



LA LOUVIÈRE

DYNAMIQUES D'URBANISATION

KRISTEL MAZY

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE ET URBANISTE, DOCTEURE EN ART DE BÂTIR ET URBANISME
CHARGÉE DE COURS

ALEXIS GILBART

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME
ARCHITECTE, DOCTORANT EN ART DE BÂTIR ET URBANISME

Naissance des friches, produits de l'histoire louviéroise

L'évolution de l'urbanisation louviéroise, en cartographies, nous montre plusieurs représentations du territoire à différentes périodes. Nous pourrions les comparer à une série de photographies instantanées qui révèlent l'état d'un environnement habité à différents moments donnés. Choisir cette démarche pour restituer la transformation des territoires s'apparente à une [démarche géo-historique](#). En comparant deux cartographies issues de deux périodes différentes, nous pouvons en effet mettre en évidence les changements qui ont modifié le territoire, comme l'extension d'une route, le développement de nouveaux noyaux d'habitat, l'apparition de friches, etc. En observant plusieurs cartographies sur un temps long, l'identification de permanences, de trajectoires évolutives, ou encore de bifurcations radicales permettent de mettre en récit un territoire.

Centrée sur les dynamiques d'urbanisation, en particulier sur le processus de développement de la ville par les transformations de l'espace bâti, cette lecture nous permet de retirer quelques caractéristiques du développement louviérois.

[Avant 1850](#), les premiers développements se situent au sud, dans la vallée de la Haine, une rivière qui traverse Saint-Vaast, autour d'activités agricoles mais aussi très tôt (à partir de 1400), à partir de l'exploitation du charbon. Un affluent de la Haine, le ruisseau du Thiriau du Luc, participe aussi à structurer le développement urbanistique, au nord, à Houdeng, avec l'implantation de seigneureries et l'exploitation charbonnière, dès le XIV^e siècle. [L'eau apparaît donc comme un élément structurant du développement territorial.](#)

Carte 1 

[Entre 1850 et 1874](#), un troisième pôle apparaît, celui de La Louvière, qui est d'ailleurs reconnue comme municipalité autonome, détachée de Saint-Vaast en 1869. La trame urbaine se densifie en particulier autour de la nouvelle commune. À cette époque, un plan d'ensemble est d'ailleurs dressé pour l'aménagement du centre-ville. À partir du XIX^e siècle, les [processus d'industrialisation et d'urbanisation](#) s'alimentent mutuellement. À cette époque, [la construction](#)

Carte 2 

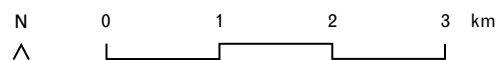
Carte 1 — Évolution de l'espace bâti



Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez



Infrastructure	Limite
Cours d'eau	Ville de La Louvière
Canal	Évolution Bati
Grandes routes	Avant 1850



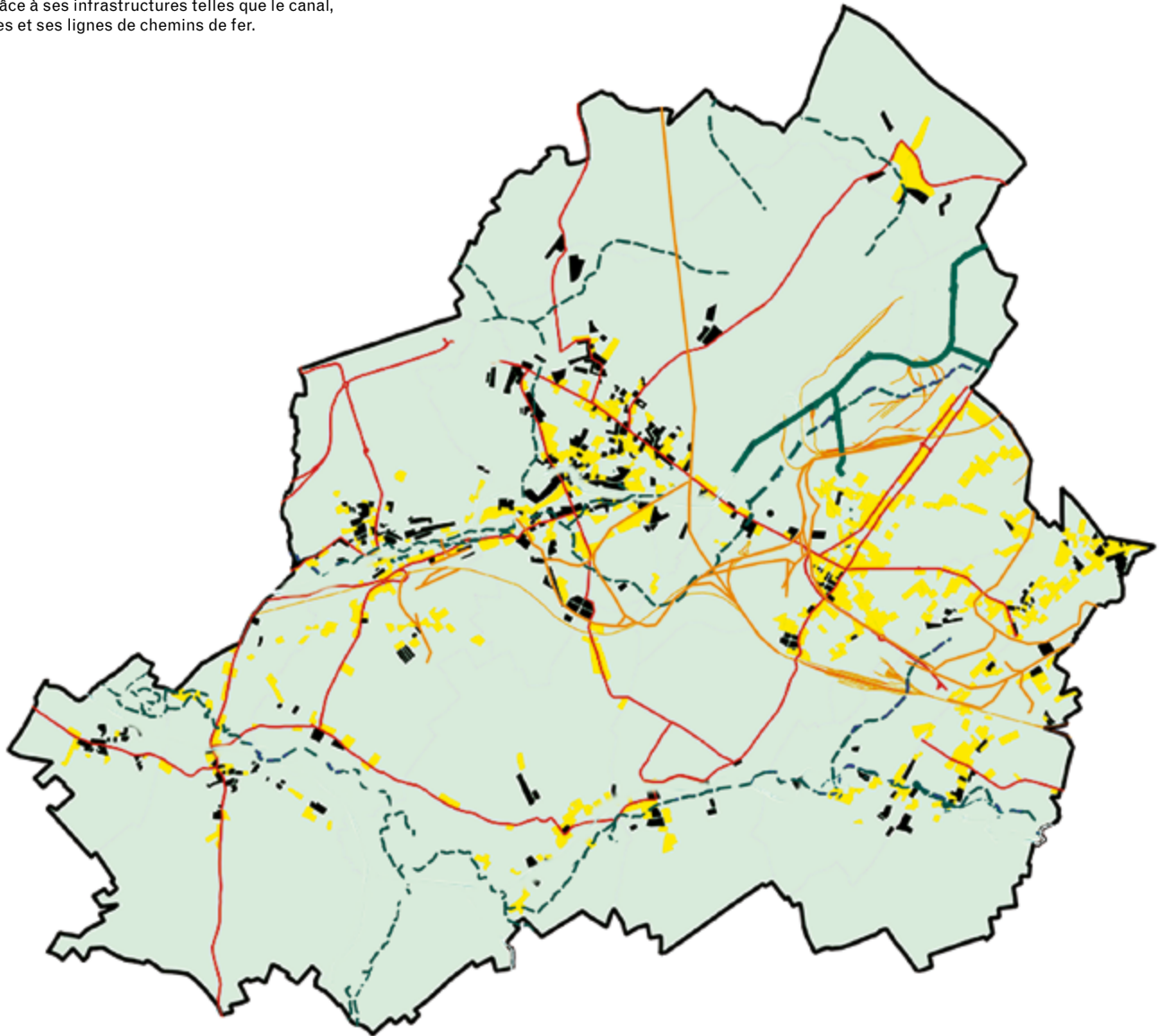
Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 2 — Évolution de l'espace bâti



Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

La commune de la Louvière est née le 10 avril 1869. A ses débuts celle-ci détenait plusieurs seigneuries foncières avec des droits de charbonnage. Ce ne fut qu'au début des années 1930 que l'extraction de la houille commence. Au fil du temps le territoire de la Louvière voit l'implantation de nombreuses industries du charbon, grâce à son sol riche mais aussi grâce à ses infrastructures telles que le canal, les routes et ses lignes de chemins de fer.



