOI UNE VILLE »

À tout seigneur, tout honneur. Commençons donc avec Auguste Cador, le premier grand urbaniste de Charleroi. Entré en fonction comme architecte pour la Ville en 1854, il s'intéresse, dès 1862, aux possibilités à venir pour Charleroi puisque, devenue obsolète dans le nouveau plan de défense de la Belgique, la forteresse de Charleroi sait que ses jours sont comptés.

En mars 1866, l'Administration communale organise un concours dont l'objectif est de redessiner Charleroi sans ses murailles ; et si la Ville récompense le projet de MM. Rogmans et Plaquet, elle achète également les plans d'autres propositions d'agrandissements. Elle charge alors Auguste Cador de remanier les différentes propositions pour faire de Charleroi une cité moderne, industrielle et bourgeoise tout en conciliant ses déclivités naturelles, les demandes des habitants et du gouvernement belge. Il s'y attellera de 1867 à 1872. Après diverses corrections rectifiant d'autres modifications, il est difficile de dire combien de projets ont été réalisés, les travaux s'étalant sur plusieurs décennies. C'est ainsi, par exemple, que les terrains qui servirent à l'Exposition internationale de 1911 sont directement issus des décisions prises au dernier quart du 19^e siècle.

Avec la démolition des murailles, dès 1869, des quartiers jusque là distincts sont amenés à devenir un ensemble d'habitations cohérent. Auguste Cador décide de tracer de larges boulevards « haussmanniens » pour structurer l'espace et dote Charleroi, du moins sur plan, d'infrastructures modernes jusqu'alors absentes : théâtre, abattoirs, de nouvelles écoles plus spacieuses, mais surtout des parcs, comme il se doit dans toute cité de bonne tenue. Arrêtons-nous donc un instant sur ceux-ci.



(coll. privée Cador-Druart)

AUGUSTE CADOR (1822-1904)

Architecte communal de 1854 à 1873, Auguste Cador donne à Charleroi sa forme actuelle mais est également l'auteur de multiples demeures privées et d'un bâtiment cher au cœur des habitants, à savoir l'Eden. Hygiéniste, il s'attache à l'égouttage de la ville, rénove diverses églises à Couillet ou Fleurus, et est l'architecte de l'ancien collège des Jésuites. Son empreinte est indéniable dans le paysage actuel.



Voici le plan d'agrandissement de la ville de Charleroi dessiné par Auguste Cador en 1872. Les surfaces roses correspondent aux terrains conquis sur l'ancienne forteresse de Charleroi (coll. Soc. archéologique de Charleroi).



Détail d'un projet de 1866 (non attribué)
(coll. de la Soc. archéologique de Charleroi).



Détail d'un projet de 1867 (Rogmans et Plaquet ?)
(coll. de la Soc. archéologique de Charleroi).



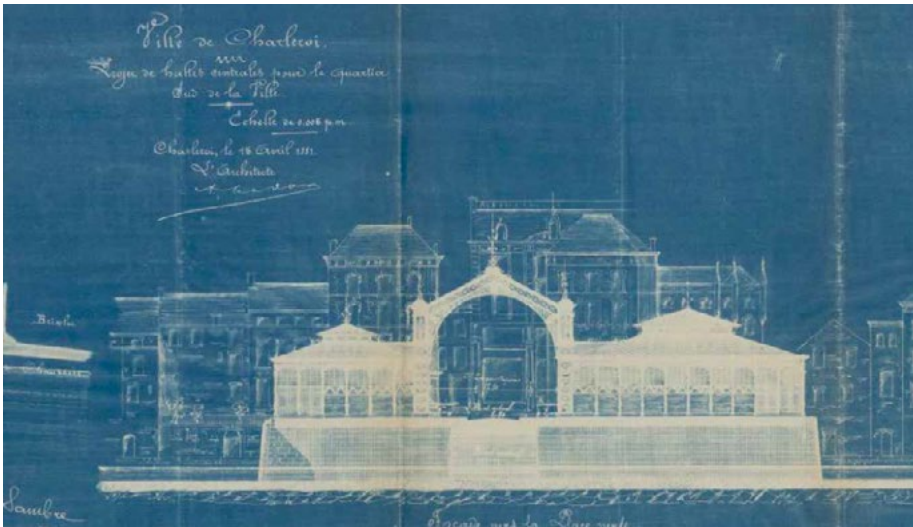
Détail d'une version de Cador (1872)
(coll. de la Soc. archéologique de Charleroi).

Ce qui interpelle directement, c'est ce square dans lequel un hôtel de ville doit voir le jour. D'abord ovoïde dans le plan de 1866, il devient trapézoïdal l'année suivante pour s'inscrire tout en longueur dans la version de 1872. La position même du bâtiment change. En le plaçant proche de la place de la Ville-Haute, comme en 1866, on établit un lien direct entre le cœur de la ville et son Administration alors que, dans la version suivante (1867), l'hôtel de ville est plus directement connecté à la ville-basse, tout en la surplombant. Enfin, en 1872, l'aspect plus majestueux du square s'efface pour revenir à une vision d'un bâtiment inséré dans le tissu urbain sans pour autant éliminer les jardins l'entourant.

Bien qu'inexistant dans la première approche des plans, l'implantation du futur parc Astrid s'impose rapidement ; mais ses dimensions vont grandement changer. Il prend une ampleur telle, en 1867, qu'il

coupaït, sur la droite, le centre-ville et ses quartiers périphériques. En 1872, il adopte un volume qui semble définitif, mais la pression immobilière oblige Cador à revoir ses plans jusqu'en 1881. Inauguré le 24 juin 1883, le parc de Charleroi est quasi identique à sa version actuelle, même s'il ne représente plus qu'un tiers de la surface de 1867. Une dernière modification viendra cependant raboter la partie le long du boulevard général Michel, lors des travaux du métro, au début des années 1990.

À noter également la naissance de la place du Manège qui, plutôt qu'un gros carrefour d'axes de circulation, devient un espace vert en 1872. Pour Auguste Cador, ces parcs ne sont pas anodins. En effet, à la différence d'une ville-basse déjà densément construite, il offre à la ville haute de larges boulevards périphériques qu'il trace, à chaque fois, en une perspective qui aboutit à un parc ; des quartiers entiers devant se développer autour même de ces espaces.



Présent dans les Archives du ministère des Travaux publics, le dossier portant le n°184 concerne le marché couvert sur la Sambre de Cador (AGR).

Le passage du Centre, en 1891, devait relier le boulevard Audent à la rue d'Orléans (AVCC- fonds Urbanisme, Charleroi, 1891/11).

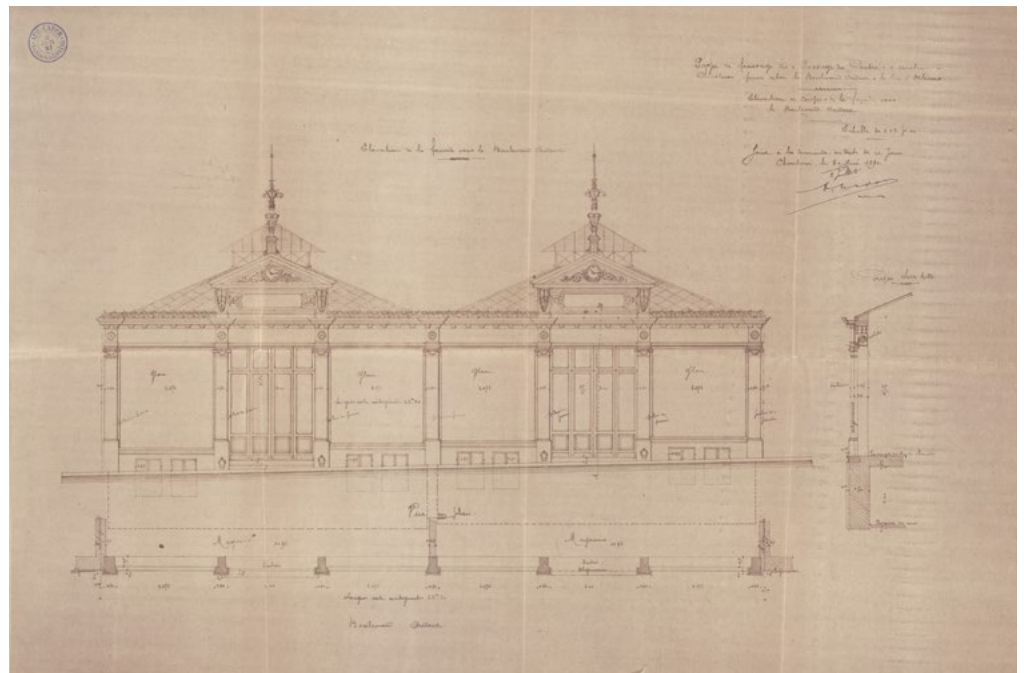
Mais ne réduisons pas Auguste Cador à son rôle seul d'urbaniste ! En industriel averti, il construit et exploite une usine à gaz, dès 1859, à Châtelet. Concessionnaire sur la commune pour le gaz de ville, il effectue l'installation de réverbères, des conduites...

