

## Gare de Charleroi-Central

**Nom :** Charleroi-Sud (1843 – 2022)  
Charleroi-Central (2022 - )

**Première gare :** 1843-1874

**Deuxième gare :** 1874-  
Architecte : Lambeau (?)  
Style éclectique d'influence française

**Code télégraphique :** FCR

**Lignes :** 124, 124A, 130, 130A, 130C, 132,  
140/1



Carte postale de la gare de Charleroi-Sud (Réf. 10083)

### La première gare (1843-1874)

La première gare se résumait à un petit bâtiment en bois situé au bord du canal de la Sambre, soit un peu plus loin que l'emplacement actuel de la gare. Les voies de la société privée *Grand Central Belge* passaient à l'avant du petit bâtiment, tandis que les trains des chemins de fer de l'État et du *Nord Belge* arrivaient à l'arrière.

Vu l'augmentation constante du nombre de voyageurs et la multiplication des relations ferroviaires (à titre d'exemple, Charleroi a été reliée à la France via Erquennes et la ligne 130A en 1852, et la ligne 140 vers Ottignies a également été ouverte en 1855), il est décidé de construire une nouvelle gare suffisamment grande pour accueillir toute l'activité ferroviaire.

### La deuxième gare (1874 - )

En 1865 est entamée la construction de la gare actuelle, dans un style imposant et éclectique. Les travaux de construction ont pris plus de temps que prévu en raison de la guerre franco-allemande de 1870. La gare est finalement inaugurée en octobre 1874.

Dans la seconde moitié du XIXe siècle, l'architecte Lambeau, ingénieur principal au ministère des Chemins de fer, a construit plusieurs gares où transparaît clairement le style éclectique français. Celles-ci s'inspiraient notamment des gares du Nord et de l'Est à Paris. Si on est certain que Lambeau est bien

l'architecte des gares de Liège-Guillemins (1864) et de Namur (1864), il n'existe aucune preuve concrète qu'il ait conçu celle de Charleroi-Sud. Cependant, les similitudes frappantes dans le style de ces trois gares portent à croire que c'est bien lui qui a également conçu la gare de Charleroi-Sud. Les gares du Nord et de l'Est de Paris étaient des gares de tête de ligne, si bien que la façade était en fait le prolongement du hall ferroviaire situé à l'arrière. Charleroi, en revanche, a toujours été une gare de passage. L'architecte a opté pour un bâtiment central comprenant un demi-arc en plein cintre, perpendiculaire au hall de voies.



Carte postale de la deuxième gare de Charleroi-Sud (Réf. D0965-25)

Des matériaux modernes tels que la pierre calcaire, le fer et le verre ont été utilisés pour la construction de la nouvelle gare. La section centrale englobe le hall d'entrée, dans lequel la lumière pénètre par deux grandes verrières en plein cintre. Le corps principal de la gare est encadré de part et d'autre par une aile basse se terminant par un pavillon d'extrémité. Les décorations sont assez sobres. Le bâtiment dégage une grande simplicité grâce à une

succession de baies vitrées rectangulaires qui lui confèrent un caractère régulier.

Charleroi étant desservie par plusieurs entreprises ferroviaires, les Chemins de fer de l'État et les compagnies privées *Grand Central Belge* et *Nord-Belge* vont signer le 16 novembre 1875 une convention réglementant l'utilisation conjointe, l'entretien et l'exploitation de la nouvelle gare.

Jusqu'en 1897, les voies de la compagnie privée *Grand Central Belge* se trouvaient encore devant le bâtiment de gare. C'est de là que partaient les trains pour Walcourt (ligne 132) et Ottignies (ligne 140). Ces voies ont disparu après la reprise du *Grand Central Belge* par l'État belge en 1897, et les trains à destination de Walcourt et d'Ottignies utilisent alors les voies situées à l'arrière du bâtiment de la gare.

