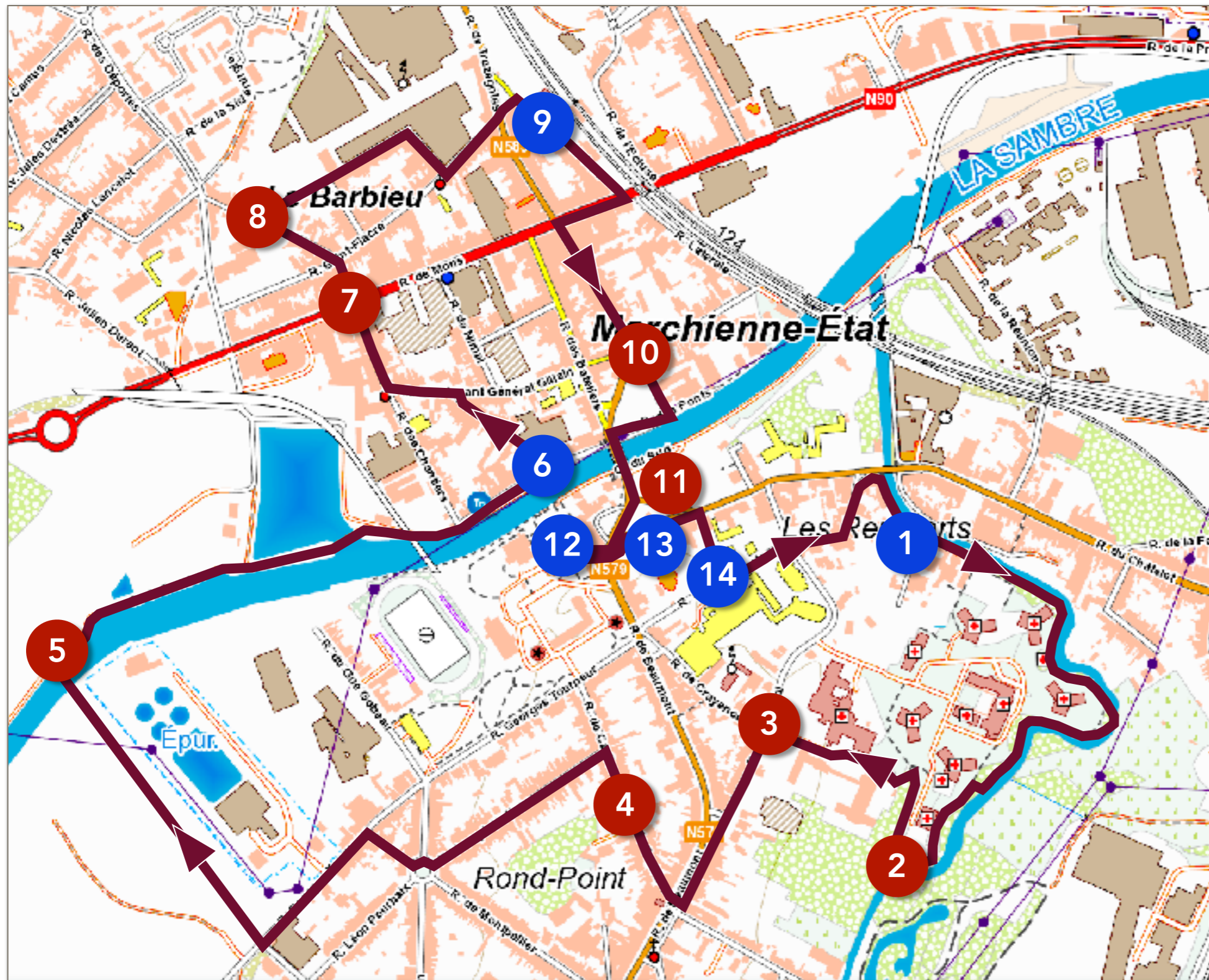


Circuit et localisation des postes informatifs



- 1 Panneau implanté sur site
- 2 Capsule audio

- 1 Abattoirs
- 2 Eau d'Heure & ses moulins
- 3 L'hôpital
- 4 Quartier résidentiel bourgeois
- 5 « Porte ouest »
- 6 Les ponts
- 7 La chaussée
- 8 Quartier industriel ouvrier
- 9 La gare
- 10 L'axe fondateur
- 11 Le centre historique
- 12 Château Cartier
- 13 Les églises
- 14 Les remparts

N° du poste	Type de support	Lieux	Contenu principal	Contenus associés
1	Panneau implanté sur site	Rue de l'Abattoir, à hauteur du N° 12	Anciens abattoirs	<ul style="list-style-type: none"> L'hygiénisme Disparition des abattoirs et reconversion en ateliers communaux Les associations citoyennes
2	Capsule audio	Sentier longeant l'Eau d'Heure, derrière le dernier pavillon de l'hôpital Van Gogh	L'Eau d'Heure & ses moulins	<ul style="list-style-type: none"> Régime de la rivière: crues, inondations, prévention Rôle du fond de vallée durant la période traditionnelle (pré de fauche, ...) Les anciens moulins et leurs équipements hydrauliques
3	Capsule audio	Rue de l'Hôpital au débouché de la rue de Crayencour	L'hôpital	<ul style="list-style-type: none"> Les impacts de l'hygiénisme dans la construction des équipements publics Insalubrité, épidémie (choléra, typhus, ...) et politiques d'assainissement des villes De l'assistance privée (religieuse à l'
4	Capsule audio	Rue de Cartier, à hauteur du N° 51	Quartier résidentiel bourgeois	<ul style="list-style-type: none"> Urbanisation des banlieues résidentielles, urbanisation planifiée, premiers zonages Les styles architecturaux en vogue au 19e siècle: néoclassique, éclectique et Art Nouveau Chaussée et ligne de tram, deux vecteurs de l'étalement de la ville au 19e siècle
5	Capsule audio	A l'entrée du nouveau pont sur la Sambre	« Porte Ouest »	<ul style="list-style-type: none"> La vallée de la Sambre (changements de morphologie entre la traversée des calcaires en amont et des schistes en aval) Les friches industrielles et les affectations industrielles anciennes: sidérurgie et charbonnages
6	Panneau implanté sur site	Quai de Sambre au débouché de la rue Edmond Focquet, face au château Cartier	Les ponts	<ul style="list-style-type: none"> La construction des ponts La canalisation de la Sambre
7	Capsule audio	Croisement de la rue des Chantiers et de la rue de Mons	La chaussée	<ul style="list-style-type: none"> Plan routier belge (1830-53) et les principes de construction d'une chaussée L'impact des chaussées sur le développement urbain La Brasserie des Alliés
8	Capsule audio	Rue du Clicotia au débouché de la rue du Blooming	Quartier industriel ouvrier	<ul style="list-style-type: none"> Urbanisation des banlieues industrielles ouvrières Le logement ouvrier (la maison ouvrière) Architecture industrielle
9	Panneau implanté sur site	Place des Combattants	La gare	<ul style="list-style-type: none"> La création du réseau de chemin de fer: lignes, contraintes, réseau privé, réseau public; l'architecture ferroviaire. L'impact du chemin de fer sur la localisation des industries La gare, une nouvelle porte pour la ville; gare côté in, côté off Connexion grand et petit chemin de fer
10	Capsule audio	Rue Fesler à hauteur du N°17	L'axe fondateur	<ul style="list-style-type: none"> La rencontre entre un grand chemin, un gué et un point d'accostage, Marchienne, un site attractif Le site primitif de Marchienne: gué, point d'accostage, terrasse en contre-haut de la zone inondable Morphologie historique de la vallée: méandre, îles, affluents, ...
11	Capsule audio	Place du Perron au milieu du « parking »	Le centre historique	<ul style="list-style-type: none"> Urbanisation du centre historique Fonctions traditionnelles d'une ville marchande médiévale
12	Panneau implanté sur site	Dans la première cour du château	Château Cartier	<ul style="list-style-type: none"> Une fortification qui commande le passage Du « château-fort » au château de plaisance (l'arrivée des Bilquin-Cartier à Marchienne) Des maîtres de forges qui se reconvertissent dans l'industrie
13	Panneau implanté sur site	Sur le parvis de l'église	Les églises	<ul style="list-style-type: none"> Eglise traditionnelle et cimetière Eglise « industrielle » et délocalisation du cimetière
14	Panneau implanté sur site	Au débouché de la rue du Poste dans la rue des Remparts	Les remparts	<ul style="list-style-type: none"> Enceinte urbaine médiévale Portes et remparts Structure de la ville médiévale

1 Les abattoirs

Dans la seconde moitié du 19^e siècle des abattoirs sont construits à l'extérieur de la ville. Les habitants veulent se prémunir de la puanteur et de l'insalubrité des déchets de boucherie qui autrefois jonchaient les rues. La proximité de l'Eau d'Heure permet de puiser dans la rivière les eaux indispensables au nettoyage des salles d'abattage et d'y rejeter le sang et les eaux sales.