Infrastructure	Limite
Rails	Ville de La Louvière
Cours d'eau	Évolution Bati
Canal	Avant 1850
Grandes routes	1850-1874

N 0 1 2 3 km
^

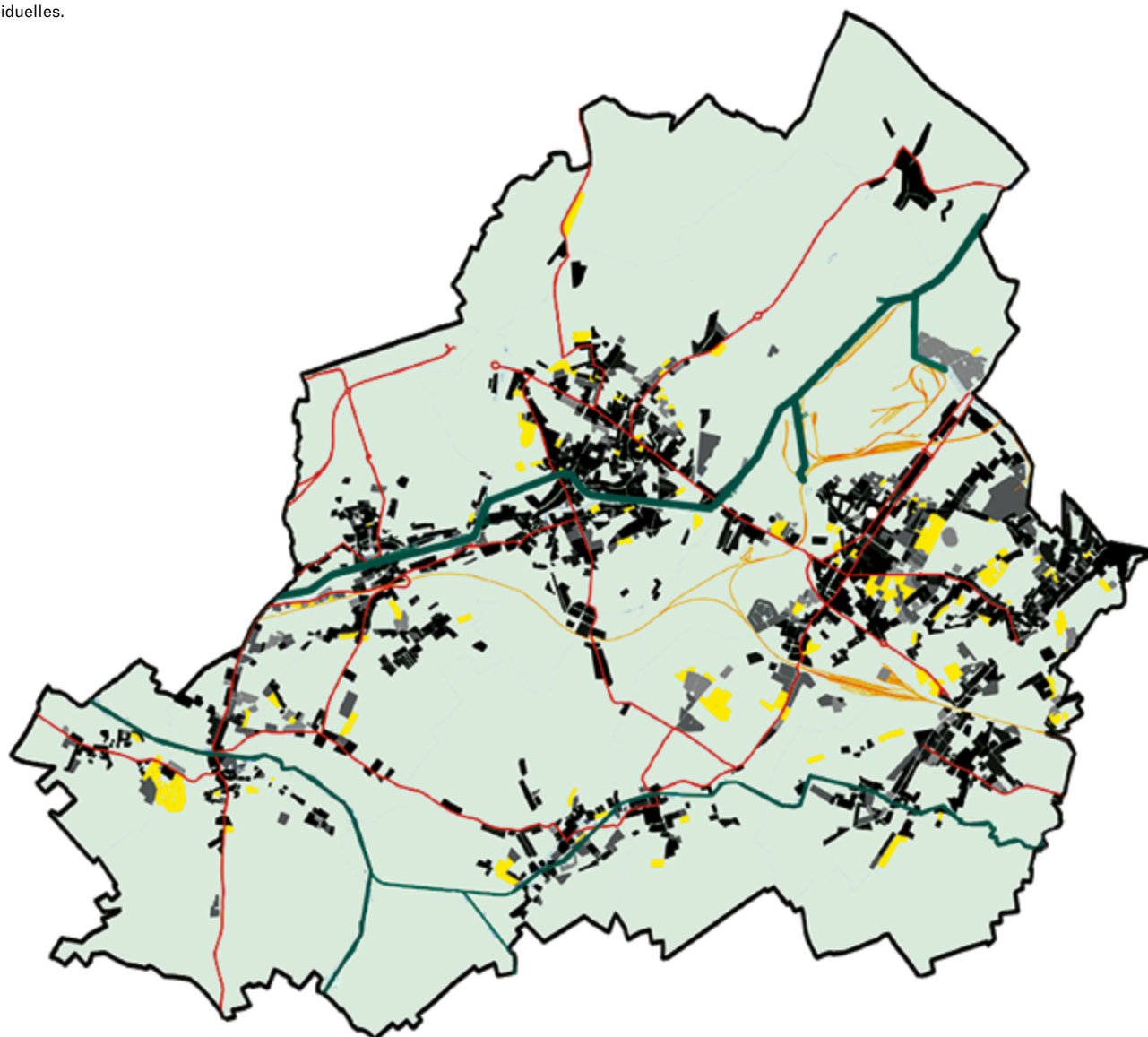
Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 3 — Évolution de l'espace bâti



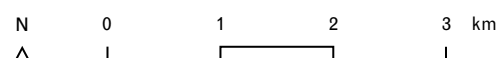
Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

La Louvière se développe principalement autour de ses axes de transports et des différentes industries. Le territoire se développe autour de deux poches, Houdeng à l'ouest et son centre-ville à l'est. Ces deux centres sont fortement densifiés. Pour le reste du territoire, le développement du bâti reste proche des axes routiers, sous forme d'habitations mitoyennes ou individuelles.



Infrastructure	Évolution Bati
— Rails	■ Avant 1850
— Cours d'eau	■ 1850-1874
— Canal	■ 1900-1918
— Grandes routes	■ 1919-1937
	■ 1937-1955
	■ 1955-1966

Limites
▭ Ville de La Louvière



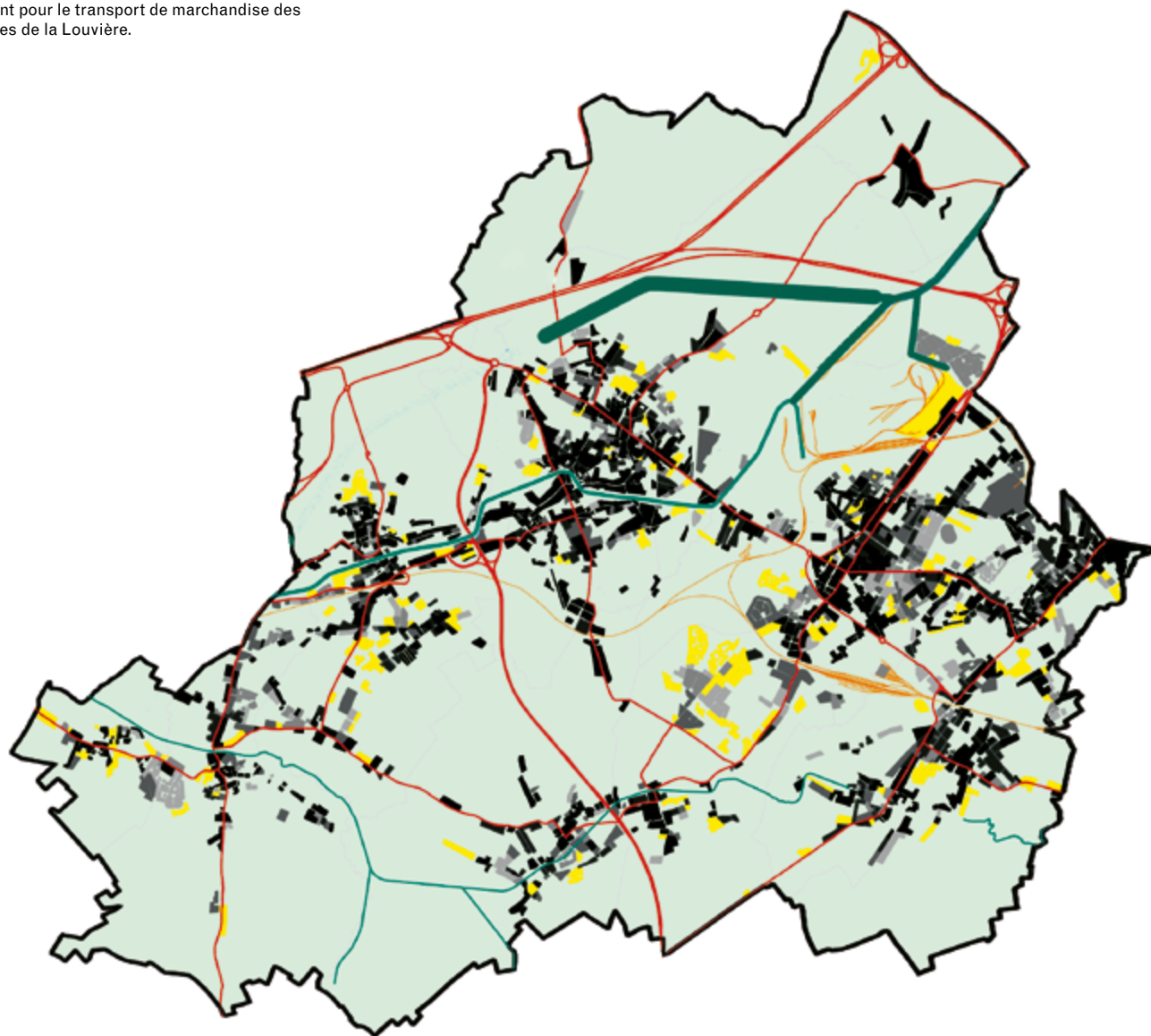
Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 4 — Évolution de l'espace bâti



