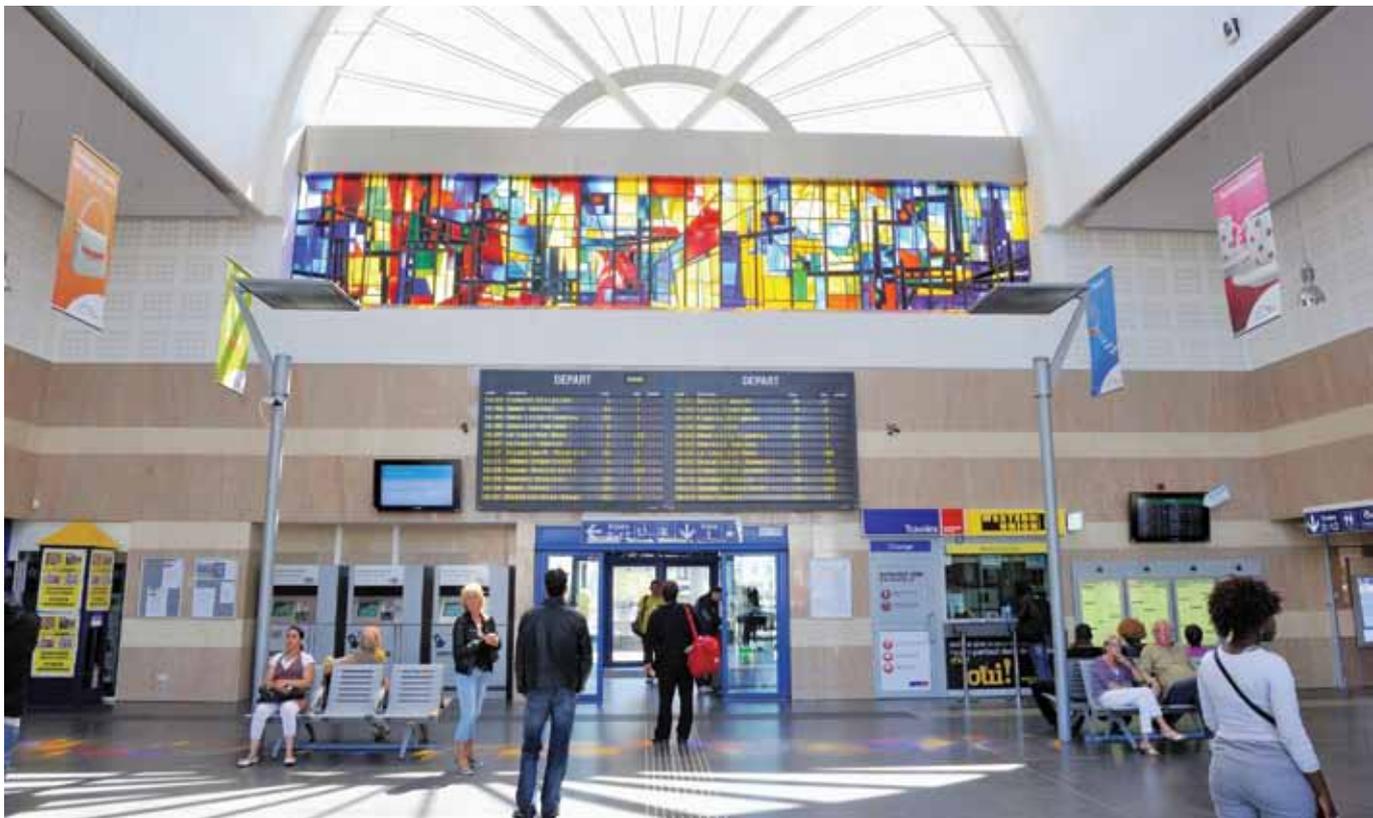


LA GARE DE CHARLEROI-SUD





Textes : Evelyne MICHEL et Veronique PIRAUX - Coordination : Louis MARAITE - Photos : Denis MOINIL et Collections SNCB-Holding - ER Erik Sclap juin 2011.

Avant-propos

HEUREUSE VISITE EN GARE DE CHARLEROI-SUD

Vincent BOURLARD

Directeur Général "Stations" de la SNCB-Holding
Administrateur délégué d'Eurogare

C'est le 23 octobre 1843 que, pour la première fois, un train s'arrête à Charleroi "Ville basse". Cette première "station" est remplacée en 1874 par la structure centrale de la gare actuelle, fruit du travail de l'architecte principal J. Lambeau qui avait déjà été l'auteur des gares de Mons et de Namur. Autour de cette ossature –qui fut donc celle que connurent les visiteurs de l'Exposition internationale de Charleroi en 1911- vinrent avec le temps se greffer des ailes, des annexes, des verrières, des vérandas, un peu selon les modes, souvent à l'encontre du bon goût. En 2004 débutèrent deux phases de travaux pour rendre à la gare initiale tout son lustre et pour lui permettre de répondre aux exigences de la clientèle et de la société du XXI^{ème} siècle.