En parallèle, il est le propriétaire d'un dépôt de zinc et de ciment dès 1848, rue du Comptoir à Charleroi ; magasin qui sera exploité plus tard par sa belle-fille, Georgina Cador-Dieu, épouse d'Auguste Cador (fils), lui aussi architecte ! Georgina Cador développe le catalogue des produits présentés, ajoutant vitres et glaces, dans un bâtiment situé avenue des Viaducs.

Son joyau, cependant, c'est l'Eden ! Pauvre en théâtre, Charleroi a un réel besoin de salles de spectacle.

Après plusieurs projets concurrents avortés, Auguste Cador propose d'ériger, en mars 1883, un Eden-Théâtre sur un terrain lui appartenant. Inauguré en octobre 1885, l'Eden prend rapidement une place importante dans les soirées mondaines de Charleroi. Taquin, un journaliste s'amuse d'un numéro de spectacle offert, le « Si j'étais roi ! » d'Adolphe Adam qui évoque un prince nommé Kadoor. « Prononcez Kadour, afin de ne pas confondre ! »^[1]. Bien qu'il ait nommé un directeur, Cador reste bien présent jusqu'en 1889 où il décide de mettre son théâtre en location.

Hélas pour lui, certains projets ne virent jamais le jour, à l'image de ce projet de halle couverte, proposé en 1881, et dont l'originalité était de se situer par-dessus la Sambre, sur l'actuel boulevard Tirou, dans le prolongement du pont de Sambre. Jugée fantaisiste par le ministère des Travaux publics, cette grande structure mélangeant verre et métal devait permettre l'installation d'un marché en plein centre-ville.



Ce refus l'incite, dix ans plus tard, à proposer un projet similaire sur un terrain lui appartenant, l'actuel boulevard Audent à la rue d'Orléans. L'idée était très clairement de faire tout à la fois un marché couvert et une galerie commerçante. Nouveau refus ! En cause, le fait que la Ville allait perdre le droit de place de maraîchers au profit d'un propriétaire particulier...

[1] -----, Inauguration de l'Eden-Théâtre : si j'étais roi ! In : *Gazette de Charleroi*, 18-10-1885, p.2.

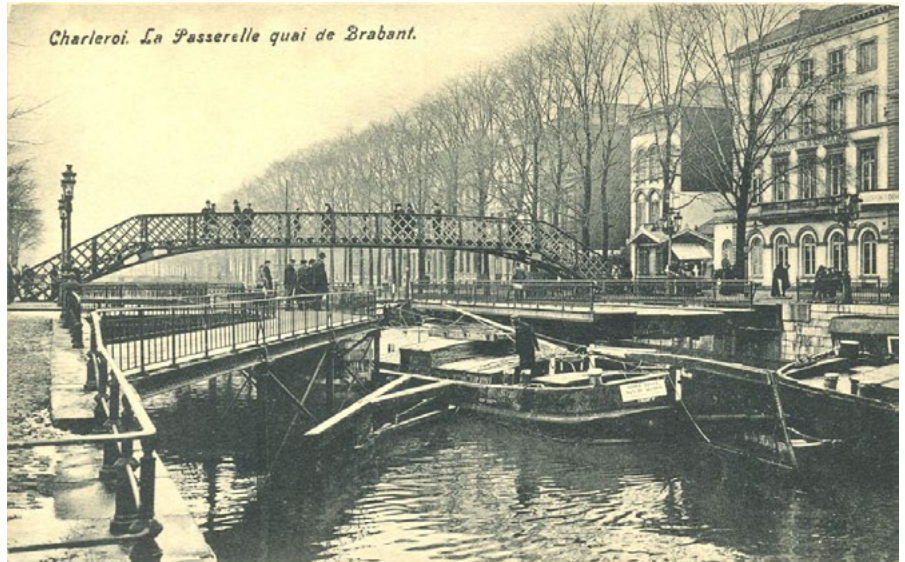
LE SQUARE DE LA GARE SELON ARMAND ROCHET

La Gazette de Charleroi, dans son édition du 23 mars 1899 (page 5), consacre une pleine page au projet réellement novateur d'un certain Armand Rochet, géomètre.

À cette époque, en effet, face à la gare, une antique construction enjambe la Sambre : le pont tournant. Lorsqu'un bateau trop haut pour passer sous le tablier du pont se présentait, un préposé actionnait un mécanisme qui faisait pivoter la structure du pont sur un axe. Ainsi fait, la voie était libre pour laisser passer le bateau ; le pont revenant à son état primitif dès après le passage. En parallèle, vers 1870, une passerelle métallique rehaussée avait été construite pour permettre une circulation en continu des piétons.

Émile Buisset, qui signe l'article de la Gazette, part de ce simple constat : « L'embellissement et l'amélioration du quartier de la Station préoccupent nos esthètes en voies publiques depuis nombre d'années. [...] Les abords de la gare méritent actuellement un perfectionnement, décisif cette fois, c'est la suppression de ces hideux obstacles, qui au souvenir des vétustes ponts-levis, ralentissent, étranglent même à l'entrée de la ville, la circulation hâtive des voyageurs et visiteurs de notre cité. »

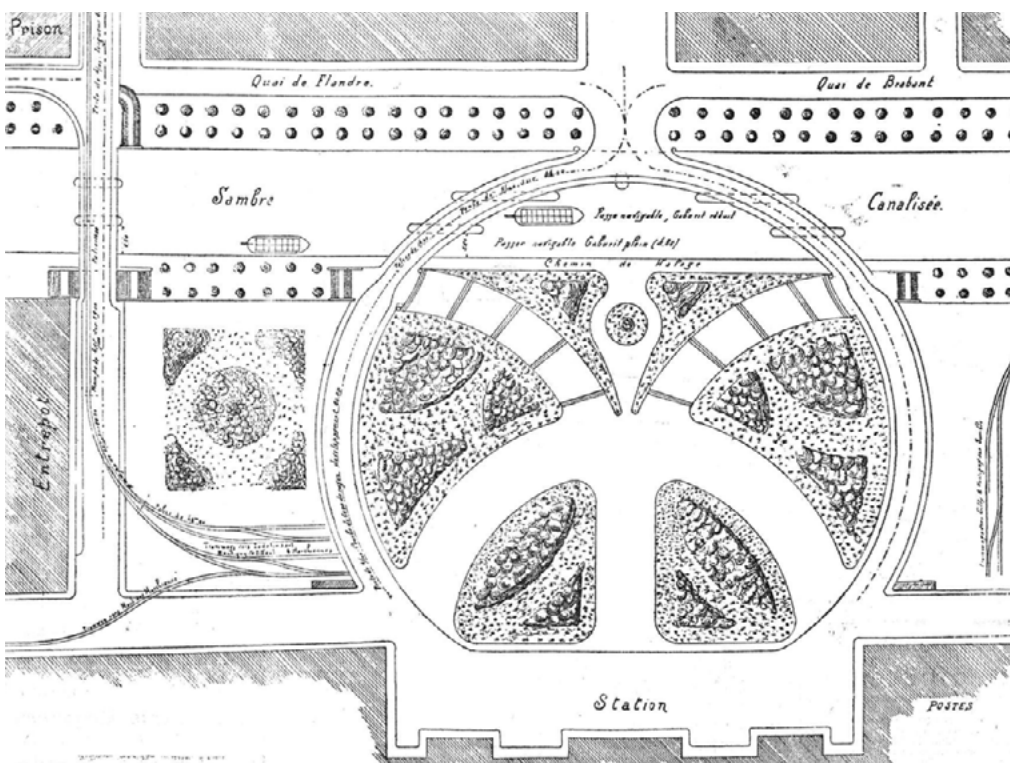
Mais l'idée d'Armand Rochet va bien au-delà d'un nouveau pont ; c'est toute la circulation et les abords de la gare qui sont repensés. Il modifie la voirie en créant un « fer à cheval » qui permet d'accéder en voiture au plus près de la gare et des terminus des tramways, tout en rehaussant la chaussée afin de permettre une libre-circulation



Carte postale (non datée) du pont tournant lors du passage d'une péniche de gros gabarit (AVCC – fonds icono – CHA-00218).

des péniches. Un large square ouvre un axe de vue directement sur la future place Buisset. Rochet n'en oublie cependant pas moins la relation qu'entretient Charleroi avec la Sambre. Des escaliers offrent l'accès au halage, fleuri lui aussi.

La solution qui sera finalement préconisée par les pouvoirs publics sera de déplacer l'écluse en amont et d'abaisser le niveau de l'eau par un creusement plus profond du canal de la Sambre.



Plan réalisé par Armand Rochet, tel qu'il apparaît dans la Gazette de Charleroi du 23-03-1899, page 5.

JEAN YERNAUX, LA VILLE À SA (DÉ-)MESURE

Apprécié autant que décrié, Jean Yernaux a porté, tout au long de sa carrière d'urbaniste, une vision ultramoderne pour Charleroi. Au-delà des projets présentés, il développait une idée, un réaménagement de la structure même de la ville pour laquelle il suggérait des transformations radicales. Certaines de ses idées sont encore bien présentes dans l'espace public et son influence, plus d'un demi-siècle après ses propositions, reste indéniable.