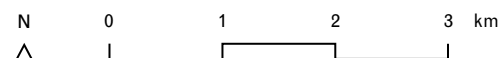
Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

En 1969 l'apparition de l'autoroute E42 au Nord de La Louvière marque son territoire, il est composé de 3 échangeurs, un à l'Ouest et les deux autres à l'est de la commune. Ce nouvel axe de transport connecte les différentes villes de la Wallonie et marque l'époque de la voiture, qui devient le moyen de transport principal de la population. Mais il est aussi un enjeu important pour le transport de marchandise des industries de La Louvière.



Infrastructure	Évolution Bati
— Rails	■ Avant 1850
— Cours d'eau	■ 1850-1874
— Canal	■ 1900-1918
— Grandes routes	■ 1919-1937
	■ 1937-1955
	■ 1955-1966
	■ 1966-1997

Limite
▭ Ville de La Louvière

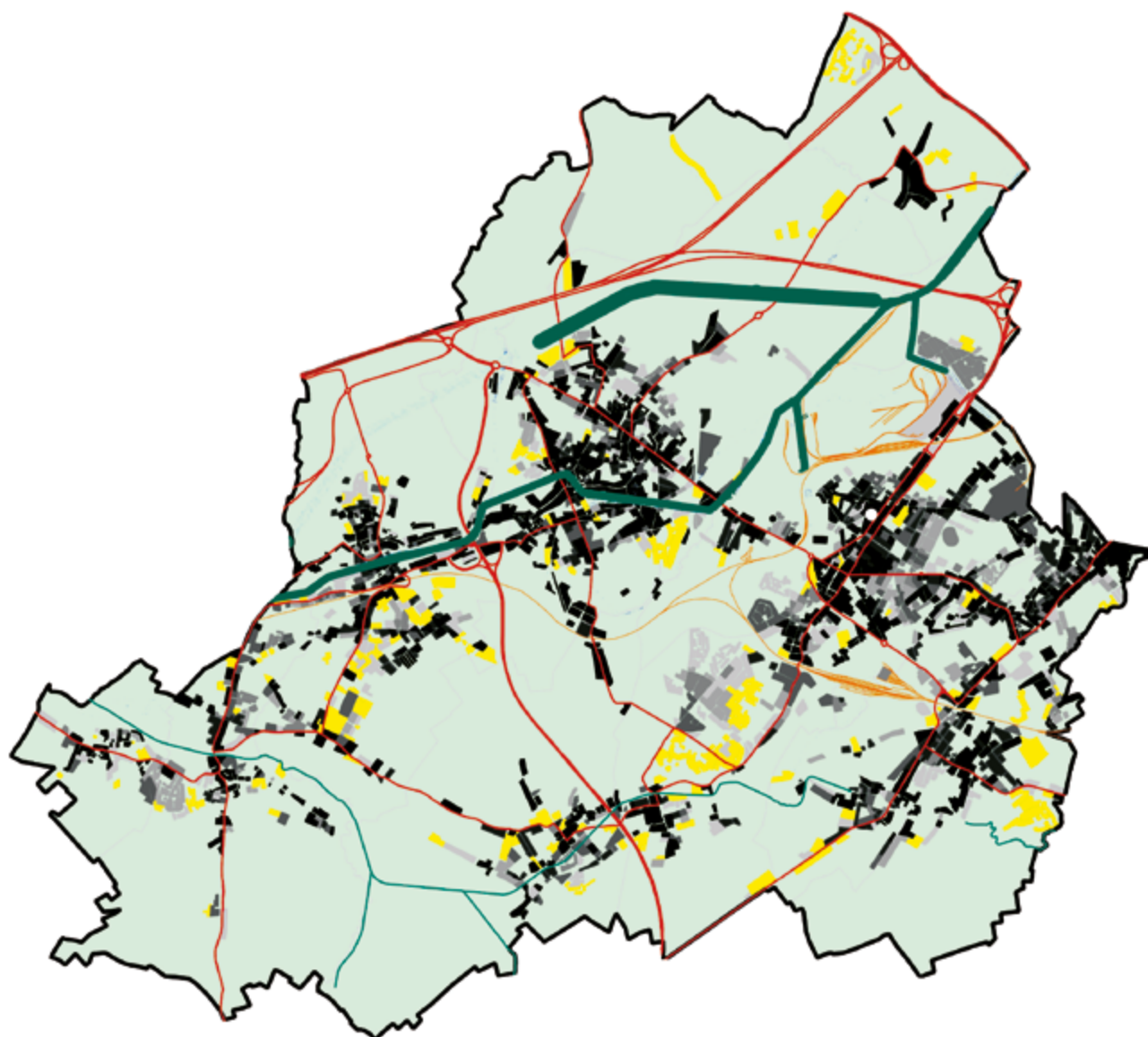


Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 5 — Évolution de l'espace bâti

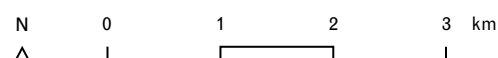


Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez



Infrastructure	Évolution Bati
— Rails	■ Avant 1850
— Cours d'eau	■ 1850-1874
— Canal	■ 1900-1918
— Grandes routes	■ 1919-1937
	■ 1937-1955
	■ 1955-1966
	■ 1966-1997
	■ 1977-1991