Photo D. Belayew, 2018

En pleine croissance, la ville se dote d'abattoirs

Les abattoirs de Marchienne sont construits en 1871 le long de l'Eau d'Heure. Là, à quelques centaines de mètres du centre-ville il y a de l'espace et de l'eau. De l'espace pour construire de vastes bâtiments répondant aux besoins d'une population qui a été multipliée par 19 en un siècle (un peu plus de 1.000 habitants en 1801, près de 19.000 en 1900); de l'eau pour nettoyer les salles et une rivière en guise d'égout pour rejeter le sang et les eaux sales. Cette mise à l'écart des activités polluantes est l'une des actions entreprises pour assainir la ville après les épidémies de typhus et de choléra qui ont touché la Belgique au milieu du 19^e siècle et causé plus de 70.000 décès.



Evocation d'une rue médiévale © MPMM

Une ville de plus en plus polluée

Jusqu'en 1850 les animaux destinés à la boucherie étaient abattus par les bouchers eux-mêmes dans ou devant leurs échoppes établies dans le centre de la ville. Les déchets et les carcasses étaient abandonnés en rue où ils pourrissaient en dégageant des odeurs nauséabondes et en polluant les points d'eau où s'approvisionnaient les habitants. Cette pollution s'ajoutait à celle des eaux sales rejetées par les riverains dans les caniveaux des rues en l'absence d'égout. Avec l'augmentation vertigineuse du nombre d'habitants au 19^e siècle, la ville avec ses rues étroites et mal aérées héritées du Moyen Âge devient un infâme cloaque, source de pollutions et de maladies.

Un espace occupé autrefois par des moulins et leurs aménagements hydrauliques

Jusqu'à la seconde moitié du 19^e siècle la basse vallée de l'Eau d'Heure est quasiment vide de constructions. Seuls deux moulins y sont implantés.

1. Un moulin à farine (doc. 1): reconstruit en 1736 (cf. carte postale). Au départ, il s'agit d'un moulin équipé de deux roues hydrauliques. On lui a adjoint une machine à vapeur en 1859 afin de pouvoir actionner quatre paires de meules à farine. Il est venu remplacer le moulin banal de Marchienne qui est déjà mentionné en 1412.

2. Une forge-platinerie (doc. 2): le moulin sans doute construit au début du 15^e siècle va subir plusieurs transformations et fonctionnera jusqu'à la fin du 19^e siècle. Il dispose alors de deux roues hydrauliques qui actionnent les soufflets d'une forge, un gros marteau (maka) pour aplatir le métal et une cisaille pour le découper en vue de façonner des outils et des pièces pour machines.

Ces moulins sont établis de part et d'autre d'une île sur un dérivation de l'Eau d'Heure (doc. 3), aujourd'hui souterraine dont on peut encore voir la sortie (doc. 6).



Moulin à farine

Extrait d'une carte postale v. 1900, coll privée

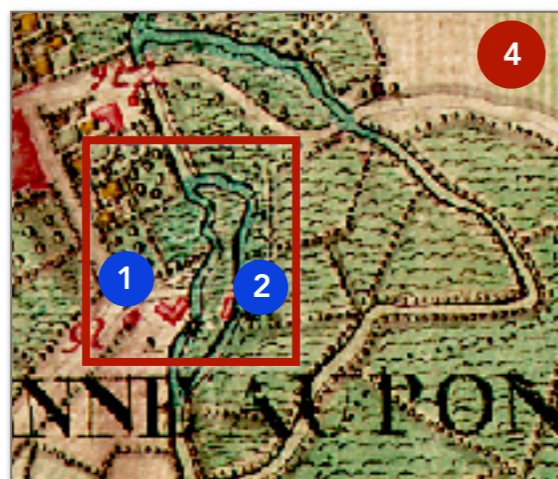


Extrait du plan cadastral de 1842-79 © KBR

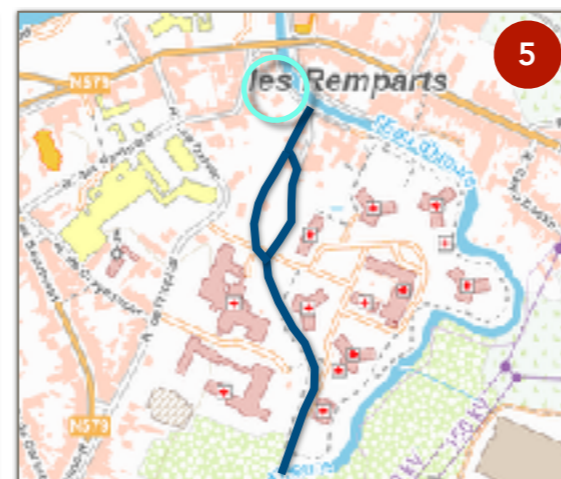


Forge de la platinerie

Extrait d'une carte postale v. 1900, coll privée



Extrait de la carte de Ferraris, 1770-78 © KBR



Extrait de Topomapviewer © IGN



Photo D. Belayew, 2018

Des wisines¹ ancêtres des entreprises industrielles

Les moulins de Marchienne sont les deux derniers de la longue chaîne de moulins qui ponctuent la vallée de l'Eau d'Heure depuis Cerfontaine jusqu'à la Sambre. Avant l'invention de la machine à vapeur (seconde moitié du 18^e siècle) la force hydraulique des cours d'eau était la seule capable d'actionner des dispositifs lourds comme les meules des moulins à farine ou les gros marteaux des forges. Pour actionner la roue d'un moulin il faut soit des eaux rapides soit pouvoir créer une chute d'eau qui va permettre de remplir les aujets de la roue et la faire tourner grâce au poids de l'eau. Il faut aussi pouvoir maîtriser le débit d'eau pour réguler la vitesse de la roue voire l'arrêter lorsqu'il faut la réparer. L'Eau d'Heure avec son courant plus rapide que celui de la Sambre à cause de sa pente plus forte était plus apte à être équipée de moulins. A partir du 14^e siècle nombre de moulins à farine, à huile (stordoires), etc. ont été construits sur ses berges. Mais sa renommée, l'Eau d'Heure la doit surtout aux nombreuses forges qui se sont égrainées le long de sa vallée, les ancêtres de nos usines.

¹ occhevine ou wisine, Nord de la France, 13^e s. « bâtiment destiné à l'exercice d'une activité artisanale, construit près d'un cours d'eau, dans lequel on utilise la force hydraulique pour mouvoir des rouages » (CNTRL)

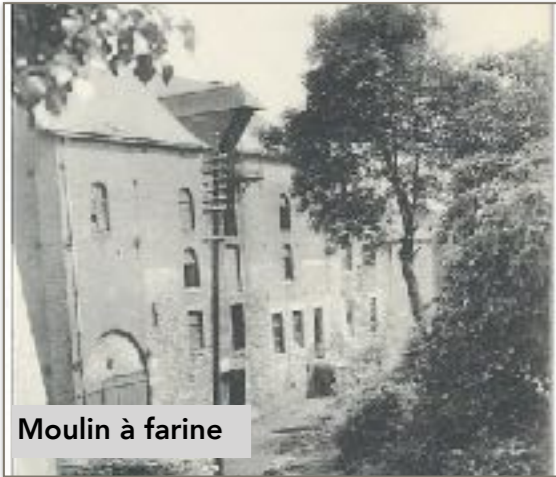
2 L'Eau d'Heure & ses moulins

Le cours naturel de l'Eau d'Heure

Les moulins: moulin à farine et moulin « platinerie »

Aménagements hydrauliques

Régime de l'Eau d'Heure et lutte contre les inondations



Moulin à farine

Extrait d'une carte postale v. 1900, coll privée



Inondations dans la vallée de la Sambre, 1926 dans : Colette Piérard, La Sambre, chronique d'une normalisation, 1997, Editions du MET, p. 96

Un espace occupé autrefois par des moulins et leurs aménagements hydrauliques

Jusqu'à la seconde moitié du 19^e siècle la basse vallée de l'Eau d'Heure est quasiment vide de constructions. Seuls deux moulins y sont implantés.

