

Pour aider le Centre

LA GARE CENTRALE DE LA LOUVIERE

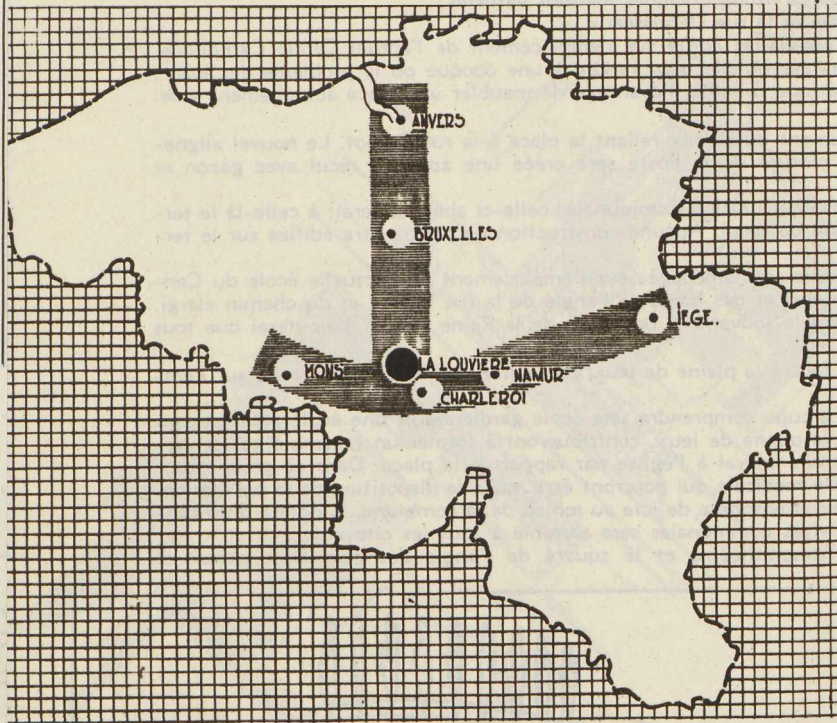


Schéma des régions industrielles que la Gare Centrale de La Louvière desservira utilement.

On sait que l'existence de l'une de nos plus riches régions industrielles est menacée. Ses réserves de houille s'épuisent et certains économistes prétendent que, dans une cinquantaine d'années, tout le Hainaut sera rendu à l'agriculture.

Or, il semble évident que le Centre, qui doit son existence à l'industrie, ne peut envisager de sang-froid l'exode de celle-ci. A l'exemple d'autres régions industrielles, comme le Leicestershire en Angleterre, il doit favoriser l'éclosion de nouvelles formes d'industries et de commerce, en mettant à leur disposition tous les éléments susceptibles d'aider à leur succès. Par l'avantage de ses voies de communications, par une publicité appropriée, il importe d'inciter les industriels à installer leurs usines sur son territoire.

Il se fait qu'au bord d'un si grand danger, après avoir connu des époques d'extraordinaire prospérité, le Hainaut continue à présenter le spectacle douloureux d'une région mal urbanisée, mal desservie, frisant par endroits l'anarchie la plus inconséquente.

Ayant connu à la fin du siècle passé et au début du présent siècle un essor industriel spontané et rapide, le Centre s'est étendu, équipé et enrichi dans le désordre. Dans la plupart des agglomérations, la compénétration des établissements industriels et miniers, des habitations, bâti-