Limite
▭ Ville de La Louvière



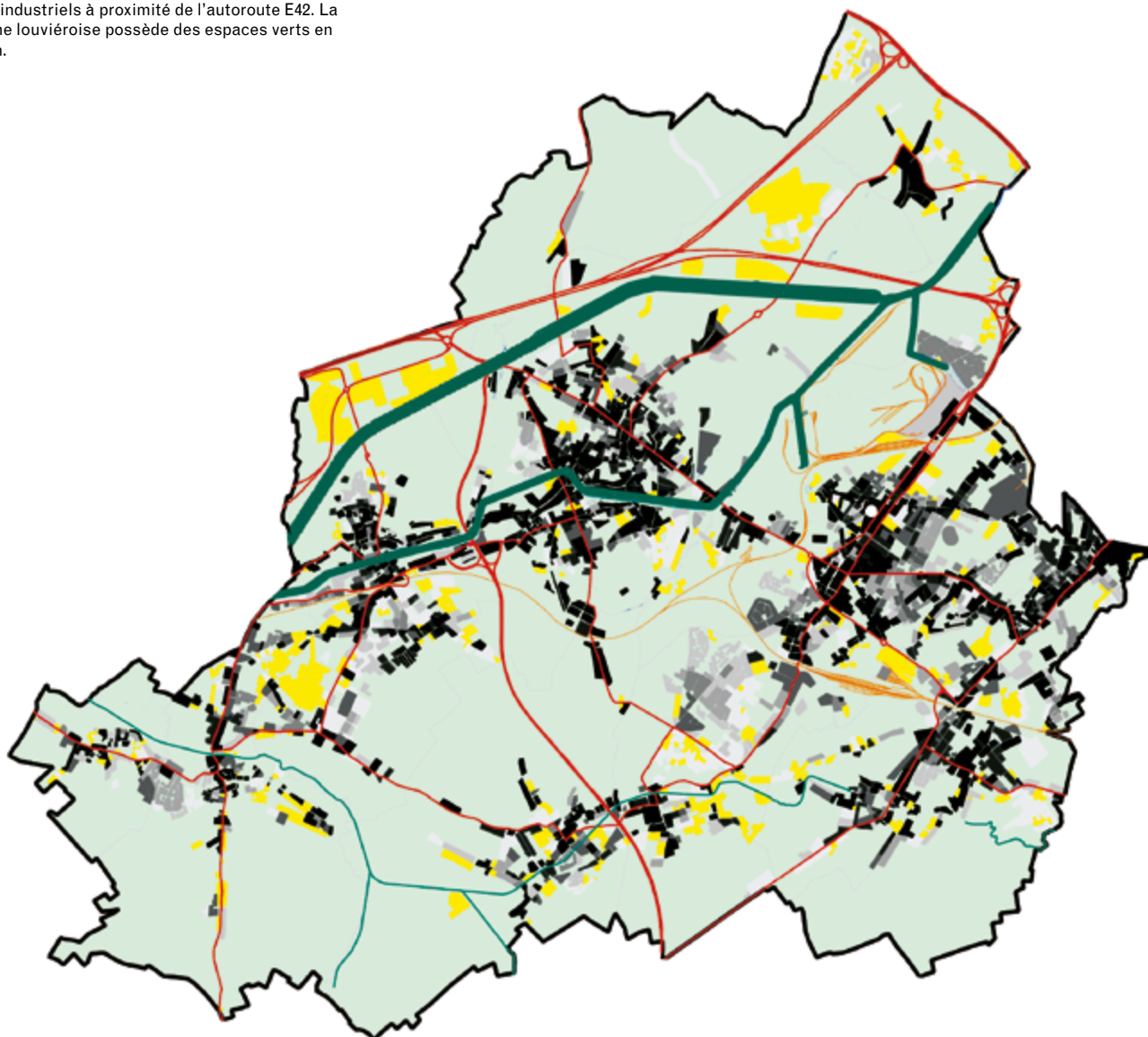
Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Carte 6 — Évolution de l'espace bâti



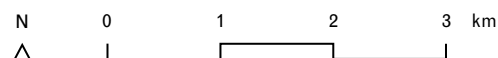
Justine Deloof
Anais Mane
Julie Rochez

Actuellement le développement du territoire de la Louvière a ralenti, celui-ci est plus diffus et laisse place à des quartiers résidentiels ou lotissements en périphérie du centre de la Louvière. Cet étalement est dû à l'utilisation de la voiture qui facilite le déplacement des travailleurs sur le territoire wallon. De plus on peut voir l'implantation de deux nouveaux centres industriels à proximité de l'autoroute E42. La commune louviéroise possède des espaces verts en son sein.



Infrastructure	Évolution Bati
— Rails	■ Avant 1850
— Cours d'eau	■ 1850-1874
— Canal	■ 1900-1918
— Grandes routes	■ 1919-1937
	■ 1937-1955
	■ 1955-1966
	■ 1966-1997
	■ 1977-1991
	■ 1991-2016

Limite
▭ Ville de La Louvière



Source : GeoService Wallonie
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

d'infrastructures de transport participe à ce double processus. En 1845, la région du Centre est désenclavée par une grande ligne ferroviaire venant de Mons et se dirigeant vers Manage. Pour assurer le transport de marchandises nécessaires aux rouages industriels, le Canal historique du Centre, mis en service en 1917, permet de relier le bassin de la Meuse à celui de l'Escaut. En 2002, ce canal a été doublé par un nouveau canal à 1350 tonnes.

Entre le milieu du XIX^e siècle et les années 1960, nous pouvons observer l'accélération très rapide de l'urbanisation. Dans sa configuration spatiale, cette accélération spectaculaire de l'urbanisation s'appuie sur le développement de deux pôles principaux : Houdeng et La Louvière. Progressivement, en croissant, ces noyaux urbains initialement séparés par des espaces ruraux se rejoignent pour former une agglomération, appelée **conurbation**.

Carte 3 

À partir des années 1960, l'urbanisation relie les pôles urbains existants en suivant les chaussées. Avec l'essor du mode routier, le développement urbain est moins structuré autour d'éléments structurants comme les équipements, les gares ou les noyaux anciens d'habitat. Il témoigne d'un processus **d'étalement urbain**.

Carte 4 — 6 

À partir des années 1970, les effets de la désindustrialisation marquent le paysage. Progressivement, les charbonnages, faïenceries, verreries, ateliers de construction métalliques et ferroviaires, et puis usines métallurgiques et sidérurgiques connaissent une série de restructurations, rationalisations, délocalisations ou encore fermetures définitives. Aujourd'hui, de nombreux terrils témoignent du passé charbonnier, les grands bâtiments et cheminées dominent une des entrées de La Louvière, sur le site Duferco, majoritairement en friche. Outre ces témoins du riche passé industriel louviérois, beaucoup de sites ont été rasés, à l'instar du site des faïenceries Boch, offrant un vaste espace ouvert au sein du centre-ville louviérois.