La gare est aujourd'hui intermodale, translative, adaptée à tous les publics, conviviale, intelligente. Elle est un lieu de vie et de culture. Elle est aussi la première gare de la SNCB-Holding à être équipée de panneaux photovoltaïques, et donc actrice, non plus de par sa fonction, du développement durable.

La SNCB-Holding a mis sa gare en ordre de marche pour être un partenaire actif dans le redéploiement du Pays de Charleroi. Avec la Ville et la SRWT, elle a fait de l'espace "Gare" une place moderne en phase avec son temps, accueillante pour les modes de transport "doux". Il n'y a pas de développement économique sans moyens de communication et sans politique de mobilité efficace. Avec son nouveau "Quartier de la Gare", Charleroi est sur la bonne voie.

Je vous souhaite de visiter puis de faire vôtre au quotidien la gare de Charleroi-Sud.

Vincent BOURLARD



LE RÉVEIL DES GARES

Au début du 20^e siècle, les gares étaient souvent les constructions les plus prestigieuses d'une ville. Puis les modes de transport ont fondamentalement changé. Face à l'auto toute-puissante, individualiste et mondaine, les gares et les trains ont perdu de leur attrait. Il a fallu attendre la fin des années 1980 pour que le chemin de fer retrouve la vie, grâce au développement des

premiers trains à grande vitesse : prendre le train ne concurrence plus seulement la voiture mais aussi l'avion pour des trajets jusqu'à 500 km. Le train revient dès lors à la mode et regagne des parts de marché.

Sensibilisés, entre autres, par la société de chemin de fer, les urbanistes ont rapidement compris l'intérêt des gares dans le redéploiement de la Cité : la gare redevient un lieu stratégique pour les nouveaux développements, immobiliers, intermodaux, commerciaux et de logements ; le train redevient le moyen idéal pour intégrer la mobilité

durable au cœur des villes. Plutôt que pour des gares accessibles aux seules personnes qui disposent déjà de leur titre de transport, la Belgique a opté pour les gares ouvertes "gares lieux de vie", espaces publics accessibles à tous, lieux de passages qui recourent les quartiers des villes,... Le groupe SNCB a alors concrétisé cette nouvelle vie des gares par des rénovations intelligentes (Namur, Bruxelles-Midi,...), majestueuses (Anvers-Central) ou par des constructions exceptionnelles (Liège-Guillemins).

La SNCB-Holding, en charge des 37 plus grandes gares du pays, a été



à la rencontre des besoins des usagers des gares au travers d'une grande étude d'opinion. Et elle a arrêté les trois "piliers" de la philosophie de la gare :

Ne pas perdre de temps

Le déplacement en train doit se dérouler dans un contexte rassurant, le voyageur doit trouver ses repères facilement ; que vous arriviez en tram, en bus, en auto ou à vélo, les connexions intermodales sont les plus performantes. Et les personnes à mobilité réduite doivent accéder aux quais sans encombre.

La Gare lieu de rencontres

Il règne, dans les gares d'aujourd'hui, une ambiance propice à la flânerie. Vous y trouverez toujours quelqu'un à rencontrer, une expérience à vivre, dans les petits magasins ou dans les établissements Horeca. Un confort qui va de pair avec sécurité et propreté. Les gares deviennent d'ailleurs de plus en plus souvent des lieux culturels, avec concerts et expositions.

Gagnez du temps !

Aux commerces dans les gares se

joignent aujourd'hui les services pour permettre aux usagers de limiter leurs déplacements "hors gare" et donc de gagner du temps : acheter un journal ou petit-déjeuner, déposer ses chemises à repasser, acheter un bouquet de fleurs pour le rendez-vous du soir, passer à la pharmacie pour contrer la migraine, faire réparer son vélo, se renseigner sur l'offre touristique régionale,...

La SNCB-Holding a fait déposer la marque "la Gare", créé des logos et des totems de couleurs qui symbolisent cette offre. Qui annoncent que la gare s'est réveillée !



LA GARE DE CHARLEROI-SUD REPREND SA PLACE !

Dans la grande bataille de la mobilité, le train regagne du terrain. Le coup d'envoi de cette reconquête a été donné par la grande vitesse. Avec elle, le chemin de fer est redevenu "sexy". Charleroi en a quotidiennement un avant-goût puisque le Thalys place le Pays Noir à 1h30 de Paris-Nord et donc de ce "sud" pour lequel le nom de la gare carolo fait figure d'invitation.