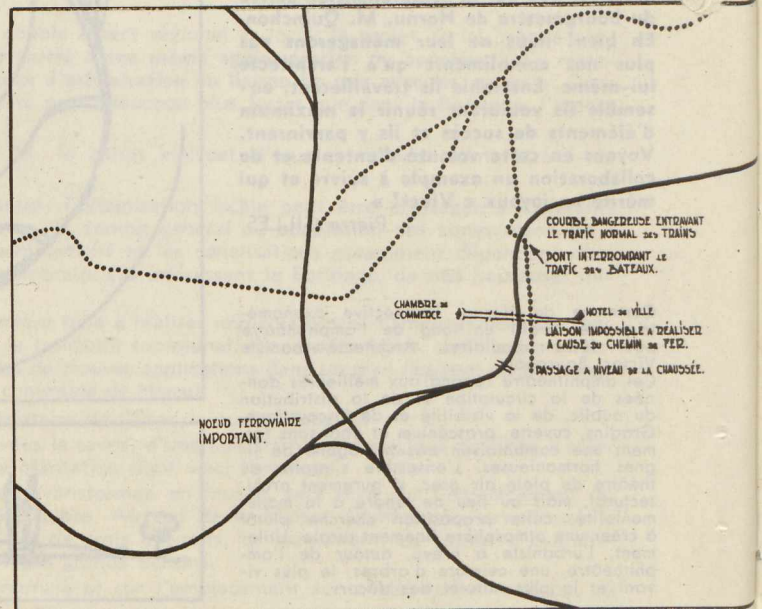
ments administratifs et voies de circulation, constitue un imbroglio néfaste pour l'hygiène comme pour la sécurité. Si, d'une part, cet enchevêtrement désordonné et malsain apporte une entrave des plus sérieuses au développement des industries; d'autre part, il nuit non moins sérieusement à l'établissement d'une bonne circulation. Par la route, comme par le rail, le Centre est mal desservi, situation entre toutes paradoxale, puisqu'il importe à toute région industrielle de posséder des communications directes, aisées et rapides avec les grandes régions de distribution et de consommation.

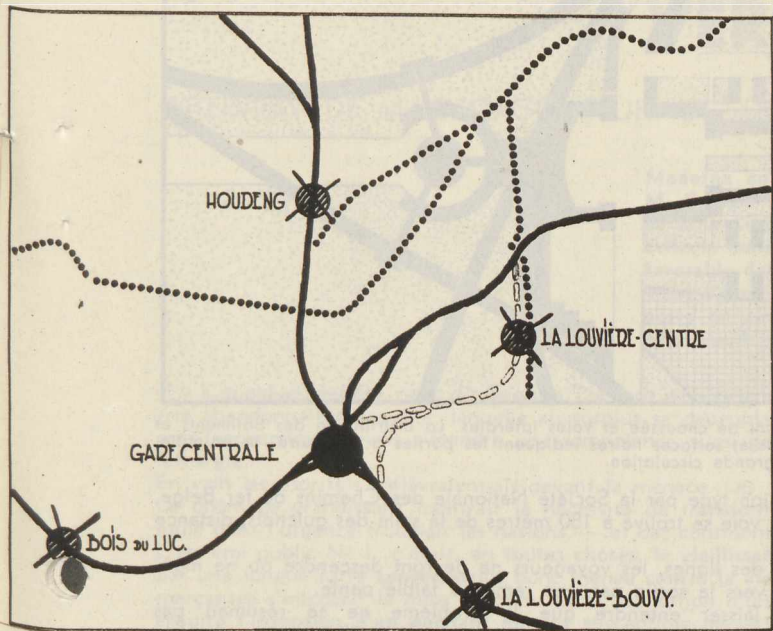
Quant à l'esthétique urbaine, laquelle vit de principes moraux, est-il encore possible d'en parler, puisque aussi bien la durée de cette période d'anarchie a longtemps ruiné le goût des populations en même temps qu'attaqué leur moral et leur santé. La confusion des établissements industriels et des habitations écrasées alentour, dans une infernale ambiance de production massive et sous la pluie des fumées destructrices chimiquement, physiologiquement et mécaniquement, a produit la démoralisation de l'ouvrier caractérisée par l'affaiblissement de la vie familiale et l'accroissement des établissements de boissons, atteignant par exemple pour La Louvière seule près du tiers du nombre total des maisons de commerce!

Si de nombreuses cités de la Wallonie industrielle possèdent peu d'espaces libres réservés à la végétation d'agrément; si la plupart d'entre elles se présentent au visiteur non prévenu comme des cages de pierre et de poussière qu'il songe à fuir au plus tôt, que dire de La Louvière qui ne possède pas une seule artère bordée d'arbres! Il est pourtant évident que l'accroissement rapide de sa population, accroissement opéré au même rythme que le développement industriel et disons aussi que l'accroissement des richesses eut dû permettre d'y songer. De quels crimes pourraient donc être accusées les municipalités inconséquentes, qui ne songèrent jamais à réserver à leurs administrés un peu de verdure et d'espace clair, un peu de joie.