Planche 1 — Arpentage sensible du territoire, regards sur l'espace public

Arno Baas
Camille Faucon
Joakim Houchard
Manon Carriedo Vila
Morgane Michaux
Ashab Mohammad Shaikh



Potentiel pour un espace convivial. — Houchard Joakim



Possibilité de créer une connexion en ouvrant le parc. — Shaikh Mohammad Ashab



Espace inexploité, désert. — Morgane Michaux



Aspect positif : chemin de halage (mobilité douce). — Faucon Camille



Conserver la structure et réaménager en espace public. — Shaikh Mohammad Ashab

Planche 2 — Arpentage sensible du territoire, regards sur l'espace public

Céline Bigan
Lindsey Depelchin
Elisa Foret
Lidya Ihadadene
Imane Kadri
Hiba Nencib
Livia Strazzeri



Penser à une urbanisation verte, qui prend en compte les espaces végétalisés qui se sont développés sur le site. — Livia Strazzeri



Comment gérer les rapports au fleuve, à l'usine et à la cité sociale ? — Foret Elisa



La Darse, obstacle ou potentiel entre la cité et la friche ? — Lindsey Depelchin



Zone charnière occupée uniquement par des entreprises industrielles.
Pas de mixité. — Bigan Céline



Comment cohabiter à proximité des NMLK (site encore en activité) ? — Hiba Nencib

Aujourd'hui, les friches louviéroises, et en particulier la friche Duferco, de très grande ampleur et connexe au centre-ville questionnent les étudiants en architecture et urbanisme de l'Université de Mons et de Lille :

- × Comment valoriser la présence de l'eau, présente sur la friche ?
- × Comment dynamiser les espaces publics parfois désertés par ses habitants ?
- × Comment valoriser les héritages industriels, symboles du développement historique de La Louvière ?
- × Comment faire bénéficier le centre-ville d'espaces de nature ?
- × Comment co-habiter avec des espaces industriels encore en activités ?

Quel rôle urbanistique pour la friche Duferco ?

Ces questions retentissent aussi auprès des architectes et urbanistes en charge du [projet de ville](#), appelé [Schéma de Développement Communal](#). À partir d'un [diagnostic territorial](#), les auteurs de projet mettent en exergue les atouts du territoire louviérois, tels qu'un réseau écologique intéressant, un territoire bien connecté aux infrastructures de transports doté de trois gares, une population relativement importante qui fait de La Louvière la cinquième ville wallonne, une grande richesse architecturale et artistique marquées par les héritages industriels. Ce diagnostic révèle aussi les faiblesses ou les menaces pour le territoire, comme l'image parfois négative qui se dégage des friches industrielles. De ce diagnostic, les architectes dégagent [des enjeux](#), en proposant de se concentrer sur la réinvention de l'image du sillon en travaillant sur une économie diversifiée, en renforçant ses structures vertes et bleues pour créer une ville-parc ou encore en mettant en valeur ses identités multiples (centre-ville, villages dans un cadre paysager, etc.). Plus particulièrement, l'avenir de la friche Duferco, connexe au centre-ville et d'une ampleur presque aussi vaste, questionne aussi l'avenir du centre-ville. Trois scénarios sont imaginés par les auteurs de projet :

Schéma 1 

- × Le centre renforcé. La friche reste « en veille » et les investissements sont principalement aiguillés pour renforcer le centre.
- × Le centre éclaté. La friche est reconvertie progressivement et le centre urbain se voit éclaté entre le centre-ville existant et le nouveau quartier
- × Le nouveau centre. Les investissements sont principalement aiguillés vers la reconversion de la friche et apparaît un nouveau centre, probablement au détriment du centre-ville existant.

À partir de ces réflexions et d'un exercice de diagnostic, les étudiants de l'atelier « Architectures-Territoires-Stratégies-Paysages » de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons, se sont aussi prêtés à l'exercice de mettre en récit et en images, le futur du territoire louviérois.

Schéma 1 — Friche et développement urbain,
le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur



Alessia Calo (Studio 19)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Dans l'esprit du centre renforcé et de la ville-parc, certains groupes d'étudiants ont privilégié l'amélioration du centre-ville existant. En partant du constat d'une minéralisation intensive, d'un mobilier urbain insuffisant, de places publiques peu appropriées en dehors des festivités et d'un flux automobile excessif, le projet « La Louvière, Ville aux pôles reconnectés » ambitionne de favoriser la mobilité douce et partagée. Pouvoir relier son espace d'habitat aux équipements offerts par la ville à pied, atteindre la gare par un cheminement agréable, se réapproprier l'espace public devenu convivial, doter les pôles d'une intensité de services, au contact d'une biodiversité réintroduite en ville, tels étaient les défis que s'étaient donnés les étudiants, pour renforcer le centre-ville.

Projet 1 

Dans l'esprit du centre éclaté et de la ville-parc, d'autres groupes d'étudiants ont privilégié la reconversion partielle de la friche Duferco. En partant du constat d'une rupture dans le territoire louviérois provoquée par le chemin de fer et le contournement routier, le projet « Au bord de l'eau » entend relier le territoire « Canal », dominé par le patrimoine industriel et les canaux de navigation et le centre-ville de La Louvière. Une passerelle piétonne, dont l'architecture est inspirée des ascenseurs à bateaux, enjambe le contournement et le chemin de fer permet de relier le centre-ville de La Louvière à son potentiel paysager, situé le long de la darse, sur la friche Duferco. Au fil de la darse, les anciennes halles de l'usine Boël sont transformées pour y accueillir des activités sportives et des lieux de restauration, dans la continuité des espaces de loisirs formés par le Louvexpo et le futur complexe cinématographique. La rive droite de la darse devient un parc public permettant un point de vue sur les vestiges industriels du site.

Projet 2 



Camille Meurice
 Laura Ngambi
 Clothilde Radola
 Floé Rasneur
 Julie Rochez

LA LOUVIÈRE, VILLE AUX PÔLES RECONNECTÉS

La Louvière, ville marquée par son passé industriel, présente actuellement un paysage très minéral et dépourvu d'espaces verts.

Nous avons privilégié la conservation de l'existant ainsi que son amélioration. Pour favoriser le cadre de vie des louviérois, le centre-ville devient marchable et la proximité ainsi que l'efficacité des services sont renforcées. Les gares de la ville seront embellies et renforcées par l'apport de nouvelles fonctions.

Nous reconnectons les pôles existants par le biais d'une trame verte et l'intégration de déplacements doux et partagés.

Le but est de fluidifier le trafic, d'adoucir le paysage de la ville en la déminéralisant et de favoriser la cohabitation de l'Homme et de la biodiversité en ville.