1. Un moulin à farine (doc. 1): reconstruit en 1736 (cf. carte postale). Au départ, il s'agit d'un moulin équipé de deux roues hydrauliques. On lui a adjoint une machine à vapeur en 1859 afin de pouvoir actionner quatre paires de meules à farine. Il est venu remplacer le moulin banal de Marchienne qui est déjà mentionné en 1412.

2. Une forge-platinerie (doc. 2): le moulin sans doute construit au début du 15^e siècle va subir plusieurs transformations et fonctionnera jusqu'à la fin du 19^e siècle. Il dispose alors de deux roues hydrauliques qui actionnent les soufflets d'une forge, un gros marteau (maka) pour aplatir le métal et une cisaille pour le découper en vue de façonner des outils et des pièces pour machines.

Ces moulins sont établis de part et d'autre d'une île sur un dérivation de l'Eau d'Heure (doc. 3), aujourd'hui souterraine dont on peut encore voir la sortie (doc. 6).



Moulin à farine

Extrait d'une carte postale v. 1900, coll privée

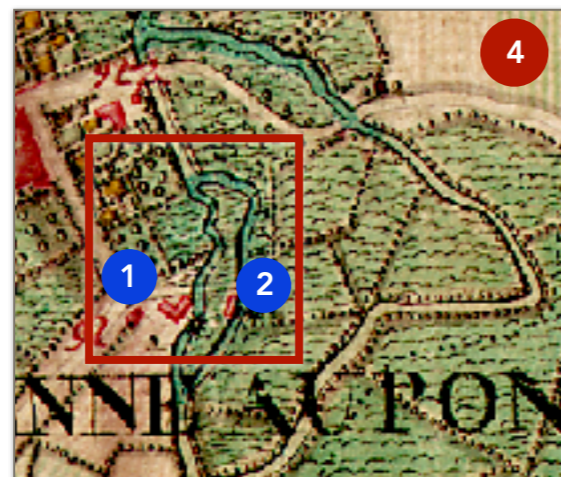


Extrait du plan cadastral de 1842-79 © KBR

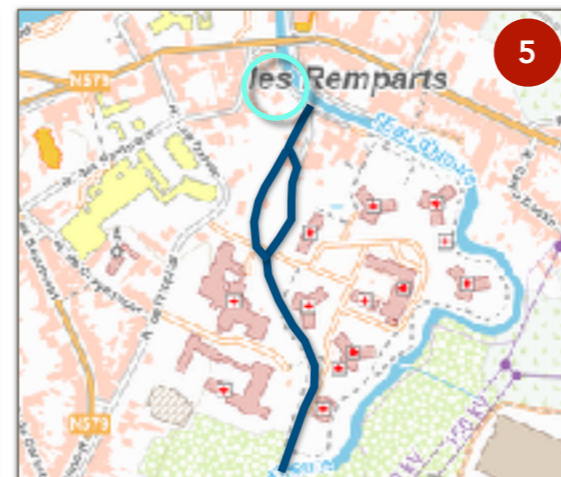


Forge de la platinerie

Extrait d'une carte postale v. 1900, coll privée



Extrait de la carte de Ferraris, 1770-78 © KBR



Extrait de Topomapviewer © IGN



Photo D. Belayew, 2018

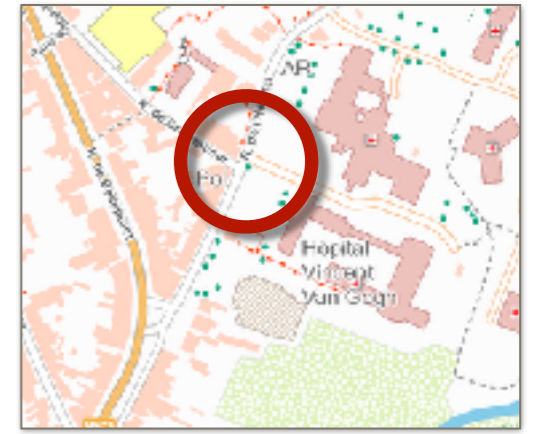
Des wisines¹ ancêtres des entreprises industrielles

Les moulins de Marchienne sont les deux derniers de la longue chaîne de moulins qui ponctuent la vallée de l'Eau d'Heure depuis Cerfontaine jusqu'à la Sambre. Avant l'invention de la machine à vapeur (seconde moitié du 18^e siècle) la force hydraulique des cours d'eau était la seule capable d'actionner des dispositifs lourds comme les meules des moulins à farine ou les gros marteaux des forges. Pour actionner la roue d'un moulin il faut soit des eaux rapides soit pouvoir créer une chute d'eau qui va permettre de remplir les ajuts de la roue et la faire tourner grâce au poids de l'eau. Il faut aussi pouvoir maîtriser le débit d'eau pour réguler la vitesse de la roue voire l'arrêter lorsqu'il faut la réparer. L'Eau d'Heure avec son courant plus rapide que celui de la Sambre à cause de sa pente plus forte était plus apte à être équipée de moulins. A partir du 14^e siècle nombre de moulins à farine, à huile (stordoires), etc. ont été construits sur ses berges. Mais sa renommée, l'Eau d'heure la doit surtout aux nombreuses forges qui se sont égrainées le long de sa vallée, les ancêtres de nos usines.

¹ occhevine ou wisine, Nord de la France, 13^e s. « bâtiment destiné à l'exercice d'une activité artisanale, construit près d'un cours d'eau, dans lequel on utilise la force hydraulique pour mouvoir des rouages » (CNTRL)

3 L'hôpital

Laissé aux soins des ordres religieux jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, les soins des malades comme l'aide aux démunis sont pris en charge par les pouvoirs publics dès l'indépendance de la Belgique. Mais les moyens médicaux restent très archaïques jusqu'à l'entre-deux-guerres. Soigner les malades dans la seconde moitié du 19^e siècle consiste essentiellement à restaurer leur hygiène de vie en les mettant au vert et en leur donnant une bonne alimentation. Ce sont ces courants hygiénistes qui vont présider à la construction des hôpitaux dans la périphérie verte des centres-villes. Si la gestion de l'hôpital est confiée aux sœurs du Sacré-Cœur, il ne faut plus faire la preuve qu'on est un bon chrétien pour se faire soigner.



Hôpital civil de Marchienne ISPPC 1968-1975.
Photo M. Dufert, 2020



Hôpital de Marchienne, construit en 1876 de style néoclassique et sa chapelle (1891) de style néogothique.
Architecte Riez (Masset)
Coût 66.950 frs.
Le nom des donateurs les plus importants sont gravés en façades sur des plaques de marbre blanc.