L'enfer de ces pays noirs est né de l'égoïsme des industriels, des administrateurs communaux, des mandatés (plus soucieux d'éloquence politique que de devoirs sociaux), du pouvoir provincial et du désintéressement de l'Etat. Ainsi le Centre fut, comme le signalait encore à la Chambre des Représentants le député Schevenels, une région productrice d'énormes richesses et

Tracé des lignes ferroviaires desservant La Louvière et les agglomérations voisines. Dans son état actuel, il comporte des courbes dangereuses entravant le trafic normal des convois, un pont interrompant le trafic de la batellerie (les pointillés indiquent la route des transports par eau), un passage à niveau dangereux à niveau de chaussée, l'impraticabilité d'une artère essentielle sans cesse coupée par le passage des très nombreux trains de voyageurs et de marchandises desservant le Centre.





La Gare Centrale de La Louvière permettrait de dégager le centre de la ville en rectifiant la ligne, ainsi rétablissant une circulation ferroviaire et urbaine normale. Elle permettrait aussi la suppression de gares voisines devenues inutiles et qui, insuffisantes ou vétustes, méritent la pioche.

d'énormes impôts dont la moindre part allait à ceux qui, en plein paupérisme, produisaient ces trésors. Nombreuses sont les réformes qui eussent dû être entreprises dès après guerre. Toujours reportées elles sont devenues de la plus extrême urgence. Parmi celles-ci s'imposent à La Louvière : l'amélioration des communications routières, mauvaises vers Bruxelles, Mons, Charleroi, Binche et au surplus abatardies par des passages à niveau dangereux et ridiculement placés ; l'amélioration des communications ferroviaires, causes de sérieuses pertes de temps ; la suppression d'un pont canal nuisant à la circulation, la rectification de courbes dangereuses. Et quelle solution satisfaisante apporter à la situation mauvaise de nombreuses usines, au développement incohérent des quartiers d'habitations, à la pénurie quasi totale de plantations ? Un technicien, enfant du pays, s'est longuement penché sur cette région du Centre, cherchant une solution satisfaisante et qui soit essentielle. Ce fut donc à la suite d'une longue étude lucide et tendre que l'architecte urbaniste Eugène Delatte, de Thieu, ancien élève de l'Institut Supérieur des Arts Décoratifs de la Cambre, dressa les plans et projets d'une Gare Centrale dont la création dans la capitale du Centre doit permettre d'apporter quelques vigoureux remèdes à un si grave état de choses.

D'après cette étude, en tous points remarquables, la création

d'une Gare Centrale présenterait divers avantages importants au point de vue industriel, résidentiel et commercial. En concentrant les services actuellement éparpillés dans deux gares, la Gare Centrale permettrait d'assurer aux voyageurs de sérieux gains de temps, de remplacer deux gares vétustes et inconfortables par un bâtiment clair, sobre et sain ; de créer au cœur de la région industrielle un nœud de communications ferroviaires logiques autour duquel pourrait se réorganiser rationnellement l'industrie.

La rectification de la ligne qu'imposerait la création de la Gare Centrale permettrait la suppression radicale des passages à niveau, du pont canal et des courbes reconnues dangereuses.

Si nous examinons les plans eux-mêmes, nous voyons que ses principes de base prévoient :

a) de centraliser la circulation des voyageurs dans un grand hall équidistant des trois lignes de chemin de fer, de façon à faciliter la circulation et le service et à réduire le parcours au minimum ;

b) de diriger tous les voyageurs vers La Louvière par une issue unique, ouverte sur la place de la Gare, de manière à favoriser le commerce louviérois.