Au début des années 1970, Charleroi-ville ne se conjugue plus au singulier, mais au pluriel, avec les diverses communes limitrophes qui sont amenées, dans un avenir proche, à fusionner entre elles. En périphérie, une nouvelle prison répondant à des critères plus modernes et de sécurité se construit à Jamioulx, dès 1968. L'ancien dépôt des tramways (d'où la place homonyme) ne voit plus, depuis longtemps, des trolleys qui sont remplacés par des bus. L'atelier de réparation, les citernes d'hydrocarbures sont aussi amenés à déménager. Le tissu urbain de la ville ne s' imagine plus qu'en habitations, commerces et bureaux ; les industries, dépôts et hangars devant être transférés dans des zones plus à l'écart d'un cadre de vie que l'on veut sans pollution.

Cette époque correspond au développement des zonings de Jumet-Gosselies où, depuis 1968, Caterpillar Belgium s'est installé.

Répondant au slogan « la voiture, c'est la liberté ! », Yernaux a conçu un ring pour fluidifier une circulation qui encombre encore le centre-ville. Les trouées autoroutières au sein des quartiers sont vues comme un prix à payer pour la facilité de se déplacer, pour relier aisément les communes, mais aussi plus loin, Bruxelles, Mons, Liège ou Paris.

La voiture devient le symbole extérieur d'une réussite sociale dans la foulée des « *Golden years* » ; l'urbanisme des villes en est grandement modifié par l'abondance à prévoir en matière de parkings.

Jean Yernaux est le fruit de son époque. Sa conception d'une ville et des bâtiments qui la composent n'en sont que les résultantes. Alors, commençons par une des plus grandes ruptures proposées que tous les habitants connaissent, du moins partiellement... la place des Tramways et le quartier de l'ancienne prison !



(AVCC – fonds icono)

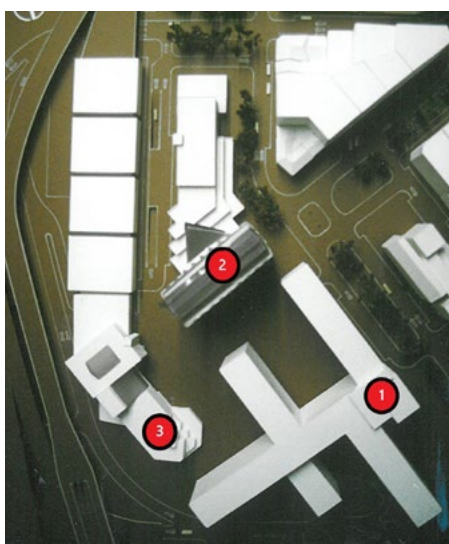
JEAN YERNAUX (1930-2024)

Élève de Joseph André, architecte réputé à Charleroi, Jean Yernaux va développer pour la ville une vision encline à l'architecture brutaliste, à l'image de la piscine Hélios dont il est le concepteur. D'une génération où le « tout à la voiture » était préconisé, il va imposer à la ville une modernité de circulation avec le petit ring et laisser sa patte reconnaissable dans la construction des différentes stations du métro de Charleroi.



Un héritage amené à disparaître et un espace urbain à recomposer.
(AVCC – fonds icono)

LA PLACE DES TRAMWAYS, DÉBUT D'UNE AVENTURE ARCHITECTURALE



Plan général du nouveau quartier de la prison, finalisé par Jean Yernaux en 1979 (AVCC – fonds Jean Yernaux)

Si, dès le milieu des années 1960, il existe des propositions pour remodeler le quartier entier par de nouvelles constructions, il faut cependant attendre plus de dix ans pour qu'enfin, certaines décisions prennent corps.

En effet, la présence d'un **Centre des Finances (1)**, le long de la rue Jean Monnet, est décidée au début des années 1980. Dessiné par l'architecte Pierre Louis, ce bâtiment, assez monolithique, n'est pourtant que la première phase d'un complexe beaucoup plus grand amené à se développer vers l'arrière, plus en parallèle à la Sambre. Alors que le bâtiment est à peine inauguré, la Ville craignant un effet trop massif du projet finalisé, Jean Yernaux est mandaté, vers 1985, pour redessiner la seconde phase qui, finalement, par manque d'argent, ne verra jamais le jour... C'est d'ailleurs pour cela qu'aujourd'hui encore, une partie de la structure est recouverte d'une protection qui devait disparaître avec l'aménagement de la seconde phase, bien visible dans l'élaboration des plans de secteur.

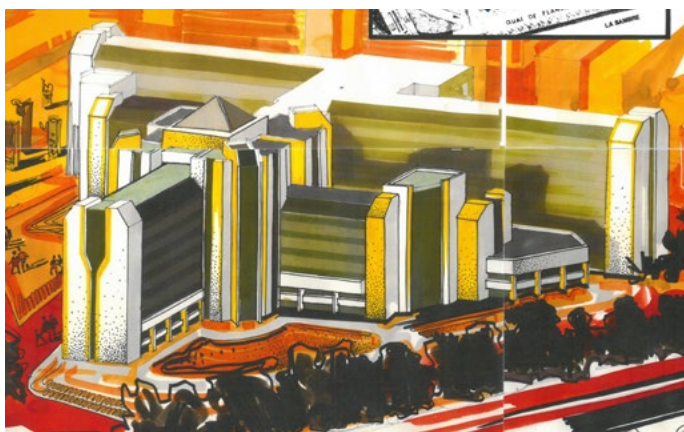
Le deuxième grand projet était ce qu'on appelle un « immeuble-signal », soit une construction donnant à un quartier une identité forte et autour de laquelle se créent diverses activités. Ce signal, c'est la **Cité administrative de Charleroi (2)** imaginée au début des années 1980.

Dans le prolongement de la fusion des communes de 1977, l'Administration communale envisage de rassembler ses différents services au sein d'un bâtiment unique (ou presque). Haute de 16 étages, cette construction tout en longueur devait s'ériger dans l'axe du boulevard Joseph Tirou.



Vue d'architecte du Centre des finances, réalisé par Pierre Louis (AVCC – fonds Jean Yernaux).

Si le projet n'a pas abouti, c'est parce qu'en cette période trouble où les restructurations d'usines sidérurgiques se succèdent, quand ce ne sont pas des fermetures pures et simples, à l'image du charbonnage du Roton (29 septembre 1984) ou de la Câblerie de Charleroi (15 juin 1985), les finances communales sont dans le rouge. Avec une jeunesse qui quitte la région, des revenus en baisse et une explosion du chômage, c'est tout un ensemble qui s'écroule. Ce sont les années terribles de Charleroi.

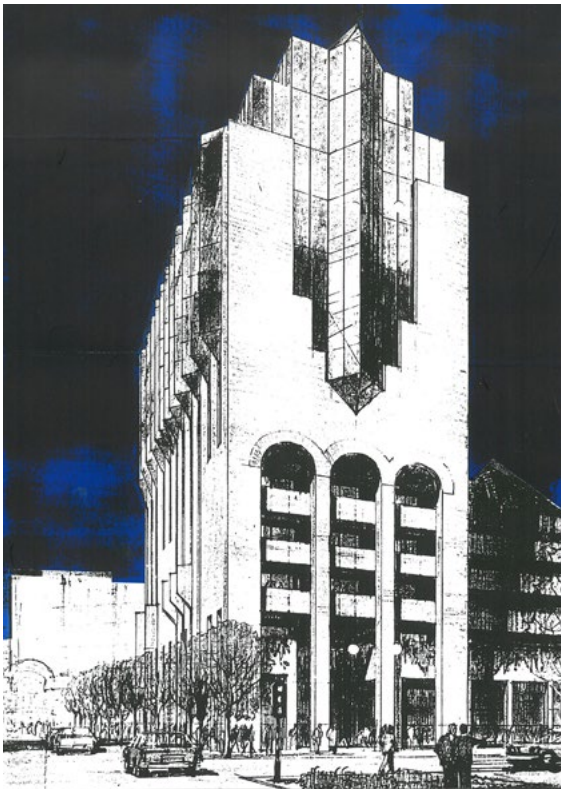


Dessin réalisé par Jean Yernaux pour la seconde phase du Centre des Finances (1985) (AVCC – fonds Jean Yernaux).