GARE DU SUD

CENTRE-VILLE

GARE DU CENTRE

Faculté d'Architecture
 Université de Mons

M&P
 Architectures - Territoires -
 Stratégies - Projets
 Ennah - B&C
 Avenue Académique 2019-2020

Camille Meurice
 Laura Ngambi
 Clothilde Radola
 Floé Rasneur
 Julie Rochez

Projetés par
 St-Benoît
 St-Cornut
 Notre-Dame
 St-André
 Notre-Dame

UMONS
 Université de Mons



Thomas Bene
Nathan Liart
Loris Michiels

AU BORD DE L'EAU

Le centre ville de La Louvière est actuellement séparé de son canal par un contournement routier et par le chemin de fer. Notre objectif est de valoriser le canal en améliorant l'accessibilité et l'attractivité de ses espaces et de ses équipements.

Pour ce faire, nous équipons les anciennes halles de l'usine Boël et la darse de la Croyère d'infrastructures sportives offrant ainsi à la ville, un quartier de loisirs comprenant en plus de notre projet : le complexe cinématographique Imagix (en enquête publique), le parc Boël et le Louvexpo.

La friche Duferco devient quant à elle un parc public où certains équipements et bâtiments sont conservés afin de laisser aux visiteurs des vestiges du passé industriel du site.

Notre intervention permettra de connecter le centre ville à son canal mais aussi au réseau Ravel déjà existant et faire de La Louvière un élément de liaison écologique à l'échelle régionale.

UMONS Université de Mons
BENE Thomas
LIART Nathan
MICHIELS Loris

Atelier ATSP
Blanckaert S., Gluck D., Holoffe E., Mazy K.
Année académique 2019-2020

Faculté d'Architecture et d'Urbanisme

Une diversité de vocations possibles pour les friches fluviales

Ces réflexions sur le territoire louviérois interrogent à la fois [les rôles des friches et celui de l'eau dans l'espace urbain](#).

Celles-ci sont de véritables ressources en réponse aux enjeux environnementaux. Ces dernières années, le changement climatique a été l'une des principales actualités. Les friches et autres délaissés joueront un rôle prépondérant dans le développement local et territorial de demain si un développement frugal et optimisé est privilégié.

Parmi les facteurs de mutation en faveur d'une meilleure gestion des ressources, nous pouvons épingler le rôle principal des friches dans la limitation de l'artificialisation des sols. En 2050, Les différents acteurs de la fabrique de la ville et des territoires ne pourront plus compter sur l'urbanisation et l'artificialisation d'espaces agricoles ou boisés. Il sera donc nécessaire d'instaurer une logique d'urbanisme circulaire, dans laquelle chaque espace sera renouvelé, transformé ou intensifié. Chacune des interventions sur le territoire devra être questionnée au regard de sa réversibilité architecturale et urbanistique afin d'éviter la production de friche de manière perpétuelle. Dans ce sens, les friches existantes sur nos territoires sont de véritables ressources qu'il est nécessaire d'activer pour atteindre cet objectif tout en absorbant la croissance démographique et économique.

Aujourd'hui, ces friches sont déjà considérées comme [des opportunités de développement immobilier](#). Dans ce sens, il existe des aménageurs urbains spécialement dédiés à mettre en projet ces espaces et à organiser leur réalisation. C'est le cas de la [Société d'Economie Mixte Ville Renouvelée](#), active au sein de la métropole lilloise. Pour participer au processus de renouvellement urbain, celle-ci défend l'idée que les friches sont de « *véritables opportunités pour créer une diversité de logements, à condition d'une bonne connectivité au restant du territoire et la possibilité de conserver des espaces*


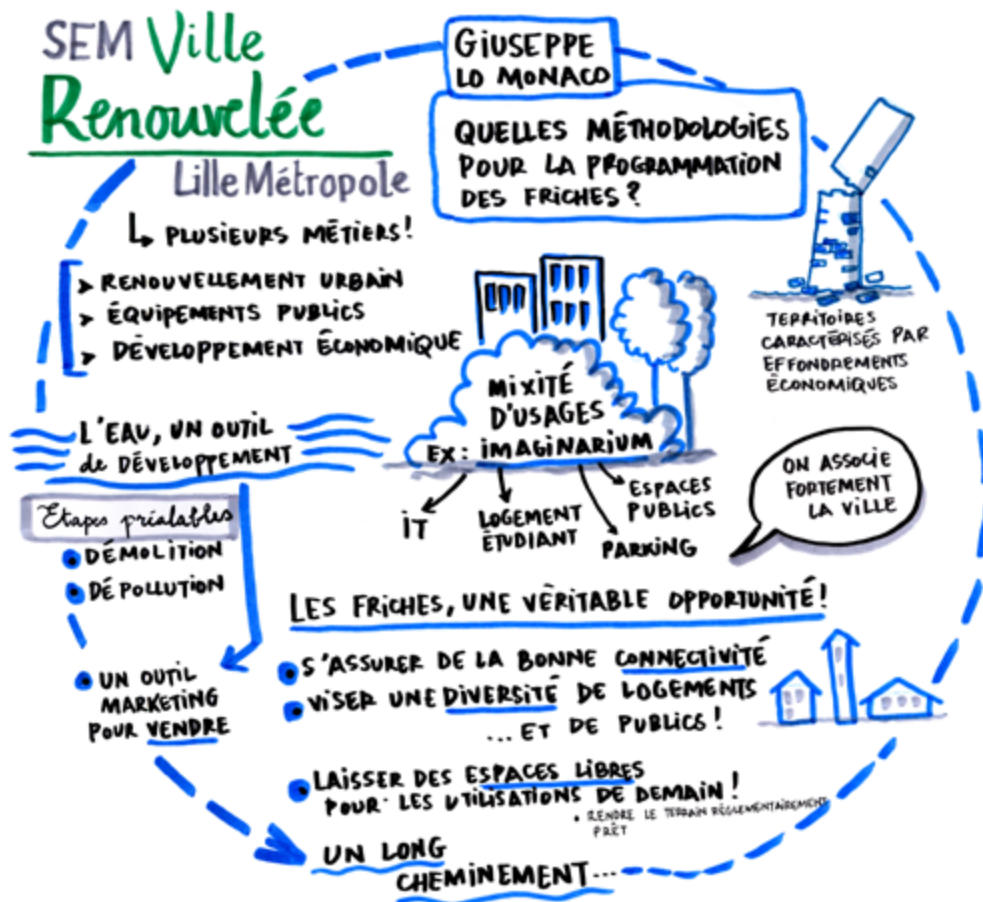
Schéma 2 

Schéma 2 — Friche et développement urbain,
le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur




Giuseppe Lo Monaco (SEM Ville Renouvelée)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

libres pour les utilisations de demain ». Pour atteindre cet objectif, la présence de l'eau est un atout. « *Les friches fluviales ont l'avantage de bénéficier de l'eau comme un outil de marketing pour se vendre aux investisseurs* ». L'aménagement opérationnel des friches peut donc être encadrée par des structures spécialement dédiées, comme les sociétés d'économie mixte, en France. Mais devenir aménageur peut être aussi une question d'opportunité pour les propriétaires de terrains vastes. Certains groupes sidérurgiques, propriétaires de friches industrielles, diversifient aujourd'hui leurs activités par la reconversion de ces espaces délaissés en nouveaux quartiers. C'est le cas par exemple du groupe [Duferco Wallonie](#) qui expérimente la reconversion des anciennes forges de Clabecq par la création d'un nouveau quartier comprenant des logements, des commerces, des activités économiques, des activités de loisirs, etc.