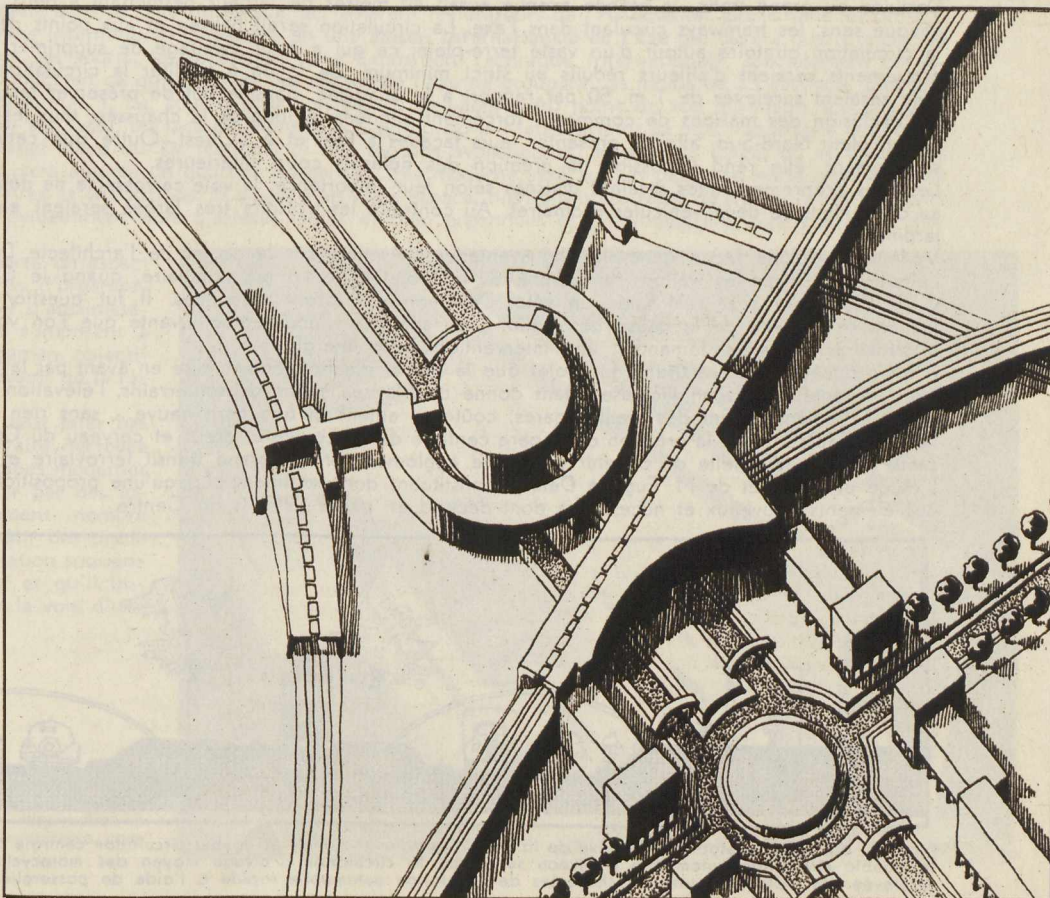
Outre que cette double volonté provoque l'établissement d'un plan net, original et logique, celui-ci se signale encore par les particularités suivantes :

1) Contrairement à ce qui existe dans les villes où la gare constitue une sorte d'aboutissement, présentant de ce fait une entrave à la circulation, la gare ne fait pas dévier la route, mais se laisse traverser par elle sans l'obliger à se détourner.

2) Tandis que les gares anciennes s'édifiaient à la périphérie, la gare sera vraiment centrale, puisqu'elle sera dressée au cœur de la vaste agglomération constituée par La Louvière et les deux Houdeng développés, dont elle accélérera et organisera la réunion.

3) La distance de l'entrée de la gare au quai de la ligne Mons-Charleroi (la plus longue), n'est que de 140 mètres, alors que dans

Perspective axonométrique du dispositif de la Gare Centrale de La Louvière, à cheval sur trois voies. Le bâtiment de la recette est au centre. L'ensemble est présenté ici dans le plan d'urbanisation comprenant un boulevard central axé sur le bâtiment des recettes. La circulation de cette artère à grand passage automobile se prolonge sous les bâtiments et les voies suspendues.