La gare de Charleroi a un avenir ... aérien. Le développement de Brussels South Charleroi Airport appelle des

autorités régionales une connexion au réseau ferré. Nul doute que la gare de Charleroi, via Luttre, connaîtra, dans les prochaines années de nouveaux développements.

Train+auto, train+avion, train+trams, train+bus, train+vélos, train+piétons... Charleroi sera bientôt la gare modèle en matière d'intermodalité et de mobilité en réseaux. L'utilisateur choisira le moyen de transport qui lui convient le mieux, trajet par trajet. Et la gare, au cœur de ce réseau, retrouvera sa place !





Charleroi. La Gare.

DE LA "STATION" EN BOIS A LA GARE DU XXI^È SIÈCLE



L'histoire du développement de la ville de Charleroi et du chemin de fer a été, au 19^e siècle, étroitement liée. Petit rappel historique. Le rail apparaît en Belgique en mai 1835 avec la liaison Bruxelles-Malines. A cette époque, il n'y avait personne pour prédire l'essor prodigieux qu'allait connaître le transport par rail ni le développement économique qu'il engendrerait. Rapidement, l'ensemble du territoire belge se couvre de lignes de chemin de fer. A l'époque, se côtoient les voies normales des grandes compagnies de chemin de fer et celles plus étroites des vicinaux et des tramways urbains.

A Charleroi, la ville s'est appuyée sur le développement et l'extension des réseaux ferroviaires, permettant

d'écouler de plus en plus de produits industriels bruts ou manufacturés, directement des usines et des nombreuses manufactures vers les villes de Belgique et d'Europe. Le chemin de fer s'est rapidement implanté dans la région, Charleroi étant alors l'un des bassins industriels les plus importants du continent. Le rail mettait Charleroi en liaison avec le monde.

1843 : la gare de Charleroi "Ville Basse"

Charleroi est d'abord rapidement mise en relation avec Bruxelles, la ville étant située sur la ligne Bruxelles-Namur via Manage.

Dès le 23 octobre 1843, les trains s'arrêtent à la Ville basse de Charleroi, où une halte est aménagée. On ne peut pas vraiment parler de gare. Il s'agit plutôt à l'époque d'un bâtiment provisoire qui n'était pas installé à l'emplacement actuel de la gare mais un peu plus au nord-ouest. On voyage déjà beaucoup pour l'époque. En 1844, la station amène 35 000 voyageurs, en 1850 leur nombre est déjà passé à 169 000. En 1857, 15 ans après le premier train à Charleroi, il y a déjà entre 118 et 126 trains et pas moins de 1400 tickets vendus chaque jour. Vu la croissance de la clientèle et du nombre de liaisons, on décide de construire une nouvelle station permettant de développer les services ferroviaires.



En effet, dans les années 1860, certaines gares des débuts ne satisfont plus aux exigences d'un trafic en expansion. Il s'avère tout aussi urgent de remplacer les bâtiments provisoires. Des constructions monumentales vont marquer cette époque. La construction du bâtiment de la gare du Sud commence

en 1865 et se termine en 1874. Les travaux durent plus longtemps que prévu, la guerre franco-allemande de 1870 faisant rage et ralentissant la construction. La nouvelle gare est inaugurée en octobre 1874, quelques mois après la mise en service de la liaison directe Charleroi-Bruxelles via Luttre.

La gare actuelle de Lambeau date de... 1874!

Le bâtiment monumental de style néo-classique, avant-gardiste pour l'époque par l'utilisation de matériaux nouveaux comme le fer et le verre est plus que vraisemblablement l'œuvre de l'architecte A.P.J Lambeau. Ce même architecte a conçu les gares de Namur (1864), Liège-Guillemins (1870), et Mons (1870). A.P.J. Lambeau était ingénieur-principal pour le Ministère des chemins de fer. Les initiales précédant son prénom restent mystérieuses. "A.P." pourrait très bien être "Architecte Principal". La recherche est ouverte. L'architecture de la gare, elle, est connue. Elle présente des allures de palais, rappelant ainsi certaines gares

parisiennes et notamment la gare de l'Est. Le centre du bâtiment accueille la salle des pas perdus, illuminée par deux verrières en plein cintre. De chaque côté du corps principal de la gare part une aile basse se terminant par un pavillon.

A l'origine, la gare était surmontée d'une statue de Bouré, symbolisant la ville de Charleroi, taillée dans la pierre de France, elle ne tarda pas à s'effriter et à disparaître. La composition rationnelle de l'ensemble allie rigueur et simplicité. Les volumes sont dépouillés et les travées se succèdent de façon régulière. L'utilisation du calcaire renforce encore la pureté architecturale. L'ornementation est sobre. Par contre, l'utilisation de baies rectangulaires rompt avec la tradition des fenêtres en plein-cintre.