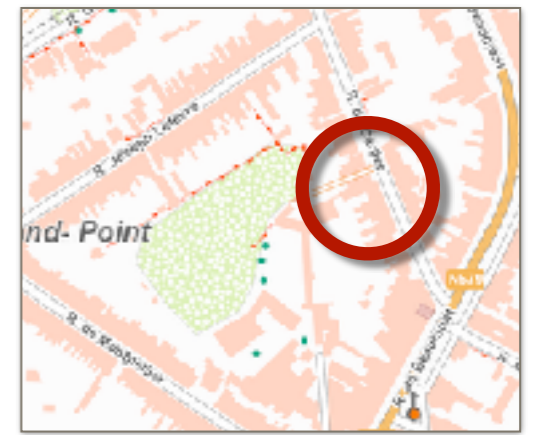
En 1963, cet ensemble de bâtiments est démoli pour laisser la place à un complexe hospitalier dessiné par l'architecte Hosdain. hôpital, home pour personnes âgées et hôpital psychiatrique vers 1980.
(WKPD)

Hôpital civil Sacré Cœur de Marchienne-au-Pont. Carte postale
Nels 1876-1963



4 Quartier résidentiel bourgeois « Cartier »

Commune ouvrière par excellence, Marchienne-au-Pont n'en possède pas moins un quartier bourgeois construit à la périphérie immédiate de la ville. Relativement à l'écart des fumées et du vacarme des usines, en hauteur à l'abri des inondations et tout proche de la chaussée de Beaumont et de sa ligne de tram.



Marchienne, rue de Cartier Photo M. Dufert, 2020



Carte postale Nels



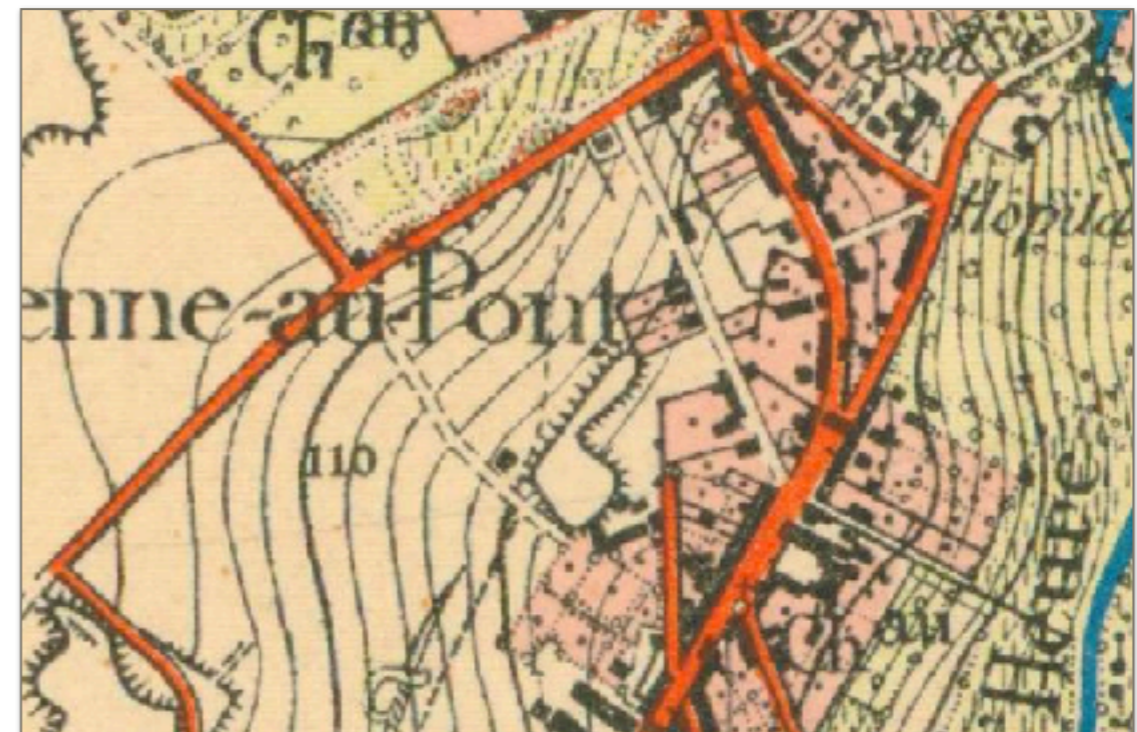
Carte postale Nels



Carte postale Nels



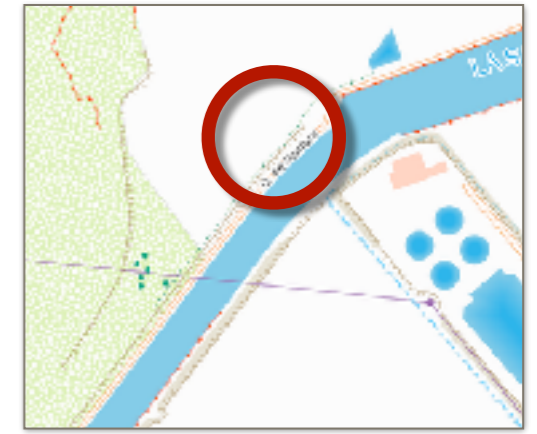
Extrait de la carte de Ferraris, 1770-78 © KBR



Extrait de la carte de la carte topographique de 1904 © IGN et KBR

5 Porte ouest

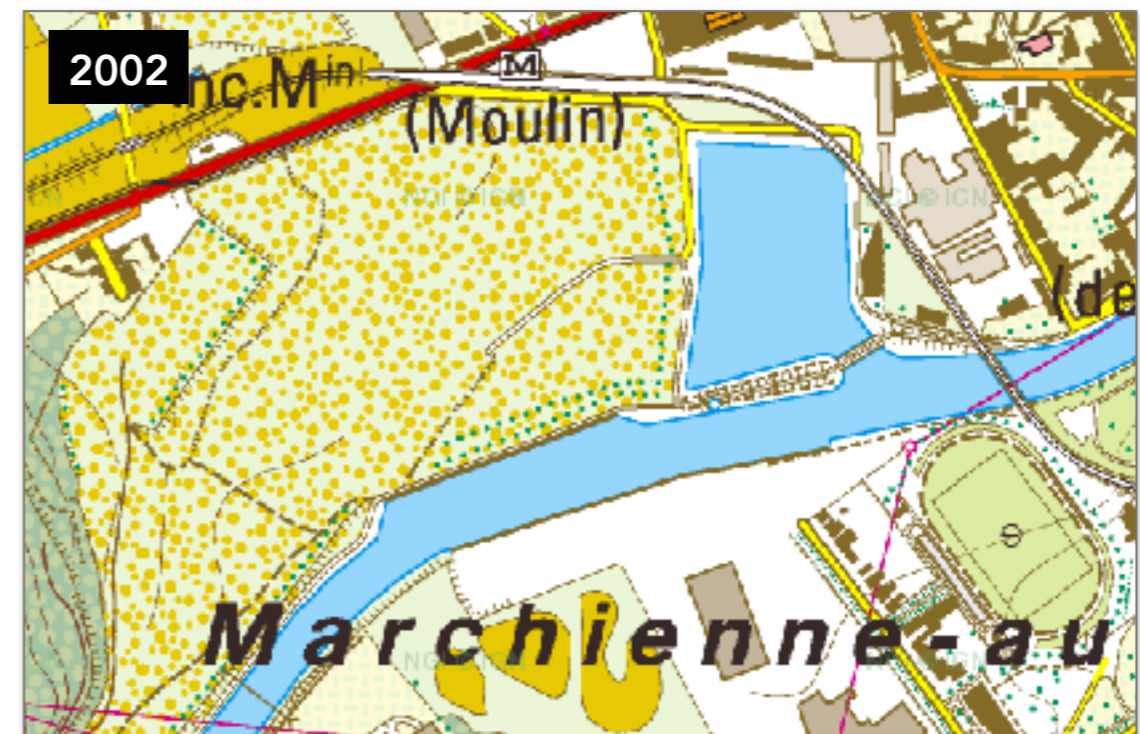
De grands projets pour des hectares de friches industrielles qui bordent les deux rives de la Sambre...