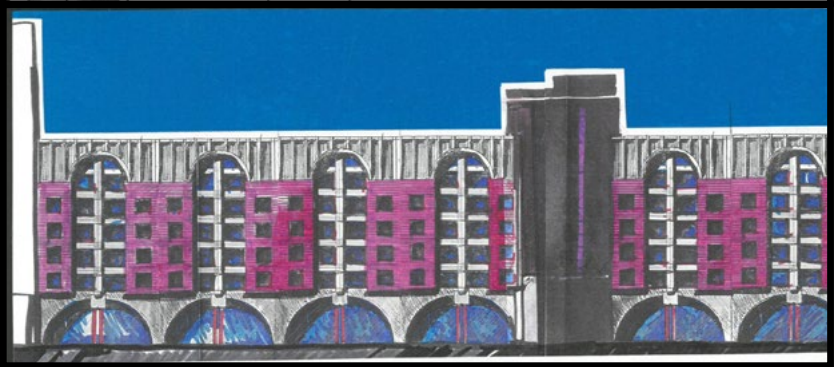
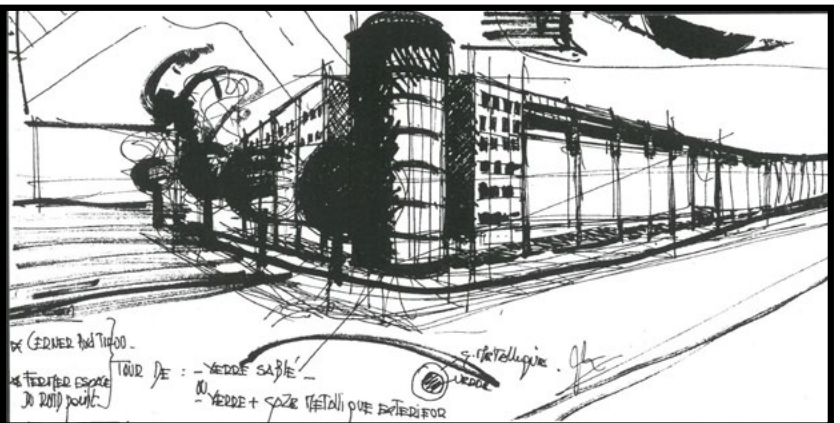
L'ŒUVRE MONUMENTALE DE



photo de la maquette de l'œuvre de Martin Guyaux (AVCC – fonds icono.)



La future cité administrative (AVCC – fonds Jean Yernaux).



Esquisses de Jean Yernaux pour le projet de la rue du Grand Central (AVCC – fonds Jean Yernaux).

Pourtant, la Ville gardera cette idée de cité administrative que l'on verra, au gré des projets, dans la caserne Trésignies, l'ancien tri postal de Charleroi (actuel E6K)... et pour finir à deux pas du projet initial de Yernaux, rue Jean Monnet. Au final, si le bâtiment de Jean Yernaux n'est resté qu'un projet, l'idée, elle, est restée dans les têtes pour enfin prendre forme aujourd'hui.

Même principe, ou presque, avec le **bâtiment administratif des TEC (3)**. Dans le projet initial, une extension s'inscrivant dans la courbe des voies du métro était prévue pour conserver les fonctions de réparation des trams ; elle sera finalement déplacée vers les dépôts en bordure de Charleroi. Seul le bâtiment administratif verra le jour. Et si celui-ci est encore bien présent, il sera remplacé par une des tours de logement prévues dans le nouveau plan de redynamisation du quartier. Plus récemment, l'idée d'une marina en plein centre-ville a beaucoup alimenté les conversations. Jugée inopportune par les instances régionales, difficilement finançable, la ville dédiera l'espace des activités nautiques en un large parc dans les années à venir.

C'est en 1987 que Jean Yernaux propose une transformation totale de la partie de la rue du Grand Central qui fait face à la place de la Digue. Le projet est de tout raser pour créer un ensemble bâti comprenant hôtel, galerie commerçante, logements et espaces de bureaux. L'idée première était de prolonger la fonction commerciale de l'axe rue de Dampremy-place de la Digue, pour l'occasion, complètement en piétonnier (la rue de Dampremy l'étant déjà depuis décembre 1979 !).

Même si ce projet n'a pas vu le jour, il est intéressant de noter que l'aspect complémentaire des moyens de locomotion avait été étudié. En effet, avec une gare proche (gare de l'Ouest), le métro, les bus au niveau de la gare et un parking de près de 500 places entre l'arrière du bâtiment et les voies de chemin de fer, on était déjà en présence d'un espace urbain désacralisant la voiture.

Enfin, si Jean Yernaux pose là aussi un geste fort en implantant, sur la place de la Digue, un bâtiment où le triangle domine avec une immense arche de circulation à sa base, il faut savoir qu'un projet similaire a été porté à la même époque par Jacques Depelsenaire.

MARTIN GUYAUX

Partie intégrante du redéploiement architectural, une sculpture monumentale de Martin Guyaux devait prendre place au bout du boulevard Joseph Tirou, sur l'emplacement initial de la cité administrative. De larges arches enjambaient les rues du carrefour, « de quoi susciter une relation physique et sensuelle étroite entre l'œuvre et l'automobiliste, entre l'œuvre et le piéton » (Jean Yernaux, 1985).

La sculpture, selon l'artiste, était « inspirée du climat sidérurgique ambiant et voulait exprimer la puissance des machines et l'émouvante humanité des travailleurs ». Démesurée, haute de plusieurs étages, d'un coût par trop excessif, cette œuvre, considérée comme un « geste artistique », ne dépassera pas le stade de la maquette... Quoique, à regarder de plus près la colonne de Martin Guyaux qui se trouve devant l'entrée du Centre des Finances, on perçoit très bien le lien entre le projet initial et la partie réalisée...

VARIATIONS SUR UN MÊME LIEU

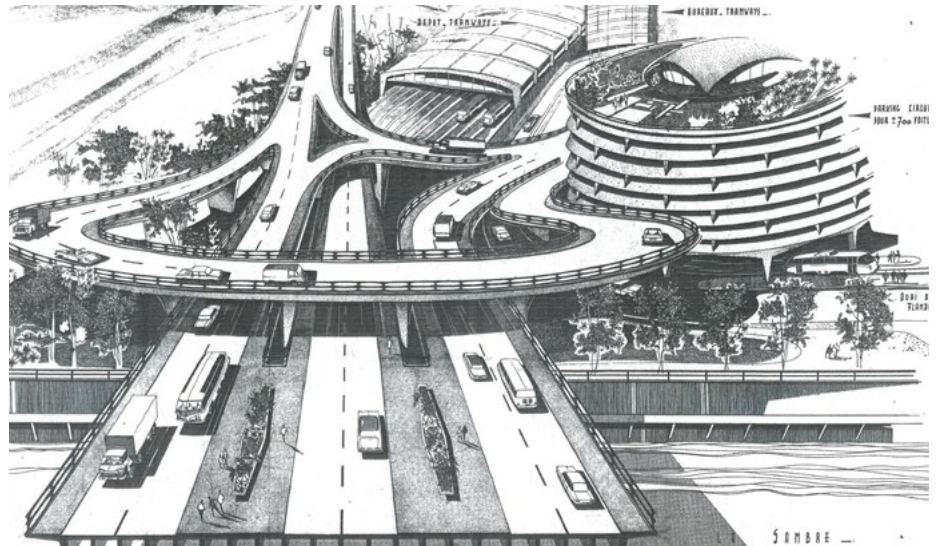
Les années 1963-1964 sont celles, pour Jean Yernaux, des premières esquisses visant à réduire la pression automobile à l'intérieur de la cité. Cependant, un de ses premiers projets a été de faire une percée, à travers la partie nord de Charleroi, pour amener l'autoroute de Bruxelles directement aux abords des quartiers. C'est ainsi que naît **l'aménagement routier de la prison**, fort de ses 6 bandes de circulation et de ses sorties d'autoroute devant amener directement l'automobiliste sur le bout du boulevard Tirou.

Deux éléments sont à noter : le premier est ce « silo à voitures » (l'expression a été utilisée par Jean Yernaux) devant contenir près de 700 voitures et surmonté d'un jardin permettant une vision sur la ville. Le second élément est plus particulier, car, à mieux regarder la vue d'architecte, on remarque que les piétons pouvaient déambuler entre les bandes de circulation.

Si le projet peut paraître « farfelu », il s'affinera très rapidement pour arriver à la solution que nous connaissons tous aujourd'hui et que nous devons à Jean Yernaux : le ring de Charleroi.

Autre époque, autre projet ! Dès avril 1969, dans le quartier de l'ancienne prison, la Ville de Charleroi s'engage à accueillir un **centre de production TV-radio de la RTB** (pas encore F !); cette décision est confirmée par le conseil d'administration de cette dernière en juin de la même année.