L'édifice est prolongé de part et d'autre par deux immenses halls à toiture cintrée. Le premier a disparu en 1958, le second 10 ans plus tard. En 1874, comme Charleroi était un confluent de plusieurs lignes ferroviaires, il y avait des voies à l'arrière de la gare mais aussi à l'avant, où aboutissaient notamment les lignes du "Grand Central".

Ainsi, une convention du 16 novembre 1875 conclue entre les administrations des chemins de fer de l'Etat et des Compagnies du Grand Central et du Nord Belge règle l'usage, l'entretien et l'exploitation en commun de la nouvelle gare de Charleroi. C'est la Ville basse qui, en premier lieu, accueille les voyageurs. Les rues déjà commerçantes du Collège, de Marchienne s'achalandent. Dans le quartier de la gare de nombreux hôtels voient le jour. La proximité de la gare est une source de revenus considérables.

Toute la Ville Basse en tire les avantages, le développement urbain est complet.

1939 : une rénovation "iconoclaste"

Le bâtiment de gare a traversé les années avant de connaître sa première rénovation en 1939-1940. Il était nécessaire d'adapter les espaces aux besoins de l'époque mais il est aussi évident que la rénovation n'a pas été

entreprise dans le plus grand respect de l'édifice. Au point de vue de l'extérieur, les travaux n'ont attaqué que le centre du bâtiment mais en modifiant profondément l'aspect de cette façade, ils ouvraient la porte aux travaux futurs qui allaient être de véritables outrages à l'architecture d'origine.

Les installations initiales présentaient de nombreux inconvénients tant pour les voyageurs que pour le personnel. La salle des guichets était étriquée et exposée aux courants d'air permanents, la circulation des voyageurs y était malaisée, le bureau de distribution des billets était encombré et mal éclairé.

Les voyageurs réclamaient des installations confortables et qui leur permettraient d'atteindre plus rapidement les quais. Il était nécessaire de créer une salle des pas perdus plus spacieuse, de dégorger les salles d'attente et de distribuer à tous les locaux un éclairage naturel abondant. On décide aussi de concentrer dans le bâtiment les deux postes de signalisation qui commandaient les mouvements des trains de chaque côté de la gare.



Il était impératif que ces travaux soient réalisés rapidement tout en maintenant le trafic des voyageurs dans les meilleures conditions possibles. En façade, on édifia un auvent, dont la terrasse en béton était garnie de dalles lumineuses. Cet auvent abritait largement l'entrée et permettait aux voyageurs arrivant à la gare d'y pénétrer en restant à l'abri. L'ancienne verrière, aux multiples subdivisions et à décoration rayonnante, a été remplacée par de vastes châssis à grandes vitres offrant beaucoup de lumière. Le petit cadran de l'horloge a cédé la place à un autre plus visible.

En juillet 1958, une des marquises fut démontée. Ce chantier démarra en février et fut réalisé par la firme Baix de Lobbes. Il aura fallu 5 mois au personnel de cette SPRL pour descendre plus de 22 tonnes de zinc, 440 tonnes de mitrilles, 1400 m² de vitres et 140 m³ de voliges et bois divers sans le moindre accident, de jour comme de nuit. Dans la foulée, en août 1958, on procéda à la construction de l'abri de quai 1. Cet abri, en béton armé, s'appuie sur une succession de colonnes posées à mi-quai.

Très vite, les abris des autres quais furent aménagés pour remplacer les marquises protégeant les sorties tant du côté Bruxelles que du côté Namur. Autre innovation de taille, en 1964, Claude Carpet réalise le vitrail placé sous la verrière côté quai 1. Quelques modernisations se succéderont dans les années 70, en 1984 avec la mise en service d'une nouvelle cabine de signalisation, en 1995 avec le réaménagement de l'esplanade de la gare et en 1998 avec l'aménagement d'un nouveau centre de voyages.

2004 : retour à l'architecture d'origine

C'est cependant en 2004 que débutent les travaux de restauration les plus importants. La façade principale de la gare allait ainsi retrouver son cachet du début du 19^e avec ses verrières restaurées. Le grand saut vers la modernité est lancé tout en préservant et en valorisant le patrimoine. Avec l'évolution du transport ferroviaire, une réflexion générale était indispensable pour une intégration moderne du site de la gare de Charleroi-Sud. Cette réflexion devait porter sur l'accueil de tous les types d'usagers, des autres

modes de transports, l'augmentation de la fluidité des circulations, l'information, la sécurité... L'espace gare présentait un réel manque de modularité.