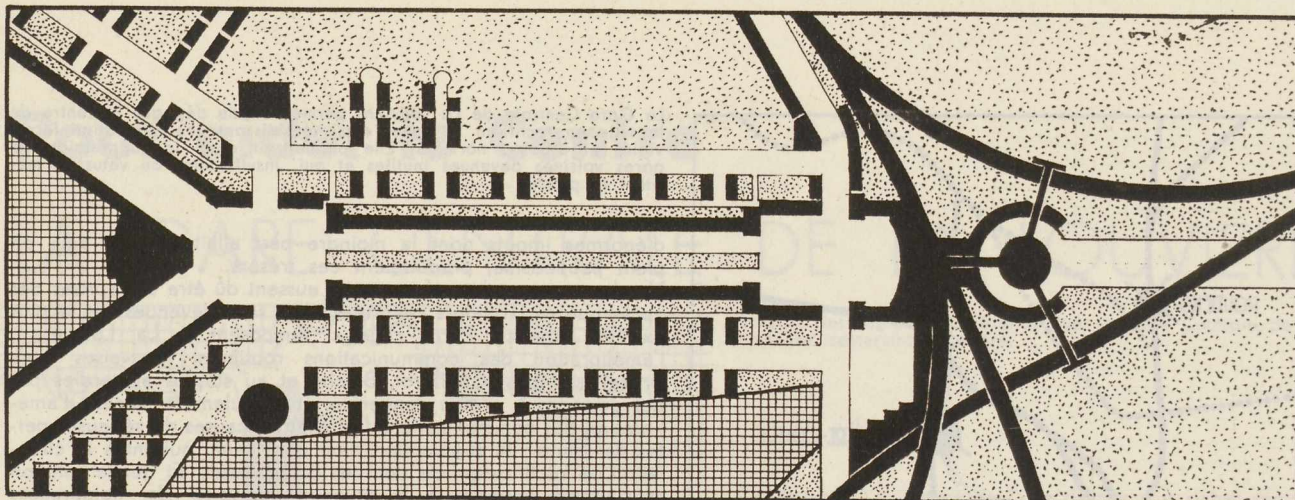


Schéma de tracé et d'implantation du boulevard, des bâtiments élevés à front de chaussée et voies latérales. La distribution des bâtiments et galeries d'accès aux voies de la Gare Centrale paraît à gauche. Les traits et surfaces noires indiquent les parties à construire; le pointillé, les pelouses ou frondaisons; les parties blanches, les artères de petite et grande circulation.

les gares parallèles aux voies, considérées jusqu'ici comme conception type par la Société Nationale des Chemins de fer Belge, elle est souvent plus longue. Exemple : Louvain, dont la quatrième voie se trouve à 180 mètres de la salle des guichets, distance qui ne fera qu'augmenter avec l'accroissement du nombre des voies.

4) Le grand hall central se trouvant surélevé par rapport au niveau des lignes, les voyageurs ne devront descendre ou ne monter qu'une fois pour traverser les voies. Ils seront ensuite amenés vers la sortie par une rampe à faible pente.

Tout ceci est techniquement plein d'intérêt. Puisque nous venons de laisser entendre que le problème ne se résumait pas seulement à l'édification d'une gare, mais aussi à la réforme urbanistique de la région, signalons avec l'architecte-urbaniste Eugène Delatte la nécessité de routes vers Mons, par Houdeng et Bracquengnies; vers Charleroi, par Haine-Saint-Pierre; vers Bruxelles, par Haine-Saint-Paul; vers Binche enfin en examinant sérieusement le profil routier. Un réseau routier bien compris produirait une réduction sensible des distances, éviterait passages à niveau et ponts de canaux, permettrait l'augmentation de la sécurité routière.

Au point de vue résidentiel, la création de la Gare Centrale de La Louvière provoquerait la naissance de quartiers nouveaux, de boulevards et de squares : quartier bourgeois et commercial aux abords de la gare, quartier ouvrier près des nouvelles usines, lesquelles occuperaient un emplacement nettement déterminé et loti de façon favorable. Placé au nord, ce quartier placerait ses habitants à l'abri des fumées qui seraient chassées par les vents dominants, soufflant généralement de l'ouest.

Le futur quartier de la Gare Centrale se caractérisait, d'après le plan d'Eugène Delatte, par une grande artère commerçante en forme d'Y, reliant la gare à la ville par la rue Sylvain Guyaux; à Haine-Saint-Pierre, par l'artère établie sur l'ancien chemin de fer de l'Olive; à Braquegnies et Mons par Bois-du-Luc.