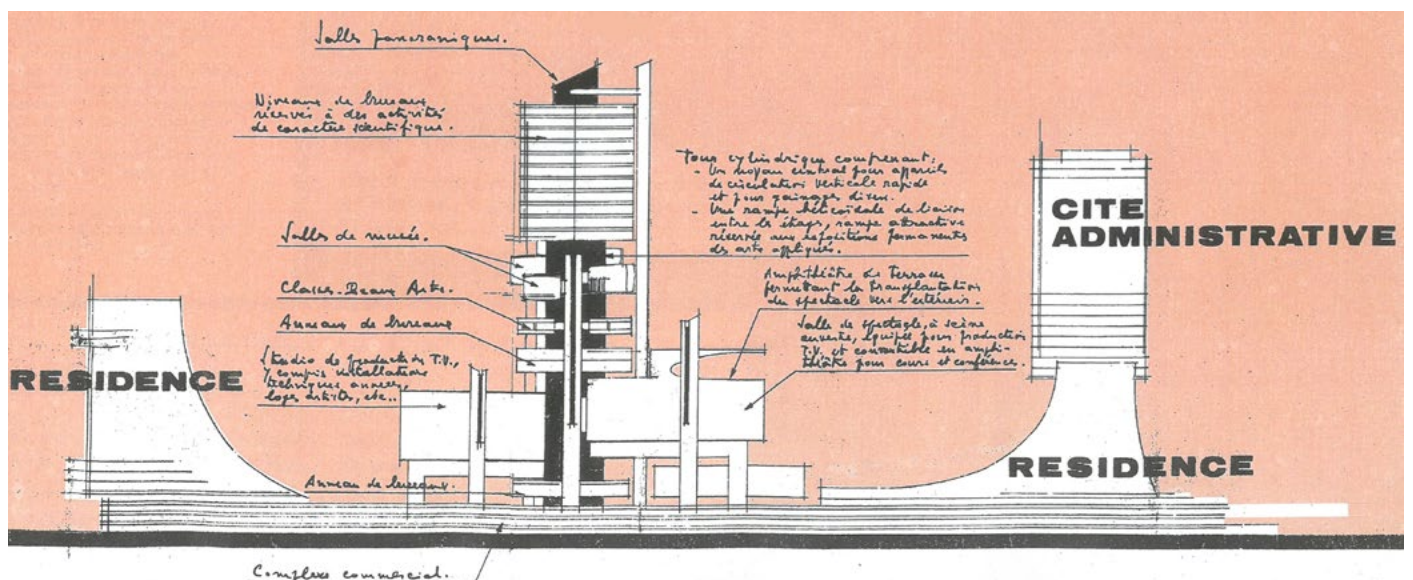
En septembre 1970, Jean Yernaux soumet un projet novateur en tous points : une tour totalement futuriste avec des espaces propres à chaque département de la télévision et radio belges. « À ces composantes devaient s'ajouter, selon un programme arrêté par les



Esquisse datant de mars 1963 pour l'irrigation automobile de Charleroi (AVCC – fonds Jean Yernaux).

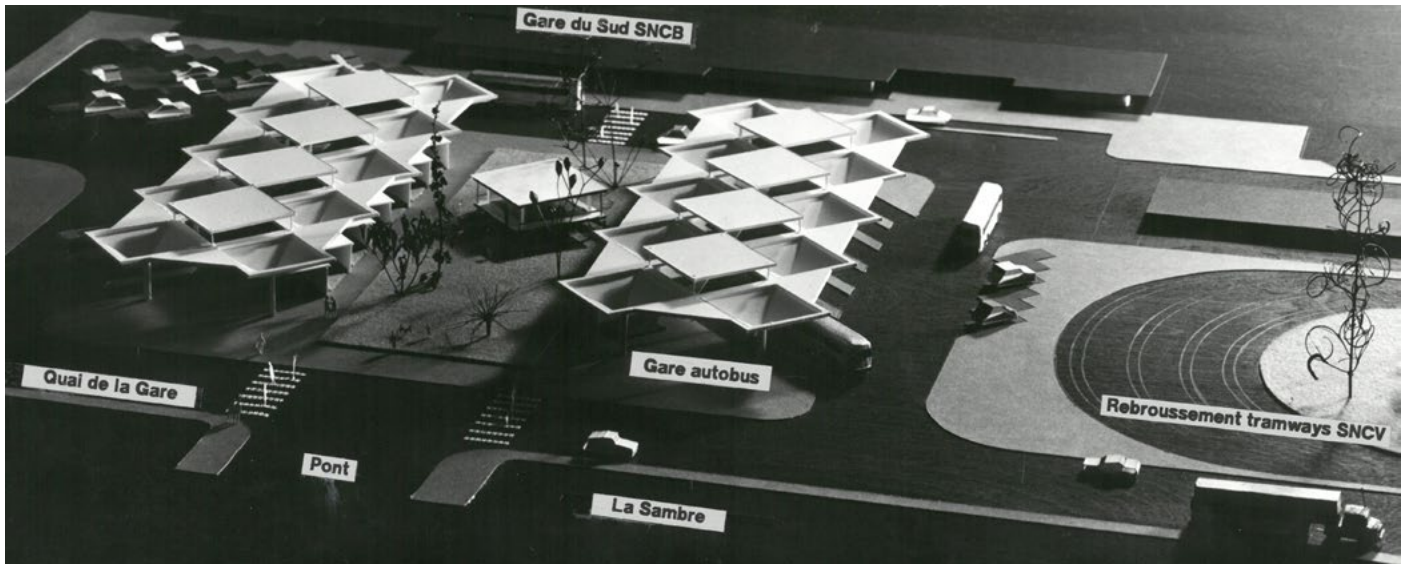
autorités communales : un théâtre de 350 places ; un musée et une bibliothèque, une académie des beaux-arts, des écoles gardienne et primaire, des services urbains, de 380 à 400 logements » et des bureaux sur plusieurs plateaux.

Ces différents éléments pouvaient se greffer sur « un puissant cylindre d'accrochage pourvu en son intérieur, de bas en haut, d'une rampe hélicoïdale de circulation » ; un peu comme des boîtes que l'on placerait, en fonction des besoins, au niveau désiré. « Des fûts extérieurs intégrant des batteries d'escaliers et d'ascenseurs devaient compléter le squelette de la construction », expliquera-t-il en évoquant le projet. Cette approche a été jugée, à l'époque, comme trop ambitieuse...



Esquisse générale du centre de la RTB avec les extensions demandées par la Ville de Charleroi (1970) (AVCC – fonds Jean Yernaux).

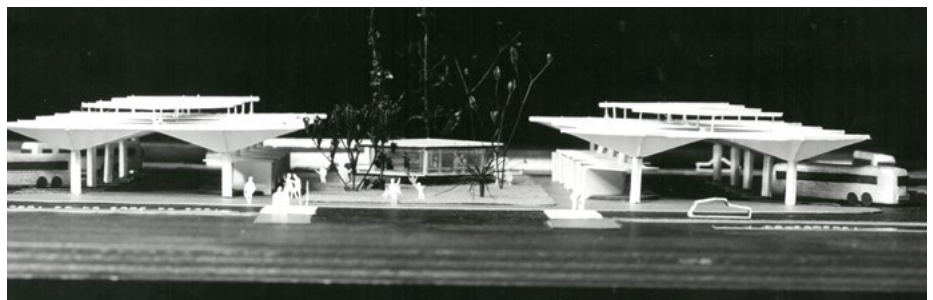
LES AMÉNAGEMENTS DE LA GARE DU SUD



À chaque époque, son idée pour faire de l'esplanade de la principale gare de Charleroi un espace convivial et utile. En 1965, Jean Yernaux propose deux idées « complémentaires ». La première est de rassembler en deux blocs les différents arrêts de bus sous des abribus qui, si vous êtes utilisateurs des TEC, devraient vous rappeler le design de ceux qui existent aujourd'hui. La volonté était de donner à l'esplanade un rôle de gare multimodale avec le train, le lien direct aux transports en commun et des dégagements pour les « dépose-minute ».

Si le projet a son succès, il est cependant abandonné lorsque les pouvoirs publics privilégient, pour Charleroi, une solution de métro léger à travers l'agglomération.

Le second aménagement est plus clivant, mais tellement en lien avec la société du tout à la voiture de la décennie 1960. Bordant l'esplanade, un parking pour 1 440 voitures devait voir le jour sur une surface de près de 12 000 m² (200 m de long sur 60 m de large) avec, en sus, une piste d'atterrissage pour hélicoptère. Ici aussi, à y regarder de plus près, on peut percevoir le style architectural que l'on retrouvera dans le bâtiment de la piscine Hélios, quelques années plus tard.



Aménagement de l'esplanade de la gare. D'un côté, les bus et de l'autre, l'imposant parking (AVCC – fonds Jean Yernaux).



LA TROUÉE (IN-)VISIBLE DU MÉTRO DE CHARLEROI

S'il est un axe routier qui a fondamentalement changé à Charleroi depuis ces cinquante dernières années, c'est bien celui qui va du pont de l'Écluse vers la rue du Pont-Neuf, Général Michel et la partie du boulevard Zoé Drion vers le rond-point du Marsupilami !

Devenu un passage contournant le centre-ville, cet axe s'est engorgé rapidement parce que la voirie n'était pas prévue pour accueillir un flot de voitures toujours plus grand. De plus, et ce, depuis de très nombreuses années, le goulot de circulation qu'était la rue du Pont-Neuf faisait l'objet, quotidiennement, de bouchons. Quand les pouvoirs publics ont imaginé un tracé de métro léger à travers la ville et ses communes limitrophes, c'était avec l'idée très claire de diminuer, en surface, le nombre de voitures. Cependant, peu de Carolos imaginaient l'importance des travaux qu'une telle décision allait engendrer...

Tout d'abord, pour être pleinement utile, il fallait terminer « la boucle de Charleroi », car si le métro circulait bien de la gare du Sud vers celle de l'Ouest jusqu'à la station Waterloo et Beaux-Arts, la partie est de la ville de Charleroi était, elle, sans aucun métro.