Les AMS à la route de Mons



Les usines Goffart au quai de Sambre



Extrait de la carte de la carte topographique de 2002 © IGN

6 Les ponts

Marchienne-au-Pont, un point de passage stratégique



Marchienne-au-Pont, quai du Sud v. 1910, Carte postale



Extrait du cadastre primitif de Marchienne-au-Pont, 1830 - 1834, <http://www.cartesius.be>



Extrait du plan parcellaire de la commune de Marchienne-au-Pont : avec les mutations 1842 - 1879, <http://www.cartesius.be>



Marchienne-au-Pont, le pont neuf v. 1910, carte postale Nels, Bruxelles



Marchienne-au-Pont, le vieux pont, gravure de I. Malvaux v. 1850, dans Pierre-Antoine Masset, Histoire de Marchienne-au-Pont, Malines, Paul Rijkmans éditeur, 1893

7 Chaussée de Mons

En ligne droite, à plat et praticable toute l'année voilà les caractéristiques d'une bonne chaussée. Jusqu'au 18^e siècle la circulation des chariots est entravée par des chemins boueux dès l'automne qui sinuent dès que la pente se redresse allongeant d'autant la distance à franchir. Durant la période autrichienne (1713 - 1789) une première génération de chaussées sont construites dans le cadre du plan routier commandité par Marie-Thérèse d'Autriche (1740 - 1780). Mais ces chaussées « thérésiennes » ne voit le jour qu'en pays autrichien. Or Marchienne, à cette époque, fait partie de la principauté de Liège donc point de chaussées « thérésiennes »! Dès 1830, le jeune gouvernement belge sous la pression du monde économique se lance dans un nouveau plan routier qui verra Marchienne traversée par deux grandes chaussées: Charleroi - Mons et Marchienne - Beaumont.



Marchienne, la route de Charleroi, carte postale Nels v. 1905, coll. privée



Marchienne, la route de Mons, carte postale Nels v. 1905, coll. privée



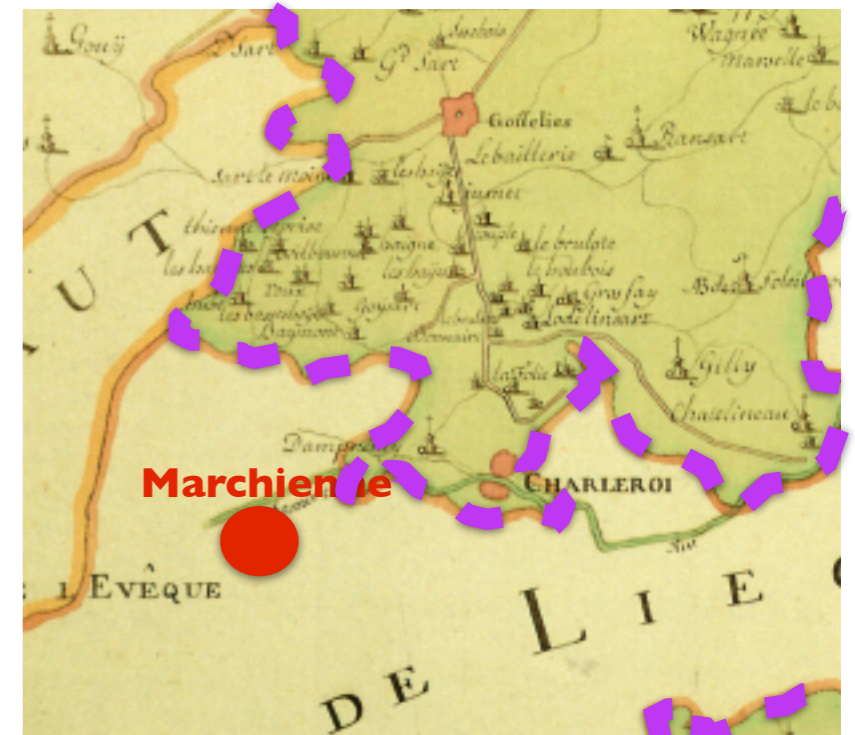
Marchienne, la route de Mons, carte postale Nels v. 1905, coll. privée



Marchienne, extrait de la carte du Dépôt de la Guerre, 1870 © IGN Bruxelles

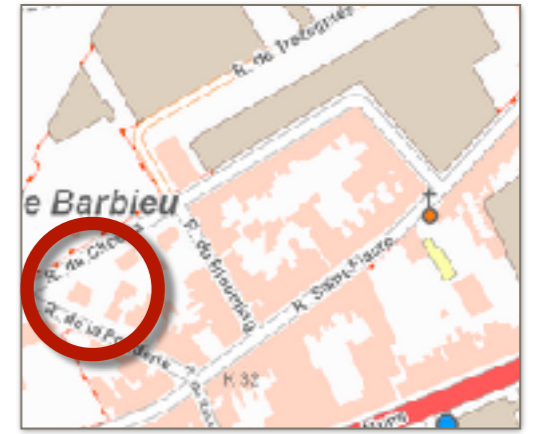


Marchienne, extrait de la carte de Cabinet des Pays-Bas Autrichiens, 1770 - 1778 © KBR



8 Quartier ouvrier « Saint Fiacre »

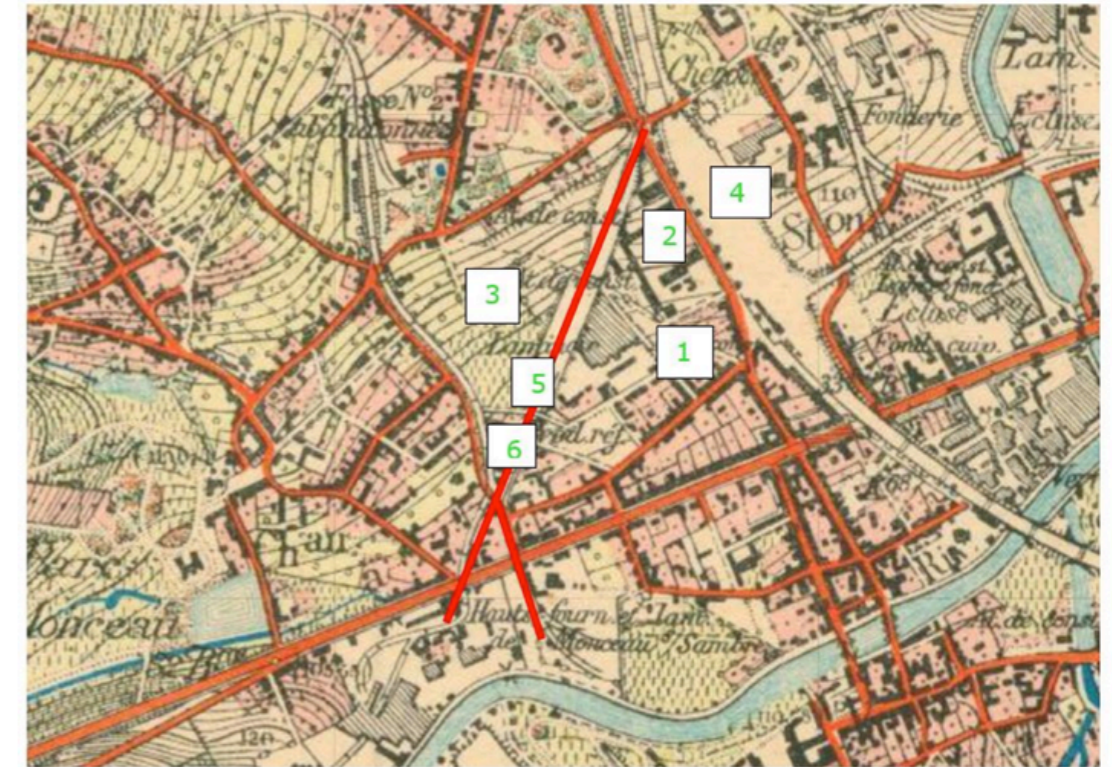
Les industriels du 19^e siècle recherchent de vastes terrains plats en périphérie des villes pour y installer leurs usines. A Monceau comme à Marchienne où la sidérurgie domine, les fonderies, les laminoirs et les ateliers de construction métalliques sont très gourmands en espace. Ce sont les terrains marécageux (Le Barbieu, le marécage) que l'on assèche qui vont servir de terrains industriels. Mais où loger les milliers d'ouvriers qui affluent vers ces usines aux salaires trois fois plus élevés que dans les campagnes?