Les espaces ne convenaient plus ni à l'exploitation ferroviaire, ni aux standards de confort liés à l'accueil. L'objectif de cette rénovation visait aussi la rationalisation des espaces, il était indispensable de séparer les activités liées au ferroviaire des activités purement administratives et des espaces commerciaux.

Pour des raisons évidentes de sécurité, la cohabitation n'était pas souhaitable. Par ailleurs, chaque rénovation opérée depuis la construction de la gare ne s'était attaquée qu'à des parties du bâtiment. A chaque phase, on ajoutait un élément et ce sans réflexion globale ni au niveau architectural, ni au niveau des besoins à moyen ou long terme. Aucun style n'était respecté. Très vite, le souhait de se débarrasser de toutes ces annexes vit le jour. L'architecte "maison" Pol Lefèvre développa très vite cette idée et ce, en concertation avec la Direction de l'Urbanisme auquel succéda le tout aussi passionné Pierre Sergent.

Le hall central retrouve la lumière du jour

La suppression des annexes en façade signifiait une perte d'espace notamment pour les concessions commerciales. On décida de créer une galerie pour accueillir les magasins. Cette galerie a été dès le départ imaginée comme un prolongement naturel de l'édifice, sans excroissance et avec une homogénéité au niveau des matériaux. Le chantier de cette grande rénovation a débuté en 2004 par la réalisation d'un couloir technique au quai 1. Il était indispensable de commencer par cette phase préalable à l'exécution des travaux de modernisation. Elle permettait de transférer tout le câblage.

Malgré son rôle essentiel, le bâtiment n'était pas en très bon état au moment où a débuté sa rénovation. L'activité industrielle des environs avait provoqué une forte salissure des façades et attaqué la toiture.

Les travaux ont été entrepris en deux phases. La première s'est déroulée de 2004 à 2007 et comprenait le



ravalement et la réparation des façades, le réaménagement de l'aile gauche et l'adaptation du hall central. Tout en introduisant le confort moderne pour les voyageurs, en particulier pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Pour remettre en valeur la façade extérieure, on a démolé les bâtiments commerciaux annexes qui se trouvaient sur l'avant. Ces commerces se situaient à gauche et à droite de l'entrée, et ils ont

d'ailleurs laissé des traces visibles dans la pierre bleue des colonnes. Partout où des réparations étaient nécessaires, ou bien lorsque des éléments ont dû être remplacés, on a utilisé de la pierre extraite des carrières de Soignies.

Les bâtiments annexes construits contre la façade avant rendaient insuffisant l'éclairage naturel du hall central où se trouvent les guichets.



Une gare adaptée aux PMR

Un des points essentiels lors de la rénovation du hall principal était justement d'optimiser l'accueil des PMR en intégrant au revêtement de sol des dalles spéciales destinées à guider les aveugles (podotactiles). Un guichet spécial, plus bas, pour les personnes en fauteuil roulant, est également installé. Les autres clients disposent de sept guichets dont deux situés dans le hall même. Les cinq autres ont été aménagés dans un nouveau "Travel Centre".

Au niveau des techniques, on trouve maintenant un éclairage moderne, un nouveau panneau d'affichage, plusieurs caméras de sécurité, des alarmes antifumée et un chauffage de la salle des pas perdus par le sol. A signaler aussi, des ventilateurs avec récupération de chaleur, une technique appliquée sur l'ensemble de cette rénovation. Une grande grille de ventilation, placée sur la face extérieure du hall des guichets, a été dissimulée de manière créative dans un œil-de-bœuf sur le côté du hall d'accueil. Visuellement, elle se fond dans la pierre naturelle de la façade.

Ce point posait un problème important. Les plans d'origine permettaient un éclairage naturel généreux dans cet espace, grâce notamment à la grande partie vitrée de la façade avant. Or celle-ci avait été obturée par des panneaux opaques qui cachaient à leur tour un faux plafond. Ces panneaux ont été remplacés par du verre et le faux plafond a été supprimé, de sorte que le hall donne à nouveau une impression d'espace et d'ouverture.

La salle des guichets a d'abord été entièrement déshabillée puis refaite en marbre, granit et pierre bleue. On remarque toutefois, le long des parois, une bande constituée d'un panneau de plâtre perforé destiné à garantir une bonne acoustique.

La suppression du faux plafond, en augmentant le volume de cet espace, risquait naturellement d'accroître aussi la résonance.

L'aile gauche du bâtiment a également été traitée dans la première phase des travaux. Cette aile qui abritait les bureaux des employés de la gare a été entièrement déshabillée et équipée de nouvelles techniques. La façade arrière de l'immeuble a été rénovée en briques et en pierre bleue. Un bâtiment annexe a été construit à gauche de cette aile à quelques mètres du bâtiment d'origine auquel il est relié par une toiture de verre formant un tunnel qui mène vers le quai n°1. Ce bâtiment abritera prochainement le parking-vélo. Dans la salle des pas perdus (le hall de gare), le magnifique vitrail créé en 1964

par Claude Carpet a été restauré et nettoyé pour retrouver tout son éclat. Le marbre, le granit et la pierre bleue donnent vie à cet espace rénové.