L'implantation du métro, en sous-sol, va donc redessiner complètement la partie allant du square Hiernaux au parc Astrid, en passant par le boulevard Zoé Drion et l'avenue Général Michel. Toute une série



Le goulot de la rue du Pont-Neuf, au début des années 1980 et une vue actuelle (Google maps) (AVCC – fonds Jean Yernaux).

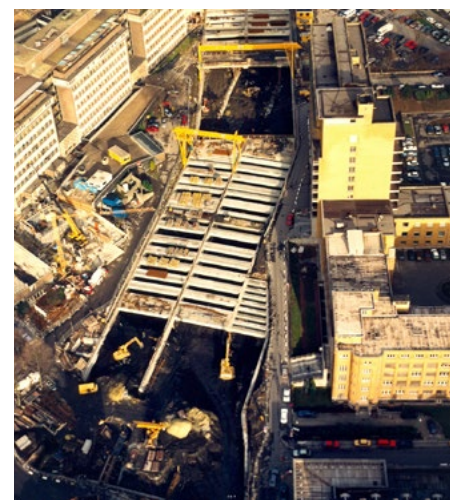


Alors en pleins travaux, la rue du Pont-Neuf laisse apparaître une partie de l'îlot du Collège du Sacré-Cœur avec, sur la gauche, l'entrée de la rue de Montigny (AVCC – fonds Jean Yernaux).

d'impétrants sont à modifier (égouts, électricité, gaz, eau...) en plus d'espaces plus larges à imaginer pour accueillir les futures stations du métro. C'est d'ailleurs lors de ces travaux qu'aura lieu la dernière transformation du parc Astrid avec un « robotage » de sa surface en prévision de la création de la station « Parc ».

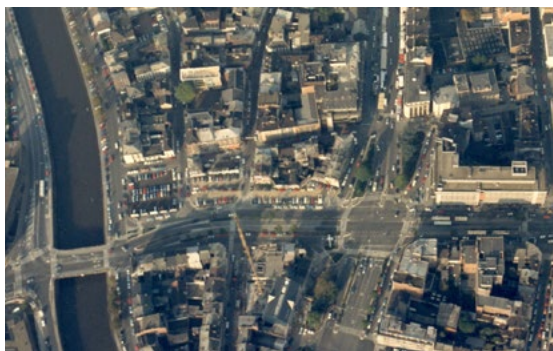
Mais, me direz-vous, ces travaux ont été réalisés ! Où est donc le Charleroi imaginaire ?

Si les travaux du métro avaient déjà engendré d'énormes travaux, la fin de la boucle qui partait du parc Astrid vers les quais allait être un véritable casse-tête.



Vue aérienne du boulevard Zoé Drion, en 1990, lors de l'implantation du métro en sous-sol (AVCC – fonds icono).

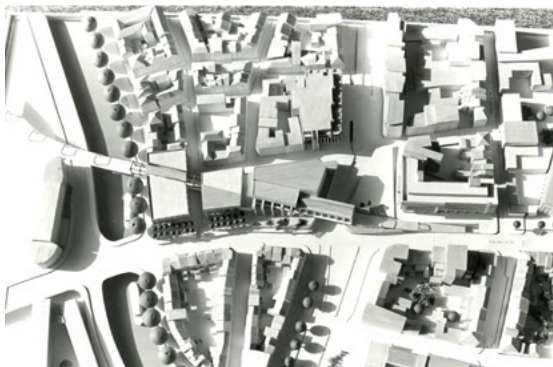
Devant de telles contraintes, qu'il évoque d'ailleurs dans un courrier aux autorités communales, Jean Yernaux va créer des espaces de bureaux tout en masquant la ligne de métro dans le paysage urbain. « Élaborée en 1983-84, la ligne de bouclage est du métro à la ville-basse devait traverser l'îlot Écluse-Ferrer en aérien, à environ 4 m de hauteur, avant de franchir la Sambre et rejoindre la Gare du Sud. Sur base du projet arrêté à cette époque, il était envisagé de faire passer les tramways en tunnel dans les nouveaux bâtiments prévus dans le périmètre à restructurer ; une station de métro, intégrée à ces bâtiments, devait être aménagée en face de la rue de Marcinelle. » Cette implantation en aérien rendait obligatoire la destruction de quartiers entiers sans pour autant bloquer l'axe du boulevard Tirou vers la route de Philippeville.



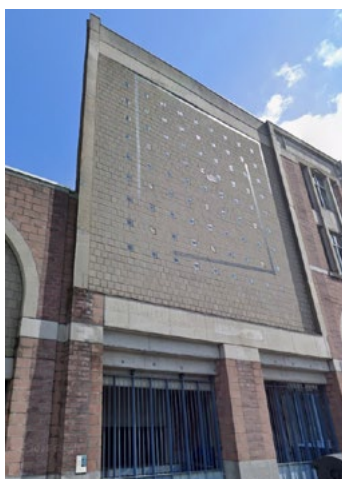
Vue aérienne des îlots Écluse-Ferrer après démolition et le projet d'aménagement de Jean Yernaux (AVCC – icono.).



Voici une vue de la rue de l'Écluse, telle qu'elle existait vers 1980, et actuellement AVCC – fonds Jean Yernaux et Google maps.



Maquette de profil des constructions projetées. Sur la droite, on remarque le plan incliné surplombant le boulevard Tirou.

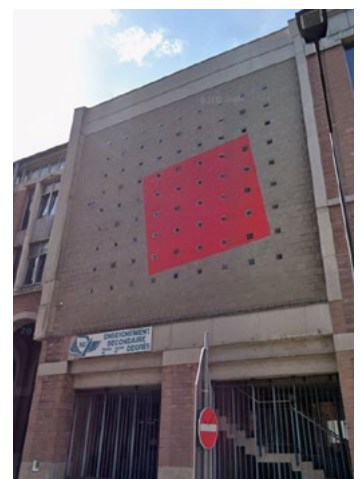


[Google maps]

Pendant de nombreuses années, ce projet gardera la préférence des pouvoirs locaux. Ce n'est qu'en 2002 que la décision finale sera prise de placer le métro au niveau du sol, ouvrant, de fait, les îlots démolis à la construction, donnant à la rue de l'Écluse et au quartier son aspect actuel.

Parmi les éléments intéressants, vous remarquerez que les bâtiments actuels ont conservé le principe architectural de l'époque avec des fenêtres en triangle sur le haut du bâtiment, l'utilisation de la brique ocre.

Les traces les plus visibles de ce projet en aérien se trouvent sur les façades de l'extension de l'Institut Notre-Dame de Charleroi, inaugurée au début des années 1990. Tant le long des quais que dans la partie à front de rue de Charleville, un large pan de blocs gris ceinture l'espace que devait prendre le métro.



[Google maps]

LA FACULTÉ DE MÉDECINE DE CHARLEROI

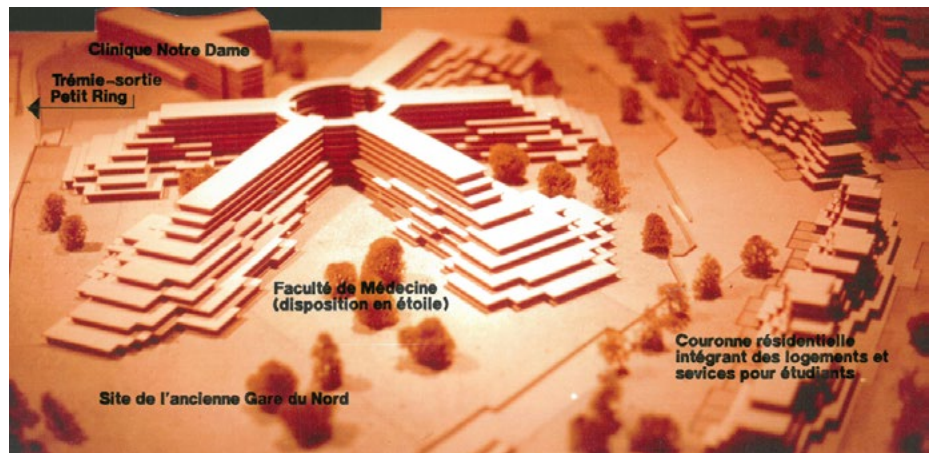


Le terril du bois d'el bol, en 1981, vit ses dernières heures en vue d'une réappropriation des terrains (AVCC – icono.).

Si l'accent a surtout été porté au sud de la ville de Charleroi, la partie nord n'a pas été en reste pour de grands projets, à commencer par celui de la faculté de médecine.

En effet, la question d'une implantation universitaire dans la ville se pose depuis plusieurs décennies. En avril 1969, la Conférence économique de Charleroi indique que « le potentiel économique et humain de la région de Charleroi justifie qu'elle devienne le siège d'activités universitaires. L'agglomération de Charleroi est le troisième centre hospitalier de Belgique. La Province du Hainaut, la plus importante de Wallonie, doit disposer d'une université complète et démocratique »^[2].