Carte postale Nels



Monceau ancienne fonderie Thiébaud



Carte IGN Marchienne-Monceau 1904 (extrait)

Les usines sont reliées à une ligne de chemin de fer « Monceau Usines » raccordée à la gare de Marchienne

1. Atelier de construction Hanrez
2. Atelier de construction Germain
3. Laminoir St Fiacre
4. Gare de Marchienne
5. Station de Monceau-usine et Atelier de produits réfractaires
6. Fonderie Thiébaud

C'est un quartier zébré de lignes ferroviaires, entre les gares de Monceau et Marchienne.



9 La gare

Le chemin de fer est allergique à la pente, pas plus de 1,5 % soit la pente de la plage d'Ostende quand la mer se retire! De plus, un train ça ne tourne pas court. Il faut un rayon de courbure de minimum 600 m pour le faire changer de direction. Alors où faire passer les voies? Dans le fond des vallées en rachetant les déclivités par des tranchées ou des talus et les méandre trop serrés par des viaducs ou des tunnels. Et quand on va de Charleroi à Nivelles soit de la Sambre au plateau du Brabant, il faut s'y prendre tôt pour construire un plan incliné franchissable par les convois ferrés. Voilà pourquoi la gare de Marchienne Etat est en hauteur.



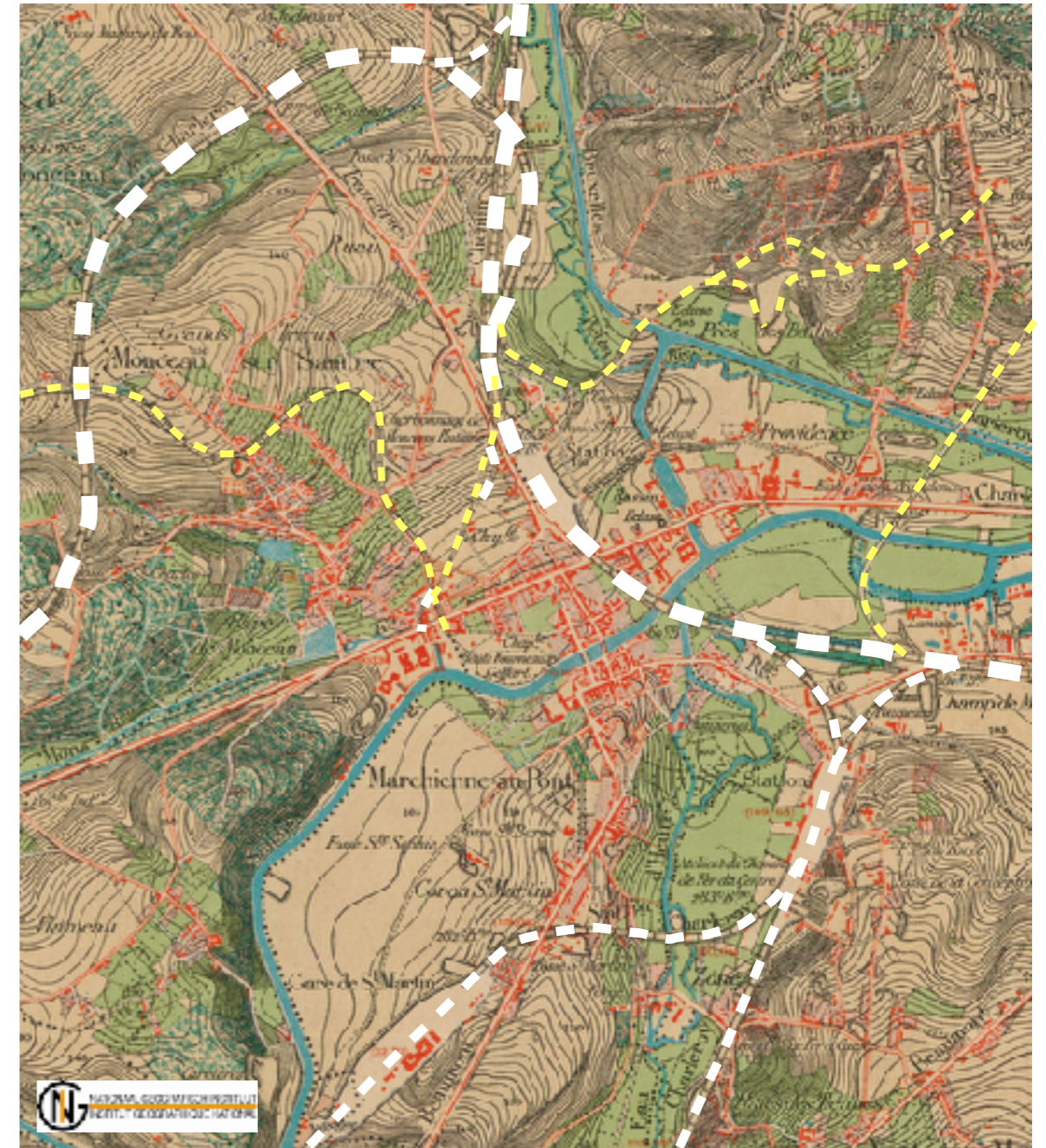
Carte postale Nels



Marchienne-au-Pont, le pont du chemin de fer au-dessus de la route de Mons, <http://charleroi-pays-noir.blogspot.be>