Un point-rencontre dédié à l'école carolorégienne de la Bande Dessinée, et un espace d'attente doté de sièges confortables permettent aux clients de se retrouver et de patienter avant le départ de leur train en toute décontraction. L'intérieur de la gare bénéficie d'un éclairage moderne qui crée une ambiance agréable et sécurisante. Le soir, la gare est mise en lumière bleutée grâce à un éclairage architectural

UN ÉCLAIRAGE EXTÉRIEUR TRÈS RÉUSSI !

La mise en lumière extérieure de la gare a fait l'objet de toutes les attentions. C'est en 2010 qu'il a été installé. Il s'agit d'un travail mené par Philips qui a eu recours à des appareils LED moins énergivores et qui créent l'effet bleu sur le bâtiment. La SNCB-Holding s'est dit pleinement satisfaite de cette innovation : "Avant la modernisation, la gare était complètement invisible la nuit. Aujourd'hui, l'éclairage met vraiment en valeur la qualité architecturale du bâtiment historique. Une gare mieux éclairée, cela améliore aussi la sécurité".





Une galerie commerciale avec huit commerces

La 2^e phase des travaux, qui a débuté en janvier 2009, a concerné l'aile droite du bâtiment, la création de la galerie commerciale ainsi qu'une zone de liaison avec le couloir sous voies. Cette nouvelle galerie commerciale représente une étape cruciale dans la rénovation de la gare. Huit commerces se sont installés dans cet espace flamboyant neuf : un buffet, une sandwicherie, une librairie, un magasin multimédia et divers petits commerces mais aussi l'office du tourisme de la ville de Charleroi. Le Bureau de la Police des Chemins de Fer, avec deux cellules installées à l'étage, est également accessible par cette galerie. Le lieu s'organise autour d'un passage central partant de la salle des guichets et qui conduit jusqu'à l'extrémité de l'aile, d'où l'on a accès aux quais n°2 à 12.

Pour réaliser les travaux, toute l'aile a été vidée comme pour la première phase. En fin de compte, seules subsistaient les façades extérieures. La toiture et le sol intermédiaire ont été éliminés. Pour garantir la stabilité générale de

cette aile, on a eu recours aux micro-pieux comme type de fondation. Il s'agit de pieux de faible diamètre injectés par un mélange d'eau et de ciment. Dans l'aile, côté Bruxelles, une centaine de micro pieux ont été placés. Il n'était pas nécessaire d'étayer les murs extérieurs. Les façades sont restées bien stables car à l'origine, l'aile n'était pas prévue pour un étage, c'était un espace entièrement ouvert jusqu'au toit. C'est entre les années 30 et 40 que l'on a réalisé un sol de bois afin de créer un niveau intermédiaire. Ce sol est resté en place jusqu'en 2009 mais il était endommagé par endroits et il fallait le modifier pour pouvoir accueillir davantage de charges. La toiture a été remplacée car elle était en mauvais état et n'était pas isolée. Des panneaux photovoltaïques ont été placés sur l'avant de quai n°1 faisant de Charleroi la première gare "verte" de Wallonie.

Un bâtiment supplémentaire a été ajouté à l'extrémité de l'aile droite, relié par une toiture de verre comme c'est le cas pour l'aile gauche. Il accueille deux espaces commerciaux supplémentaires, un "relay hub" et sans doute prochainement, une pharmacie.



Avec Infrabel, des quais accessibles

Cette profonde modernisation de l'édifice va de pair avec une rénovation de l'ensemble du site ferroviaire de Charleroi-Sud. Infrabel a rendu les onze quais accessibles par des ascenseurs, ce qui permet aux PMR de se déplacer plus facilement. Les clients ont ainsi deux possibilités pour rejoindre les quais : soit utiliser le quai n°1, direction Namur, qui leur donne accès aux ascenseurs, soit en passant par la nouvelle galerie commerciale qui relie la salle des guichets et le couloir sous voies côté Bruxelles.

Infrabel a aussi entièrement renouvelé le revêtement des quais. Un nouveau système de sonorisation et un éclairage plus performants seront installés tout prochainement. Les auvents qui protègent les clients de la pluie ont été rénovés. Des abris de quais fermés colorés permettent aux voyageurs de se mettre à l'abri lors des intempéries. Au sol, sur les quais, des dalles et des pavés spéciaux aident les personnes aveugles ou malvoyantes à trouver facilement leur chemin.