## Les halls de voies (marquises)

Derrière et sur le côté de la gare se trouvaient deux marquises à toiture cintrée.

La première marquise surplombait les quatre voies en impasse (les voies 8, 9, 10 et 11) qui accueillait les trains en provenance de Bruxelles. La deuxième, plus petite, surplombait trois voies de passage (les voies 5, 6 et 7). Les quatre dernières voies (les voies 1, 2, 3 et 4) étaient abritées par des auvents. Après



La cour à marchandises de la gare de Charleroi-Sud, côté Bruxelles, avec une vue des deux marquises (Réf. D0966-25)

l'électrification de la ligne ferroviaire Bruxelles-Midi – Charleroi-Sud, mise en service le 19 novembre 1949, les quatre voies en impasse sous la marquise furent également électrifiées.

La petite marquise derrière la gare est démolie en 1958. La marquise la plus importante du côté latéral ne fut démolie que le 17 décembre 1975, après la mise hors service des quatre voies en impasse et le remaniement complet du plan des voies de la gare de Charleroi-Sud.

Après la disparition des marquises, des auvents prirent place sur les quais pour abriter les voyageurs des intempéries. Ces auvents étaient fabriqués en béton armé.



Chef de gare sur le quai et, en arrière-plan, la grande halle de voies sur le côté de la gare, années 1950 (réf. Z09650A)

## Première rénovation (1939-1940)

En 1939 débute une première série de travaux de modernisation. Malheureusement, ceux-ci ne seront pas réalisés dans le plus grand respect du bâtiment. Le bâtiment d'accueil a été rénové et les guichets, notamment, ont été modernisés. Le hall d'entrée a été agrandi, ce qui a permis de faciliter les allées et venues des voyageurs. Les nombreux vitraux d'origine seront également remplacés à l'extérieur afin d'éliminer les courants d'air dans les salles d'attente. La grande baie cintrée du hall d'entrée, composée d'une multitude de petits éléments en verre coloré, est dotée de grandes vitres en verre ordinaire pour mieux faire pénétrer la lumière naturelle dans le hall principal. Un auvent en béton agrémenté de briques de verre translucides est construit devant le bâtiment. Il devait offrir une meilleure protection contre les intempéries aux voyageurs qui arrivaient à la gare. Tout cela va avoir évidemment des répercussions considérables sur l'aspect de la façade de la gare !

Lors de cette transformation, les deux postes de signalisation seront également intégrés au bâtiment, un à chaque extrémité de la gare.

Dans les années suivantes, beaucoup de travaux de modernisation plus modestes seront réalisés, dont la construction d'un nouveau poste de signalisation en 1984, le réaménagement de l'esplanade de la gare en 1995 et la création d'un Travel Center en 1998.

## La deuxième rénovation (2004-2007)



Façade de la gare éclairée après sa rénovation, 27 mars 2010 (Réf. D3442-03)

D'importants travaux de rénovation de la gare démarrent en 2004. Ils portent non seulement sur le bâtiment, mais aussi sur l'ensemble des infrastructures de la gare :

- La façade est entièrement restaurée. Les dépendances commerciales adossées à la façade sont démolies, ce qui amène plus de lumière naturelle à l'intérieur de la gare.
- Des répliques des vitraux d'origine sont mises en place.
- Les guichets sont entièrement démontés, puis reconstruits dans le marbre, le granit et la pierre bleue d'origine.
- Le hall central voit son faux plafond démoli et retrouve ainsi sa grandeur d'antan.
- Le couloir sous voies est entièrement ré-excavé, 95 m sous les voies. Ce couloir sous voies rénové est en outre prolongé et dispose d'un nouvel accès situé 45 mètres plus au nord sur la place devant la gare.
- De nouveaux espaces commerciaux y sont créés.
- Du côté nord, un escalier en pente douce mène à l'esplanade de la gare et permet d'accéder à la gare de bus, à la station de métro de Charleroi et au *Pont Roi Baudouin*, qui enjambe la Sambre.
- Ces lieux sont aussi accessibles aux personnes à mobilité réduite grâce à un nouvel ascenseur sur le quai n° 1.
- Un nouvel accès donnant sur la rue de la Villette est créé côté sud. Une rampe d'accès y est également aménagée à l'intention des personnes à mobilité réduite.
- Les plafonds des abris sur les quais sont remplacés et sont maintenant équipés d'un éclairage LED intégré.