En relation et avec le soutien de l'université de Mons, Charleroi va militer pour que cette faculté voit le jour. Las, en 1973, malgré plusieurs intentions positives, la cause semble entendue. D'autant plus qu'Anvers, elle, a eu l'autorisation d'implanter une faculté de médecine dans sa ville... Il n'en fallait pas plus pour faire entrer la question communautaire dans le débat. Malgré son pôle hospitalier à la pointe, des chercheurs et étudiants en abondance dans les hôpitaux, rien n'y a jamais fait.



Parmi les projets imaginés par Jean Yernaux, celui d'un bâtiment en étoile semblait le plus probable, entouré par du logement étudiant (AVCC – fonds Jean Yernaux).



Plan d'implantation d'un quartier mixant logements, commerces et services (1976-1977) (AVCC – fonds Jean Yernaux).

Pourtant, l'implantation était déjà décidée, en bordure de l'hôpital Fabiola, le long de la Grand'rue qui mène à Gilly, sur un terril que l'on pensait déjà araser dans un but de reconversion. Se seraient retrouvés, autour des bâtiments scolaires, les logements et le centre d'activités estudiantin.

Dans les années qui suivirent, un autre projet mêlant habitat, commerces et services verra le jour sur ce même terril, sans pour autant parvenir à se concrétiser. Il faudra attendre le projet de centre commercial « Ville2 », inauguré en 1990, pour voir enfin cette partie de ville reconquise.

^[2] Front commun pour la Promotion intellectuelle de la Région de Charleroi, la faculté de médecine à Charleroi. Conseil provincial d'Agglomération de Charleroi, ca. 1973, 36p.

UN NOUVEAU QUARTIER AUX BEAUX-ARTS

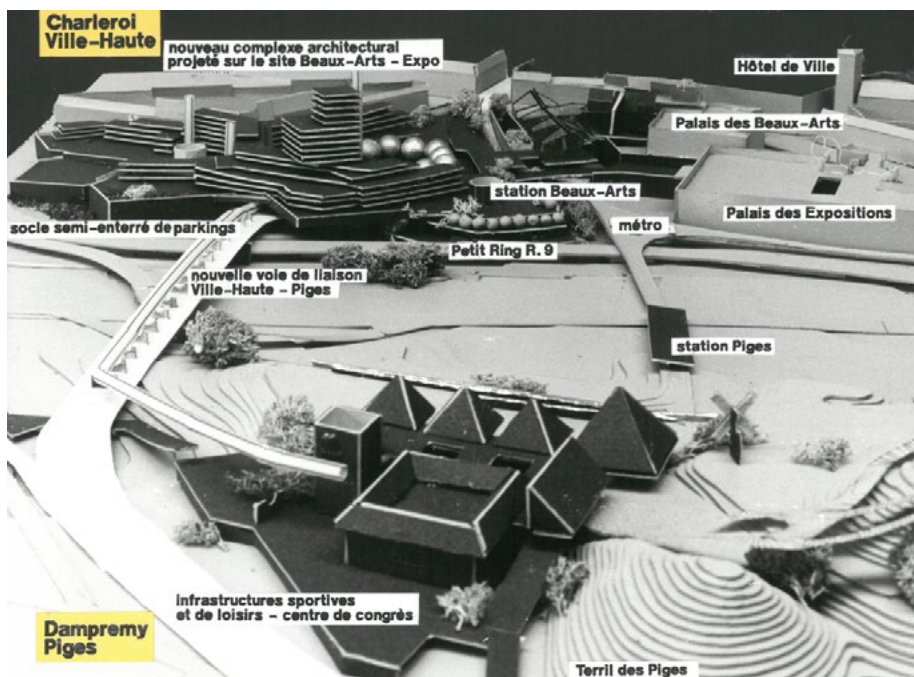


Maquette du projet de 1979 du nouveau quartier des Beaux-Arts (AVCC – fonds Jean Yernaux).

Dans l'intra-ring que forme Charleroi, une vaste étendue de terrain a longtemps attiré l'attention de Jean Yernaux : les parkings du palais des Expositions. En effet, depuis 1954 et l'inauguration du palais, l'arrière de celui-ci se compose d'un large parking pouvant contenir des centaines de véhicules.

Tout d'abord en 1979, puis dans une version étendue au terri des Piges de Dampremy, Yernaux va proposer la création d'un véritable quartier, laissant les parkings en sous-sol, à l'image de ce qui existe dans une ville comme Louvain-la-Neuve.

Bien qu'il n'existe que quelques esquisses et photos, on comprend l'idée qui était de jouer sur les différences de niveaux (près de 25 mètres) entre le haut de la ville et le niveau des parkings. Outre de nombreux logements et des commerces, l'architecte propose d'y placer la cité administrative de la Ville de Charleroi.



Le projet de 1982 avec son extension vers les Piges (AVCC – fonds Jean Yernaux).

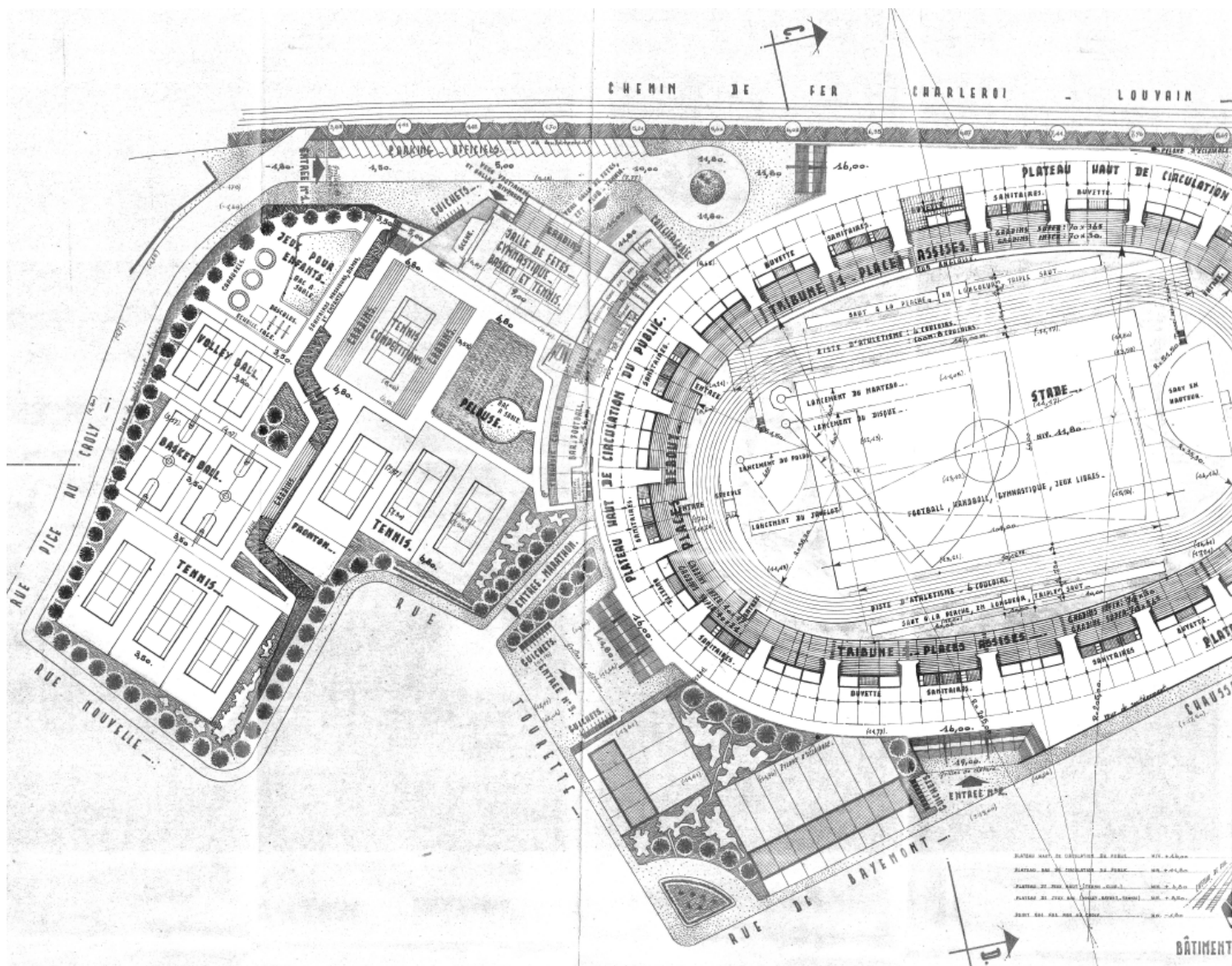
Une version ultérieure ira même plus loin en proposant une passerelle piétonne entre ce nouveau quartier et le quartier des Piges voisin, à Dampremy, sur lequel Yernaux place un centre de loisirs et sportif, pouvant également servir de centre de congrès. Jean Yernaux indique également sa volonté de reboiser le terri afin de conserver cet espace vert duquel il retranche une partie qu'il transforme en piste de ski !