Le couloir souterrain qui relie la gare au pont Roi Baudouin est lui aussi complètement rénové : nouvelle chape, nouveau carrelage, nouveau revêtement mural, nouvel éclairage et espaces commerciaux. Et, pour renforcer le sentiment de sécurité, l'ensemble du site de la gare est équipé de 92 caméras de surveillance, contrôlées 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Par ailleurs, d'importants travaux d'infrastructure ont eu lieu parallèlement à ce vaste programme de modernisation. L'objectif était d'augmenter jusqu'à 80 km/h la vitesse des trains entrant en gare côté Namur.

Une gare est un bâtiment vivant. Dans un avenir proche, l'on poursuivra les travaux avec la rénovation des couloirs sous voies, le remplacement des escalators dans le couloir sous voies côté Bruxelles et l'aménagement de l'accès du côté Villette. Depuis 2005, les chantiers se succèdent en gare de Charleroi-Sud. Ils ont un seul objectif : permettre à Charleroi-Sud de répondre aux exigences des clients du XXI^e siècle et leur offrir une gare confortable, accueillante et où il fait bon prendre le train.

BIBLIOGRAPHIE

Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi- PFT, 150 ans de rail à Charleroi, Bruxelles, 1993.

Xavier Deflorenne, Mémoire en images, Bruxelles, 1999.

Hugo De Bot, Architecture des gares en Belgique 1835-1914, Bruxelles.

Le Rail, La première modernisation du bâtiment des recettes de Charleroi-Sud, Bruxelles, 1940.

Divers sites internet.





Charleroi-Sud, la gare verte !

Gratuite, inépuisable, et disponible partout, l'énergie solaire est actuellement considérée comme l'un des meilleurs investissements écologiques. Depuis février 2010, la SNCB Holding capte de l'énergie solaire grâce aux panneaux photovoltaïques installés sur l'avent du quai 1 de la gare de Charleroi-sud. Il s'agit de la première installation photovoltaïque sur une gare en Belgique. L'investissement s'est élevé à 240.000 euros HTVA. Le marché a été attribué à Fabricom.

Au total, près de 400 m² de panneaux fourniront 55 000 kWh d'électricité par an. Cela représente environ 1/8 de la consommation d'énergie électrique de la gare. Cette installation de panneaux solaires est la plus grande jamais aménagée jusqu'en 2010 par le groupe SNCB. Située plein sud, l'installation est inclinée de 29°, ce qui lui donne un très bon rendement. L'électricité ainsi fournie est directement utilisable dans la gare et ses concessions. L'installation couvre a peu de choses prêt la consommation énergétique de la climatisation.

Cet investissement dans "l'énergie verte" cadre avec le programme que développe le Groupe SNCB pour un meilleur environnement. Dans sa déclaration d'efficacité énergétique, le Groupe SNCB s'est engagé, pour la période 2005-2012, à réduire de 7,5 % la consommation énergétique de ses bâtiments, installations, ateliers et de son parc automobile.

Prendre le train plutôt que la voiture, c'est déjà poser un geste environnemental. Mais prendre le train à Charleroi-Sud l'est donc... doublement !

LE VITRAIL DE MAURICE CARPET : UNE TECHNIQUE BREVETÉE !

En 1964, la SNCB décide de restaurer la gare de Charleroi-Sud et principalement le hall des "pas perdus" et le buffet (de première classe) y adossé. C'est ainsi que l'Architecte Gillot et l'Ingénieur Principal de la Voie M. Pêche entrent en contact avec l'Atelier Artisanal Maurice Carpet de Charleroi pour la réalisation d'un grand vitrail qui s'étalera sur toute la largeur du hall dans la verrière située au-dessus des accès aux quais et au-dessus de l'auvent surplombant le premier quai.

Enfant du Faubourg, Maurice Carpet confie la création du carton de l'œuvre (projet coloré à l'échelle 1/20) à un artiste peintre de renom de son quartier, Maître Marcel Delmotte, avec lequel il avait suivi les cours de dessin à l'Académie des Beaux-arts de Charleroi. Accepté par le pouvoir décisionnel de la Société Nationale des Chemins de fer à Bruxelles, le carton est alors mis en œuvre dans l'Atelier Carpet, situé alors à la rue Bethléem à Charleroi (Faubourg).

Le vitrail de 16 mètres de large et 1,30 m de haut entre alors dans sa réalisation. Cette œuvre publique célébrera le 40^{ème} anniversaire de métier de Maurice Carpet. Ce dernier était aidé par 3 collaborateurs fidèles et par son fils Claude entré dans l'entreprise en 1962, la 3^{ème} génération dans le métier.

Respectant les dégradés du projet, Maurice et Claude Carpet inventent la technique du "Verre Polychrome Recuit" qui a fait l'objet d'un brevet. Elle consiste à apporter plusieurs couleurs vives et inaltérables dans un morceau de verre.