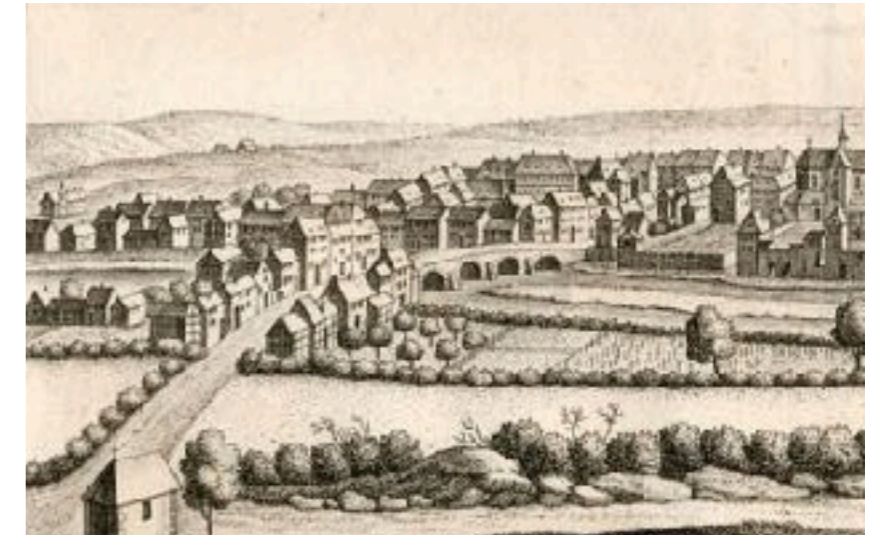
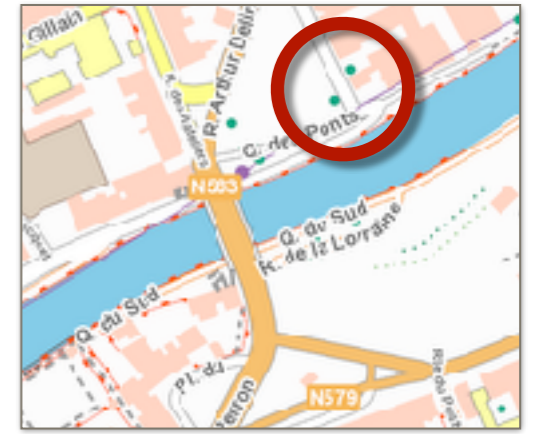
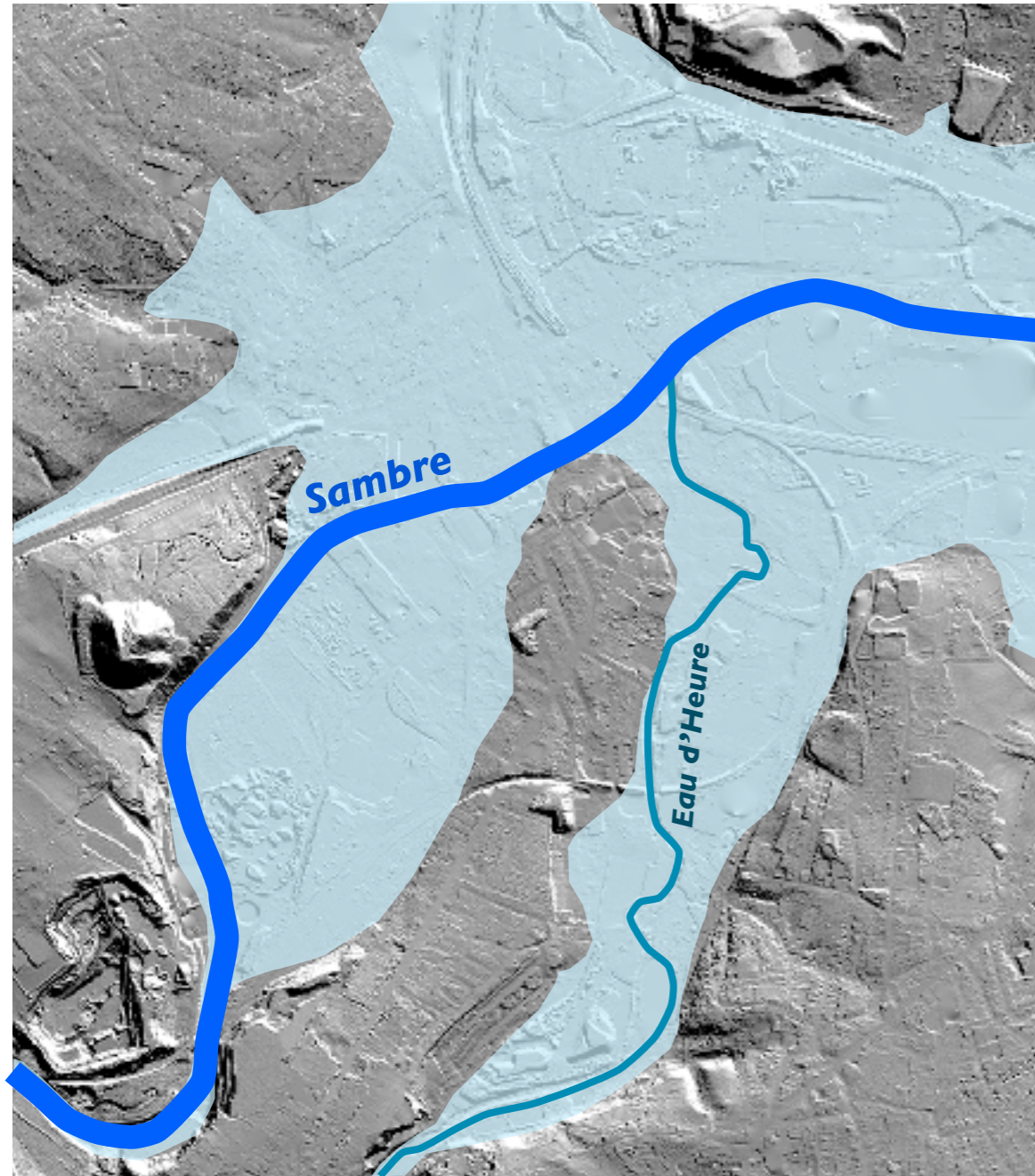
Marchienne-au-Pont, train en gare de Zône, <http://users.skynet.be/garesbelges>



Marchienne, extrait de la carte du Dépôt de la Guerre, 1870 © IGN Bruxelles

10 L'axe fondateur

Un gué puis un pont



Extrait d'une gravure de Remacle le Loup, dans: *Délices du pays de Liège* (5 vol., 1738-1744) sous la direction de Pierre-Lambert Saumery © Bibliothèque Ulysse Capitaine, Liège



Le centre historique

Un bourg qui prend de l'ampleur grâce à son pont.
 Bourg et faubourgs; marchés
 Château et église symboles du pouvoir traditionnel
 Un espace confiné à l'intérieur des remparts



Extrait d'une gravure de Remacle le Loup, dans: *Délices du pays de Liège* (5 vol., 1738-1744) sous la direction de Pierre-Lambert Saumery © Bibliothèque Ulysse Capitaine, Liège

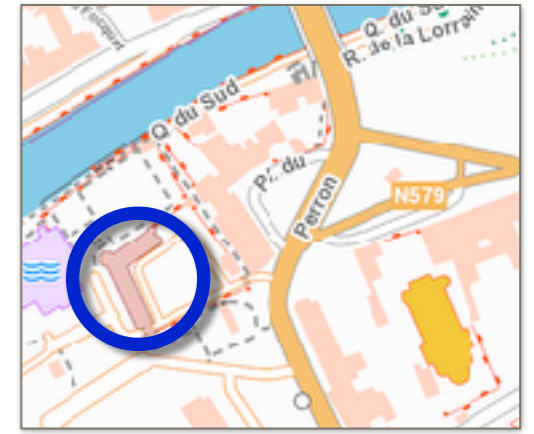


Marchienne, extrait de la carte de Cabinet des Pays-Bas Autrichiens, 1770 - 1778 © KBR

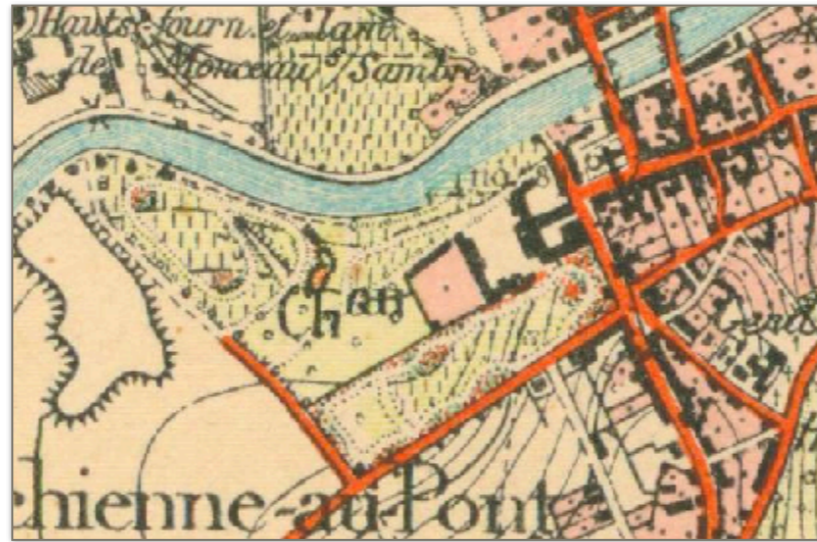


Le château Cartier

De la fortification qui commande le gué puis le pont au château de plaisance de richissimes maîtres de forges puis au château « d'industrie » isolé au milieu de son parc à l'anglaise.



Carte Jaillot 1747-50 © BNF



Extrait de la carte de la carte topographique de 1904 © IGN et KBR

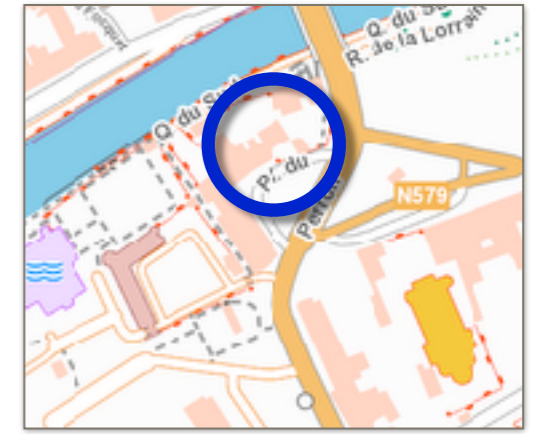


Marchienne-au-Pont. Le Parc et l'Hôtel de Ville .
Carte postale. Delcampe.be

13

Les églises

Avec une population multipliée par 19 en moins d'un siècle, même si la pratique religieuse commence à s'affaiblir en cette fin du 19^e siècle, la vieille église de Marchienne s'avère trop petite et pas assez prestigieuse pour une ville en plein développement.