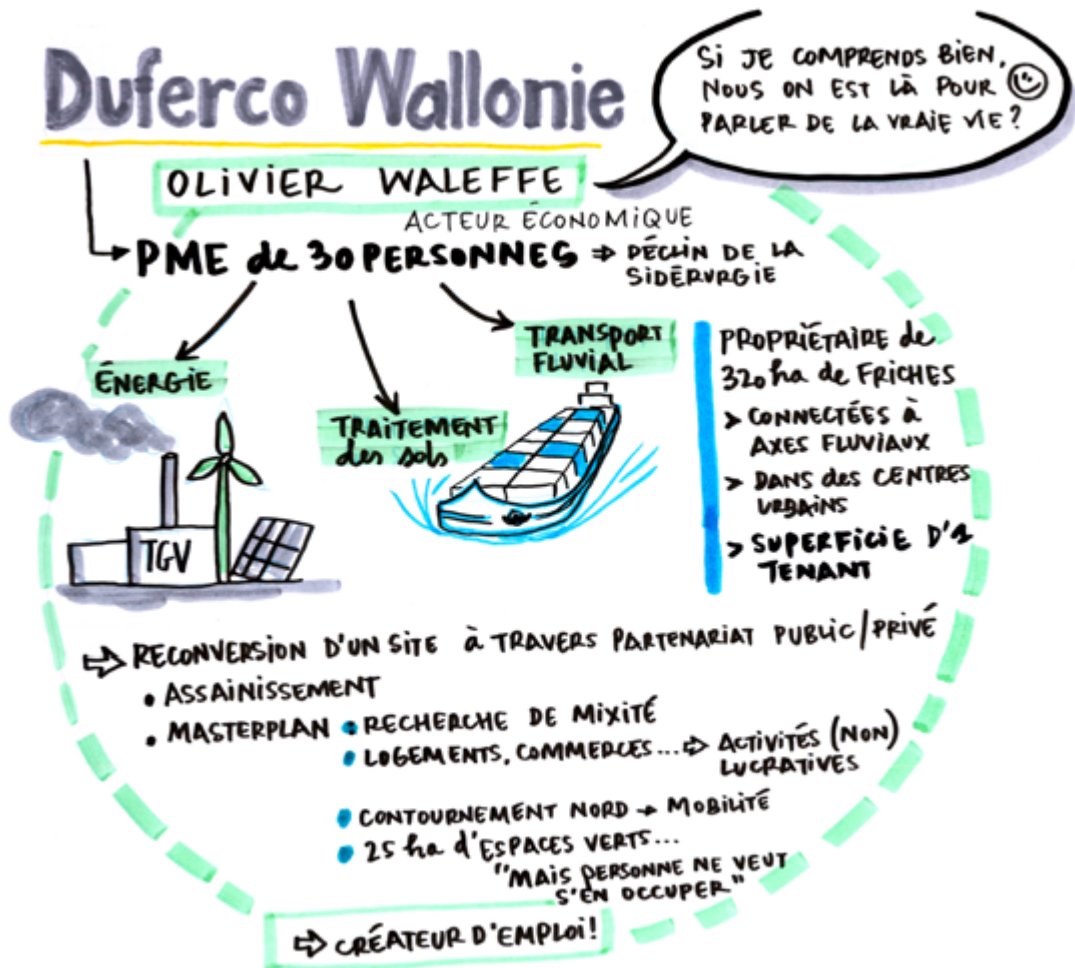
Schéma 3 

Les friches, vues par les urbanistes et les aménageurs, comme des opportunités de renouvellement urbain, sont donc regardées localement, comme une pièce d'un territoire à renouveler. Pièce après pièce, quelle sera la cohérence du développement du territoire dans son ensemble ?

Schéma 3 — Friche et développement urbain, le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur



Olivier Waleffe (Dufenco Wallonie)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

La présence de l'eau, sous la forme de voies d'eau, linéaires et en réseau, permet, à l'inverse des friches, [une vue à vol d'oiseau du territoire](#). L'eau, puisqu'elle percole sans frontière, invite à des projections, des visions plus larges d'un territoire. Par exemple, à partir de l'eau, la Ville de Lille a élaboré un projet, [« le Schéma Directeur des Eaux de Lille »](#). Ce projet permet de repenser les espaces à partir d'un élément qui a historiquement structuré le territoire, puisque l'eau était à la fois source d'énergie, un moyen transport, une voie d'exutoire, un élément défensif, au fil du temps. Aujourd'hui, un tel projet permet de fédérer un grand nombre d'acteurs autour d'une vision territoriale commune en raison des nombreux usages et pratiques au bord et sur l'eau (navigation, tourisme, habitat, industries, vie de la faune et la flore, etc.). Cette démarche, à l'échelle d'une ville, peut se traduire à l'échelle d'un territoire encore plus vaste. C'est le cas de l'[Espace Bleu](#) qui vise fédérer l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, en utilisant l'eau comme « charpente » du territoire. Cette charpente est formée par les « couloirs » (les principaux cours d'eau), les « capillaires » (les eaux de surface comme les étangs, les méandres coupés, etc.) ou encore les nappes (réserves souterraines d'eau).