Récemment, de grands travaux ont été entrepris dans le grand hall d'entrée permettant avec bonheur de nettoyer la verrière et par là rendre au verre soufflé son éclat et ses couleurs originels. Le percement d'une verrière claire semi-circulaire au-dessus du vitrail, au lieu de l'appauvrir, a, au contraire, renforcé la perception des couleurs et des dégradés de tons apportés par le verre soufflé. Le vitrail a été intégré dans le nouveau projet, préservant ainsi le travail de nos artistes et artisans qui nous ont précédés tout en conservant une œuvre d'art dans le bâtiment public.

(Claude Carpet, 2011, souvenirs personnels).





L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER EN QUELQUES DATES-CLÉS

1804

Mise en service de la première locomotive à vapeur, conçue par l'ingénieur britannique Richard Trevithick. Elle est testée avec succès dans une usine du Pays de Galles. Cet événement marque le début de l'histoire du chemin de fer, rouage essentiel de l'industrialisation.

1825

Mise en service de la première voie ferrée en Angleterre, près de Newcastle, par le Britannique George Stephenson*. Cette ligne était destinée exclusivement au transport du charbon.

1828

Première ligne française qui relie Saint-Étienne au port d'Andrézieux sur la Loire. Elle ne permet que le transport du charbon.

1830

Installation de la première ligne de chemin de fer assurant le transport de voyageurs, entre Liverpool et Manchester.

1832

Première ligne régulière de transport de voyageurs en France (Saint-Étienne – Lyon).

1835

Première ligne en Belgique (Bruxelles – Malines, longue de 20 km). Cette liaison est le point de départ du premier chemin de fer public à traction à vapeur en Europe continentale.

1835

Première ligne en Allemagne (Nuremberg – Fürth).

1837

Première ligne de chemin de fer en Russie (Saint-Pétersbourg – Tsarskoïe Selo).

1837-1838

Développement du réseau ferroviaire belge au départ de Malines jusqu'à Louvain puis Tirlemont et Ans à l'Est, et Gand puis Ostende à l'Ouest. Les années suivantes, Gand, Courtrai, Landen, Saint-Trond et Mons sont reliés au réseau ferré.

1839

Première ligne aux Pays-Bas (Amsterdam – Haarlem) et en Italie (Naples – Portici).

1843

Ouverture de la première gare de Charleroi "Ville Basse".



2^e moitié du XIX^e siècle

Période d'âge d'or du chemin de fer. La longueur des voies ferrées est multipliée par dix en Europe et par vingt aux États-Unis. Le développement du chemin de fer apporte une véritable révolution dans l'économie des nations : les relations commerciales sont amplifiées, la production industrielle explose et le tourisme naît !

1912

Fabrication en Allemagne de la première locomotive à moteur diesel.

1924

Construction d'une locomotive électrique diesel par l'Américain Hermann Lemp.

1926

Création de la Société nationale des Chemins de Fer belge (SNCF).

1930

Première locomotive diesel en Belgique.

1931

Inauguration de la Michelin sur pneumatiques.

1935

Inauguration, en Belgique, de la première ligne de chemin de fer électrifiée, Bruxelles – Anvers (vitesse de pointe : 120 km/h).

1938

Création de la Société nationale des Chemins de Fer français (SNCF).

Milieu du XX^e siècle

Électrification du réseau ferroviaire belge.

1957

Création du Trans-Europe-Express (T.E.E.) par les chemins de fers allemands, belges, français, italiens, luxembourgeois, néerlandais et suisses. L'objectif est de doter l'Europe de trains rapides de prestige pour le transport des voyageurs.

1964

Mise en service au Japon du premier train à grande vitesse. Le Shinkansen peut rouler jusqu'à 210 km/h.

1981

Inauguration du premier TGV français, entre Paris et Lyon, atteignant une vitesse de 270 km/h.

1983

Association de la Belgique à la France et l'Allemagne pour créer un réseau à grande vitesse commun.

1989

La SNCF lance un plan de "rajeunissement" de son réseau qui va de pair avec le projet TGV.

1990

Record de vitesse d'une rame TGV à 515,3 km/h (SNCF).

1993

Ouverture des lignes du TGV Paris – Bruxelles-Midi – Anvers – Amsterdam et Paris – Bruxelles – Liège – Cologne.

1994

Inauguration du tunnel sous la Manche. Les lignes Eurostar relient Londres au continent.

2007

Nouveau record de vitesse pour le TGV : 574,8 km/h (SNCF).

2011

Inauguration de la gare rénovée de Charleroi-Sud et de la place devant la gare, avec Infrabel et la SRWT.



2,5€