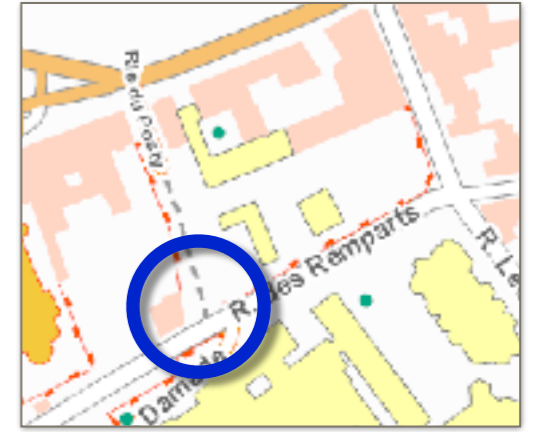
Marchienne-au-Pont , place Albert 1er v. 1910, carte postale



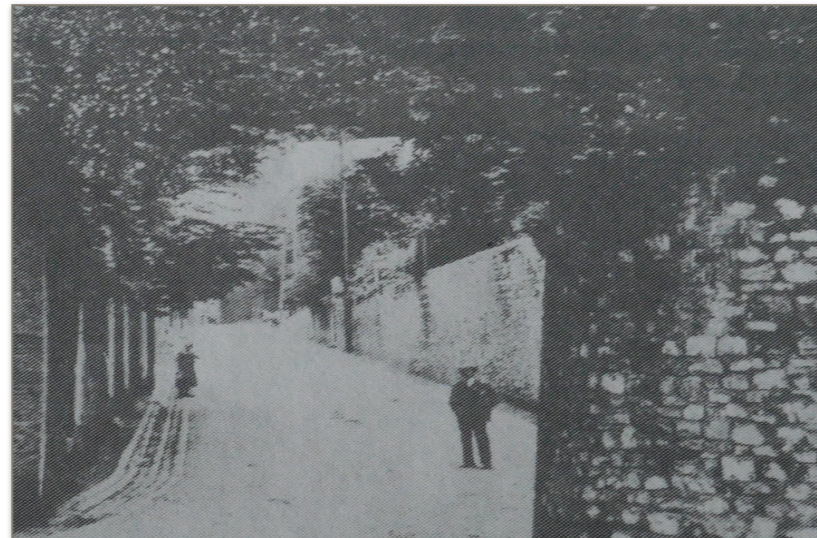
<http://charleroi-pays-noir.blogspot.com>

Les remparts

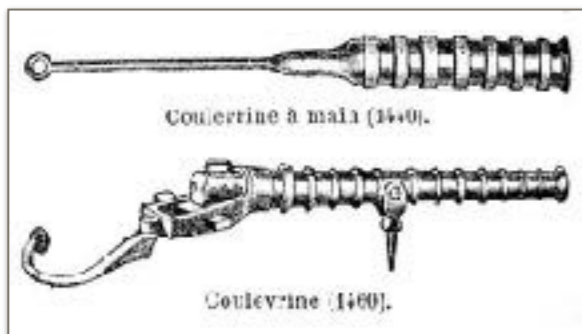
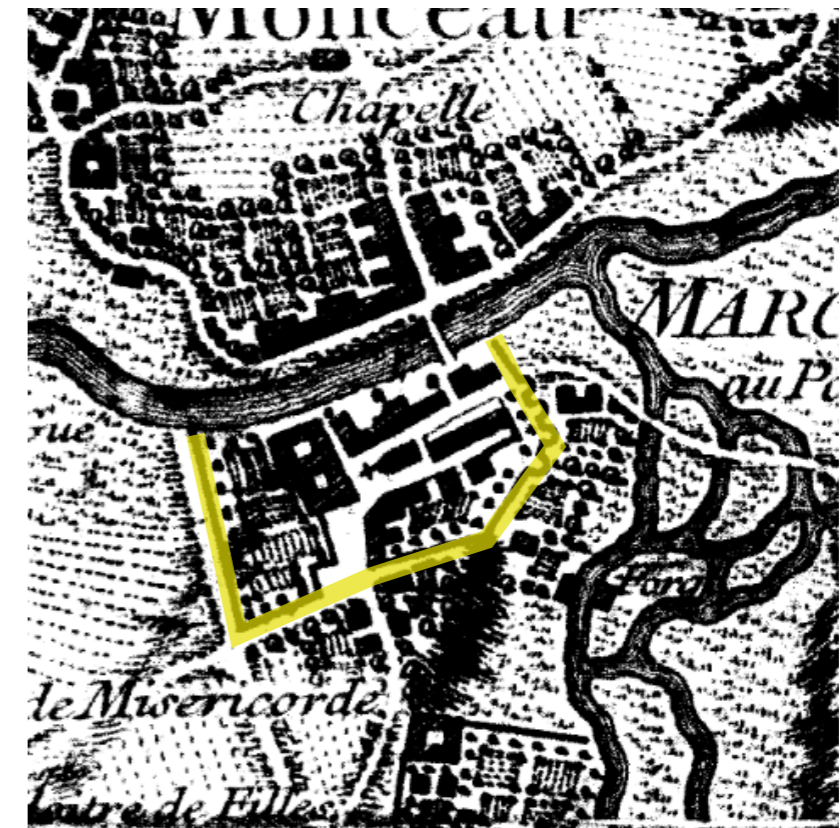
La ville médiévale établie sur un éperon surbaissé dominant de quelques mètres le fond de vallée de la Sambre ne dispose pas de défenses naturelles exceptionnelles comme Thuin sa première voisine en amont. Mais elle doit pouvoir assurer la défense de son pont, l'un des rares points de passage permanent sur la Sambre. Sans doute au 14^e siècle, une muraille est édiflée sur le pourtour de l'éperon enserrant dans ces murs le petit noyau urbain existant. Seules les portes de Châtelet et de Beaumont et le vieux pont donne accès à la ville. Le mur, doublé d'un talus de terre par endroits, est juste capable de résister à l'armement dérisoire des assaillants de l'époque. Mais dès le 16^e siècle, avec l'invention des canons à poudre noire et boulets métalliques, les remparts de Marchienne deviennent une défense dérisoire. Ils seront cependant maintenus jusqu'au début du 18^e siècle, faisant plus office de limite symbolique que de muraille défensive.



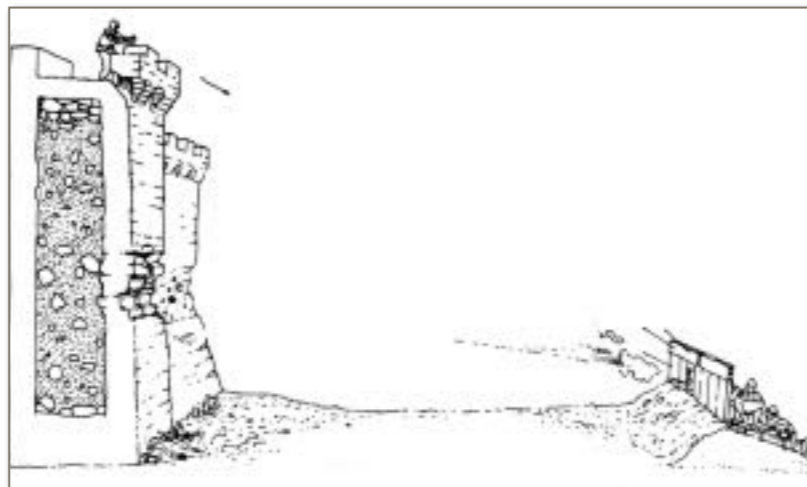
Arbalétrier. Dessin de N. Mosakowska © MPM



La rue des Remparts v. 1900, carte postale, coll. privée



P. Saint Amand ...



Coupe dans un rempart médiéval, dans: Xavier Hernandez et Pilar Comes, Barmi, une ville méditerranéenne à travers l'histoire, Rennes, 1990, Editions Ouest-France.