Schéma 4 


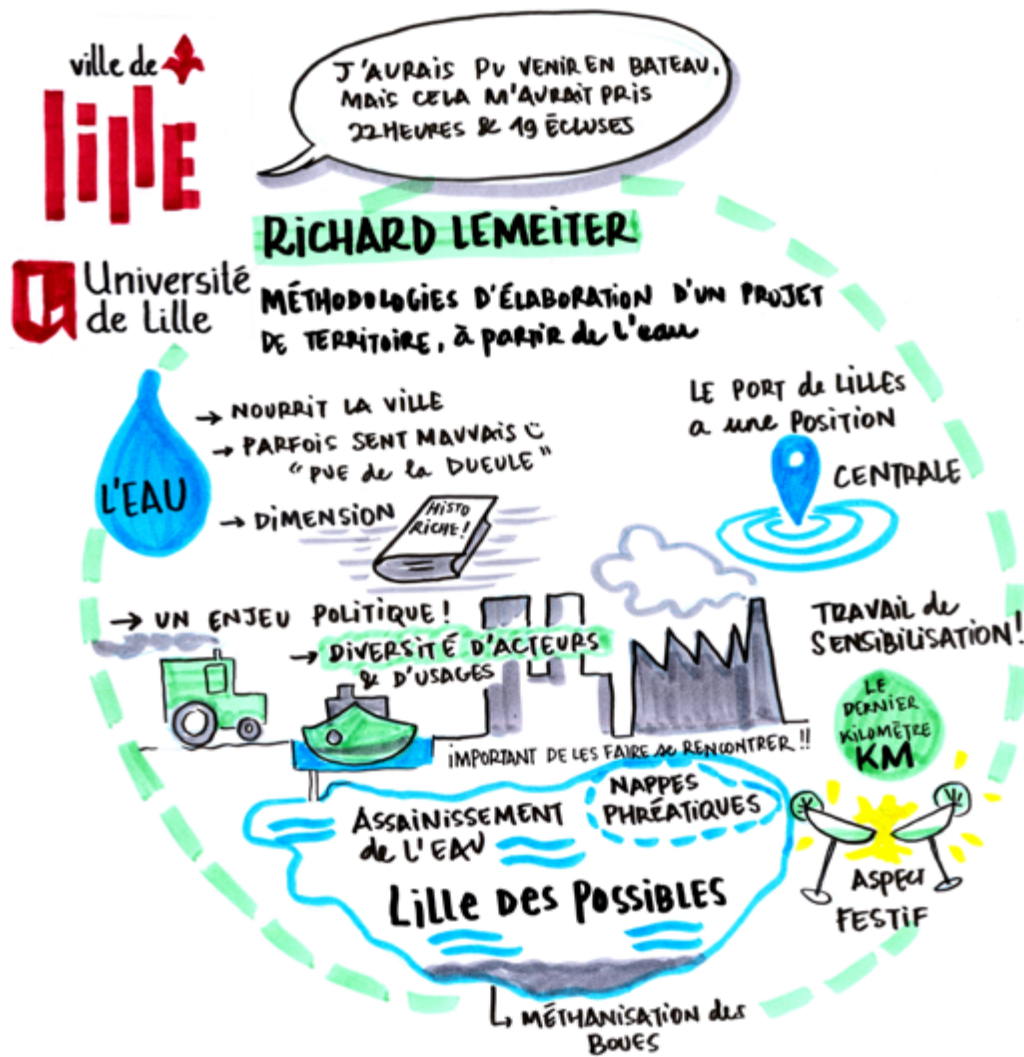
Schéma 5 

Schéma 4 — Friche et développement urbain, le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur



Richard Lemeiter (Ville de Lille, Université de Lille)

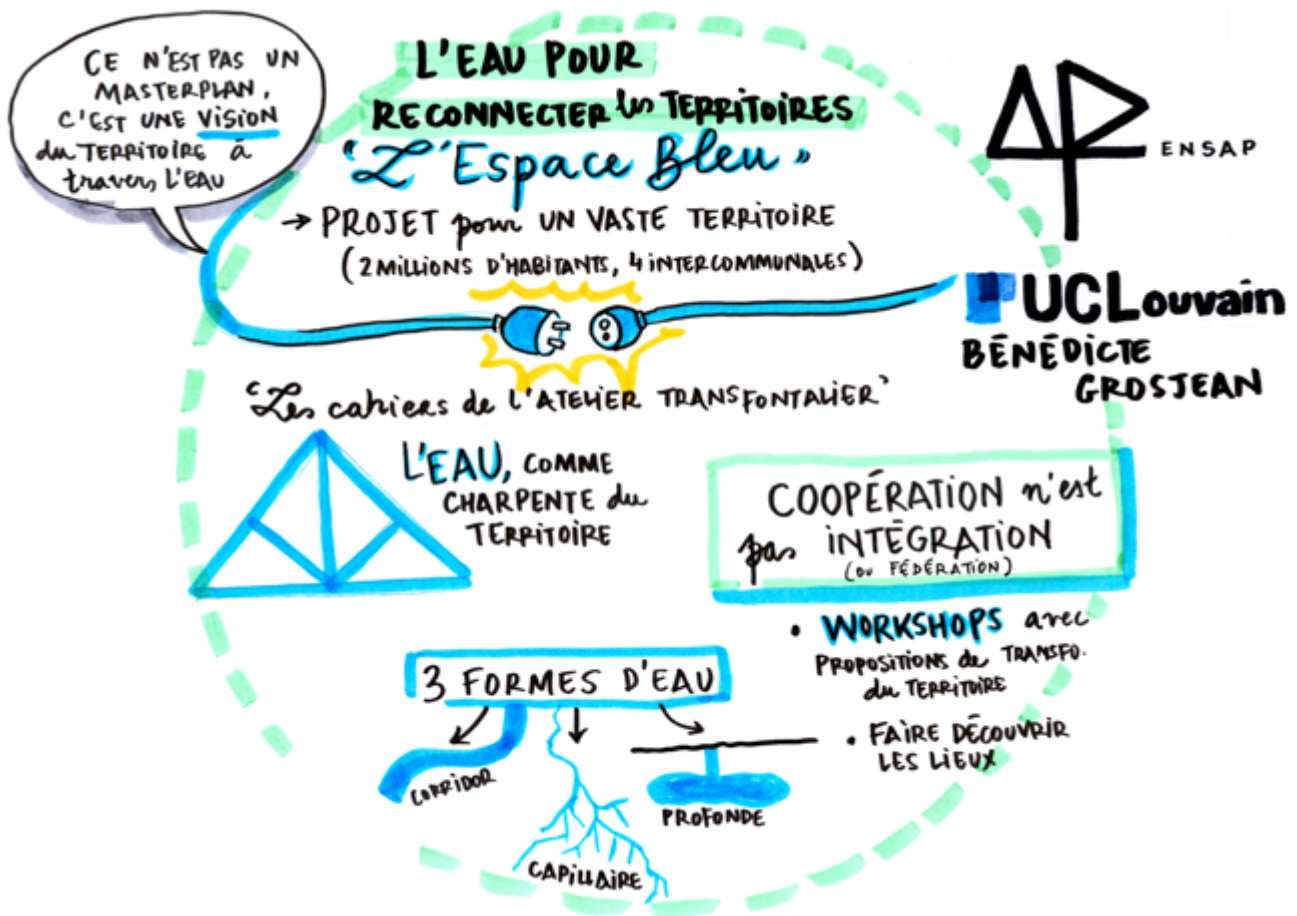


Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Schéma 5 — Friche et développement urbain,
le regard croisé d'urbanistes, d'aménageurs et de chercheur




Bénédicte Grosjean (ENSAP Lille, UCLouvain)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Avec autant d'atouts, ces espaces tantôt délaissés et aujourd'hui convoités, nécessitent une vaste réflexion. Comment éviter de les gaspiller sous la pression marchande des investisseurs et promoteurs ? Faut-il vouloir toutes les revaloriser dans une démarche économique ?

Au fil de l'ouvrage, nous découvrirons que les ressources des friches sont multiples, tantôt considérées comme des réserves foncières pour reconstruire la ville, tantôt valorisées par les témoignages de l'histoire industrielle, tantôt au service de l'économie grâce à leurs espaces ouverts et leurs connexions aux infrastructures de transport, ou encore considérées comme de vrais réservoirs de biodiversité. 

Sources

DelplancqThierry (dir.), 2012, *La Louvière, une ville s'invente...Bâtisseurs d'avenir*, Archives de la Ville et du CPAS de La Louvière.

Commission Permanente au Développement territorial, 2012, La Haine et la Sambre in *Atlas des Paysages de Wallonie*, p. 178-187, Service Public de Wallonie.

<https://www.lalouviere.be/loisirs/culture/histoire>