Si l'idée a de quoi surprendre, elle n'en est pas moins dans l'air du temps. Et pour cause, près de Nœux-les-Mines, dans le Pas-de-Calais, un projet similaire – transformer les pentes de terrils en pistes skiabiles – est à l'étude. Des édiles communaux iront même sur place et le projet sera étudié entre 1979 et 1982. Nœux-les-Mines ouvrira ses portes au début des années 1990 et, de nos jours, c'est toujours un complexe skiable considéré comme attraction touristique.

PLUS QU'UN STADE DE FOOTBALL, UN PALAIS DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS...

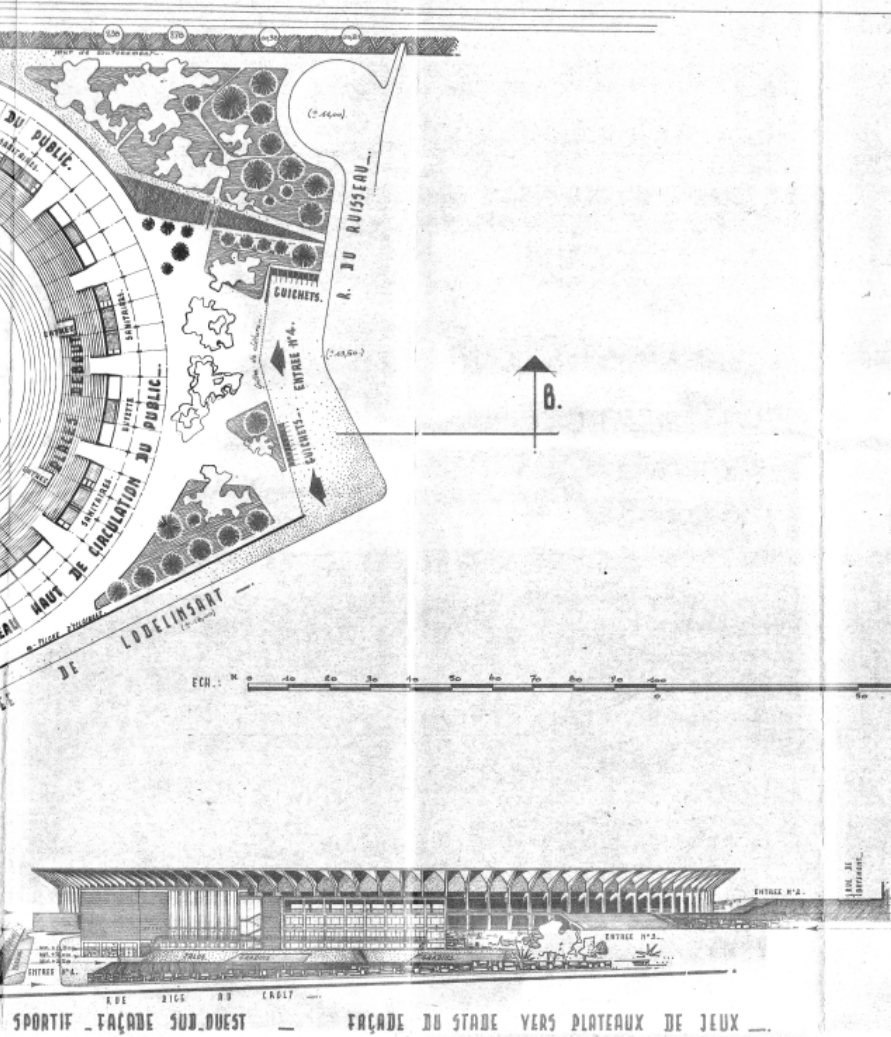
Depuis des décennies, le stade du Sporting de Charleroi se situe au cœur d'un ensemble hospitalier ; à savoir l'hôpital civil de Charleroi (démoli en 2017), Gailly et surtout la maternité Reine Astrid (abattue en 1988). Les plus anciens se souviendront avec malice que les samedis soir de matchs, les futurs papas passaient autant de temps auprès de leur épouse que devant les baies vitrées d'où on pouvait voir la pelouse. D'autres gardent en mémoire de ces soirées sportives le casse-tête pour trouver une place de parking, que ce soit le personnel médical, les visiteurs ou plus simplement les habitants des immeubles voisins du stade.

De plus, vu l'espace occupé par le stade dans le tissu urbain, il lui était difficile de pouvoir s'agrandir, se conformer aux nouvelles règles imposées par le football professionnel via ses fédérations. D'aucuns se souviennent également de la « saga » de l'Euro 2000 et de cette tribune supplémentaire (au-dessus de la T3), qui défraya l'actualité urbanistique et qui sera, après le tournoi, transférée au vélodrome de Gilly.





Vue en perspective du projet de stade (1958).



Plan global des installations du palais de la Jeunesse et des Sports (1960).

Dès lors, resurgissait régulièrement l'idée de déplacer le stade vers un lieu plus aisément gérable pour les forces de l'ordre, le public et les équipes. Et si plusieurs projets ont tour à tour déplacé le stade vers Couillet ou Loverval, ce n'est que très récemment qu'une décision a été approuvée pour un déménagement vers Marchienne-au-Pont.

Dès 1958, Jean Yernaux, s'est donc penché sur le problème et imagina, soutenu en cela par les architectes Daloz et André, l'implantation d'un stade moderne dans un quartier un peu excentré de la ville, la Broucheterre, alors en pleine mutation. D'une capacité totale de 40 000 places environ, l'enceinte, pourvue de pistes d'athlétisme et servant également de vélodrome, se situait sur l'emplacement actuel de l'école de la Garenne.

Remanié en 1960, le stade s'est mué en palais de la Jeunesse et des Sports. Exit le vélodrome, mais les parcelles autour du stade ont vu fleurir des terrains de tennis, de basket, de volleyball, un jardin d'enfants et un complexe sportif pour, entre autres, la gymnastique. D'une capacité réduite à 25 000 places, sans tribunes couvertes, le projet retient plus l'attention des pouvoirs publics. Charleroi désire s'inscrire dans une dynamique promotionnelle des sports et des clubs locaux.

Le projet reçoit un accord de principe du ministre en charge des Sports en mars 1961. En décembre de la même année, les travaux de terrassement sont soumis à adjudication. En avril 1962, certains s'étonnent de l'attente de confirmation du ministre, mais les nuages semblent s'être dissipés quand, en mars 1963, le Premier ministre Théo Lefèvre vient poser la première pierre du futur palais de la Jeunesse et des Sports de Charleroi. Il s'en amusera d'ailleurs, en signalant que c'est la première fois que son nom apparaît dans une telle cérémonie.

Les espoirs seront toutefois de courte durée. Vu la situation délicate de ses finances communales, Charleroi va mettre en pause son palais, d'autant plus que la situation internationale demande à la Belgique des économies au moment où son industrie charbonnière et sidérurgique bat de l'aile.

De toute cette épopée, pourtant, subsiste le complexe sportif de Charleroi. Seul bâtiment ayant été construit, devant servir de pierre angulaire au reste du projet, il a été rattaché au complexe scolaire de la Garenne dans les années qui suivirent.

Cependant, il est amusant de constater que là où un palais devait s'élever à la gloire du sport, on retrouve actuellement, outre le complexe sportif, le Dôme où évolue le club de basket du Spirou de Charleroi, que des terrains de tennis existèrent bel et bien et, qu'un temps, ils furent même la base de la « Nick Bollettieri Academy », projet mort-né d'une académie de tennis dirigée par ce grand coach américain.

DES IDÉES PARMI D'AUTRES...



Les projets présentés dans cet article ne sont pas les seuls existants. En effet, bien d'autres exemples peuvent se retrouver au gré des archives ou publications d'architecture. Croire que Charleroi-ville a été la seule impactée par de tels projets est aussi une erreur. D'autres communes ont vu leur modernité et leur attractivité en grand, sans doute trop au regard des finances communales. Parfois aussi, les projets n'existent que le temps d'une législature...

Enfin, il existe des fantasmagories architecturales, comme le Brasilia-sur-Sambre de Marcel Leborgne qui, à la place du quartier de la gare et de la Vilette construit 9 tours d'immeubles en parallèle avec, à chaque extrémité, d'autres ensembles dans un geste tout autant futuriste que purement artistique. Que dire aussi de Jean Baudoux, à qui nous devons la Tour Albert (1964), haute de 24 étages, sise Petite Rue, et que beaucoup connaissent pour le bureau de poste de son rez-de-chaussée. Ce même Baudoux imagina 5 tours de logement, quasi deux fois plus hautes que la Tour Albert, sur un axe coupant littéralement la ville-haute de la basse. Modernes, les immeubles servaient en même temps de silo à voitures pour rendre la cité aux piétons... Entrepreneur, Baudoux n'évitera cependant pas la faillite, étape finale d'une vision de Charleroi par trop futuriste.

Imaginer la ville, c'est lui penser un futur, l'obliger à une dynamique et lui offrir des possibles.



RETROUVEZ LES AUTRES ARTICLES
DU SERVICE ARCHIVES VIA :

[www.charleroi.be/media-center/
publications/categorie/archives](http://www.charleroi.be/media-center/publications/categorie/archives)

www.cpascharleroi.be/archives



CPAS
CHARLEROI