Destinée au grand trafic, la grande avenue aurait 40 mètres de largeur permettant à deux véhicules de marcher de front dans chaque sens, les tramways circulant dans l'axe. La circulation serait balisée et aux points de rencontre des artères serait établie la circulation giratoire autour d'un vaste terre-plein, ce qui a pour avantage de supprimer les obligations de signalisation. Ces croisements seraient d'ailleurs réduits au strict minimum, de façon à faciliter la circulation rapide. Enfin les trottoirs de cette voie seraient surélevés de 1 m. 50 par rapport à la chaussée, dans le but de préserver les piétons des automobilistes.

A l'exclusion des maisons de commerce forcément alignées le long de la chaussée, tous les groupes d'habitations seraient orientés en plein Nord-Sud, afin de présenter leurs façades à l'Est et à l'Ouest. Outre que cette disposition assure le meilleur ensoleillement, elle rend impossible la création des néfastes cours intérieures.

Les rues proprement dites seraient divisées selon leur importance, la voie carrossable ne dépassant pas 4 m. 50, largeur suffisante au croisement de deux véhicules ordinaires. Au contraire les trottoirs très larges seraient en partie transformés en parterres et jardinets.

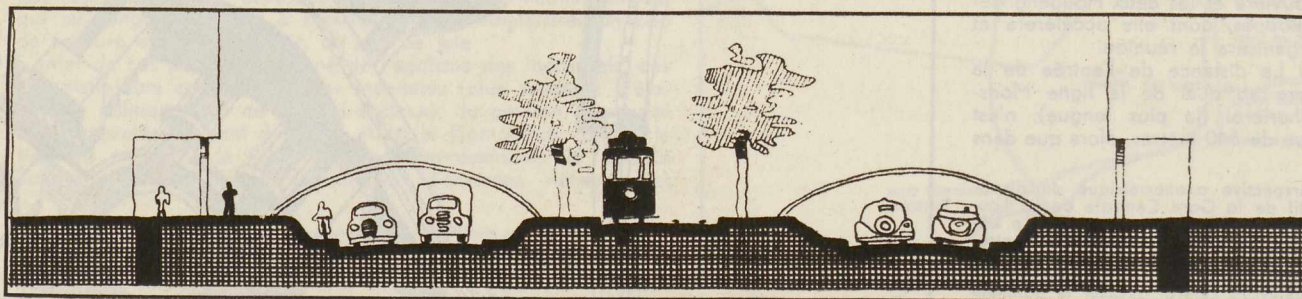
Voilà donc, d'une façon générale, les avantages présentés par le projet de l'architecte Delatte. Ceci explique les raisons de l'émotion qui saisit les wallons du Centre, où le projet ci-dessus est populaire, quand le Conseil d'Administration de la S. N. C. F. B. opposa à sa réalisation un veto. Des mots vifs furent prononcés. Il fut question de l'ostracisme du Pouvoir Central flamandisé vis-à-vis de la cause des wallons, du sacrifice d'une région vivante que l'on voulait rendre définitif au moment où la situation aggravée demandait une intervention enfin énergique.

Il fut prouvé par les partisans du projet que la pierre d'achoppement mise en avant par la S. N. C. F. B., la question financière, était présentée de façon vicieuse, étant donné que la réalisation de souterrains, l'élévation des voies, etc... palliatifs très provisoires à l'aménagement des vieilles gares, coûterait autant qu'une gare neuve... sans rien créer.

Tandis qu'au contraire la création de la gare centrale de La Louvière, cœur et cerveau du Centre, doit permettre à cette intéressante région industrielle de devenir une vaste agglomération de grand transit ferroviaire et routier.

L'étude et le projet de M. Eugène Delatte constituent donc vraiment plus qu'une proposition architecturale ingénieuse, c'est l'un des éléments nouveaux et nécessaires dont dépend en partie l'avenir du Centre

Pierre-Louis FLOUQUET



Profil du boulevard à établir dans l'axe de la Gare Centrale. Il montre la double circulation centrale des tramways, entre deux lignes d'arbres; la double circulation automobile à niveau surbaissé; la circulation à niveau moyen des motocyclistes sur pistes spéciales; la circulation surélevée des piétons passant les chaussées de circulation automobile rapide à l'aide de passerelles légères.