Espaces commerciaux dans le couloir sous voies de la gare, 30 mai 2022 (Réf. B0214-24)

Ces travaux se sont déroulés au même moment que ceux du réaménagement de l'esplanade de la gare, de la gare de bus et de la station de métro, réalisés respectivement par la ville de Charleroi et les TEC.

## CHARLEROI-SUD devient CHARLEROI-CENTRAL (2022)

Avec le lancement du nouvel horaire le 11 décembre 2022, le nom historique de la gare de Charleroi-Sud est remplacé par Charleroi-Central. La gare étant située au cœur de la ville de Charleroi, il est plus logique qu'elle porte désormais le nom de Charleroi-Central.

Paul Jacops

Décembre 2022

## Bibliographie succincte

- Articles :** RICHARD N. La modernisation du bâtiment des recettes de Charleroi (Sud), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-03-1940, p.21-23, ill. K9148
- RICHARD N. La modernisation du bâtiment des recettes de Charleroi (Sud), *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-05-1940, p.45-47, ill. K9164
- RICHARD N. De moderniseering van het ontvanggebouw van Charleroi (Sud) ), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-03-1940, p.21-23, ill. K9147-
- RICHARD N. De moderniseering van het ontvanggebouw van Charleroi (Sud) (vervolg), *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-05-1940, p.45-47, ill. K9163
- FINET G. La gare de Charleroi-Sud change d'aspect, *Rail et Traction*, n° 58, 01-01-1959, pp. 39-42, ill, K18795
- Gare de Charleroi-Sud, *En Lignes*, n° 164, 08-2021, p.16, K712269
- Het station Charleroi-Sud, *Op de baan*, n° 164, 08-2021, p16, K712268
- Livres :** *150 ans de rail à Charleroi*, Edition PFT, 1993, 268 p. ill. C3638
- 150 de chemins de fer à Charleroi. 1843-1993*. Bruxelles : SNCB, 1993, 16 p. C701020
- Inauguration officielle. Charleroi-Sud, la gare rénovée. Vendredi 24/06/2011 14 heures. Officiële inwijding. Charleroi-Sud, het vernieuwde station. Vrijdag 24/06/2011 14 uur. Charleroi-Sud, une gare moderne, verte et accueillante ! Charleroi-Zuid: Opnieuw een geslaagde stationsrenovatie afgerond. Dit weekend feest in het station. Weekend 25 en 26 juni. Grootste modelspoorhappening in Wallonië! Naar aanleiding van de inwijding van het vernieuwde Charleroi-Zuid*. Bruxelles-Brussel : B-Holding, Infrabel, 26-06-2011, 12 p. ill. P479008
- DE BOT H. *Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914*, Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill. A24858
- DE BOT H. *Stationsarchitectuur in België Deel 1. 1835 -1914*, Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill. A24859
- MICHEL E., PIREAUX V. *La gare de Charleroi-Sud*. Bruxelles : B-Holding, 2011, 23 p. ill. A547127
- Internet :** [charleroi-decouverte.be](http://charleroi-decouverte.be) | [De la Station de l'Etat à Charleroi-Central](http://De la Station de l'Etat à Charleroi-Central)  
[https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site\\_ipic/index.php/fiche/index?codeInt=25023-INV-0114-01](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_ipic/index.php/fiche/index?codeInt=25023-INV-0114-01)

**Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :**

**Catalogue Bibliothèque : gare de Charleroi-Sud**

**Collection musée : gare de Charleroi-Sud**