





LA LOUVIÈRE

# RÉSEAUX, INFRASTRUCTURES ET CONNEXIONS

**KRISTEL MAZY**

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

**THOMAS WAROUX**

UNIVERSITÉ DE MONS, FACULTÉ D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME  
ARCHITECTE, DOCTEUR EN ART DE BÂTIR ET URBANISME  
ASSISTANT PÉDAGOGIQUE

# La Louvière, nœud d'interconnexions

L'évolution des infrastructures de transport à la Louvière est étroitement liée à son développement industriel. Disposant à la fois de gisements de charbon et d'une place privilégiée au sein des réseaux belges de transport, ces atouts ont permis à La Louvière de devenir une place importante de l'industrie au XIX<sup>e</sup> siècle. Les voies de communication sont en effet des rouages indispensables au développement industriel pour l'import et l'export des matières premières, des combustibles, et des produits transformés ou extraits, comme le charbon. Par ailleurs, ces modes de transport sont aussi nécessaires au transport des voyageurs et des travailleurs, de plus en plus nombreux, pendant la croissance industrielle.

À partir du XIX<sup>e</sup> siècle, le développement des différents réseaux de transport — le réseau routier, ferroviaire et navigable — fait de La Louvière la place unique de la région où se croisent ces trois modes de transport. La ville est un **nœud d'interconnexion** des différents réseaux de transport au sein de la Belgique, la Belgique étant elle-même un territoire d'interconnexion au sein de l'Europe. La formation de ce nœud s'est réalisée progressivement.

Carte 11 — 13 

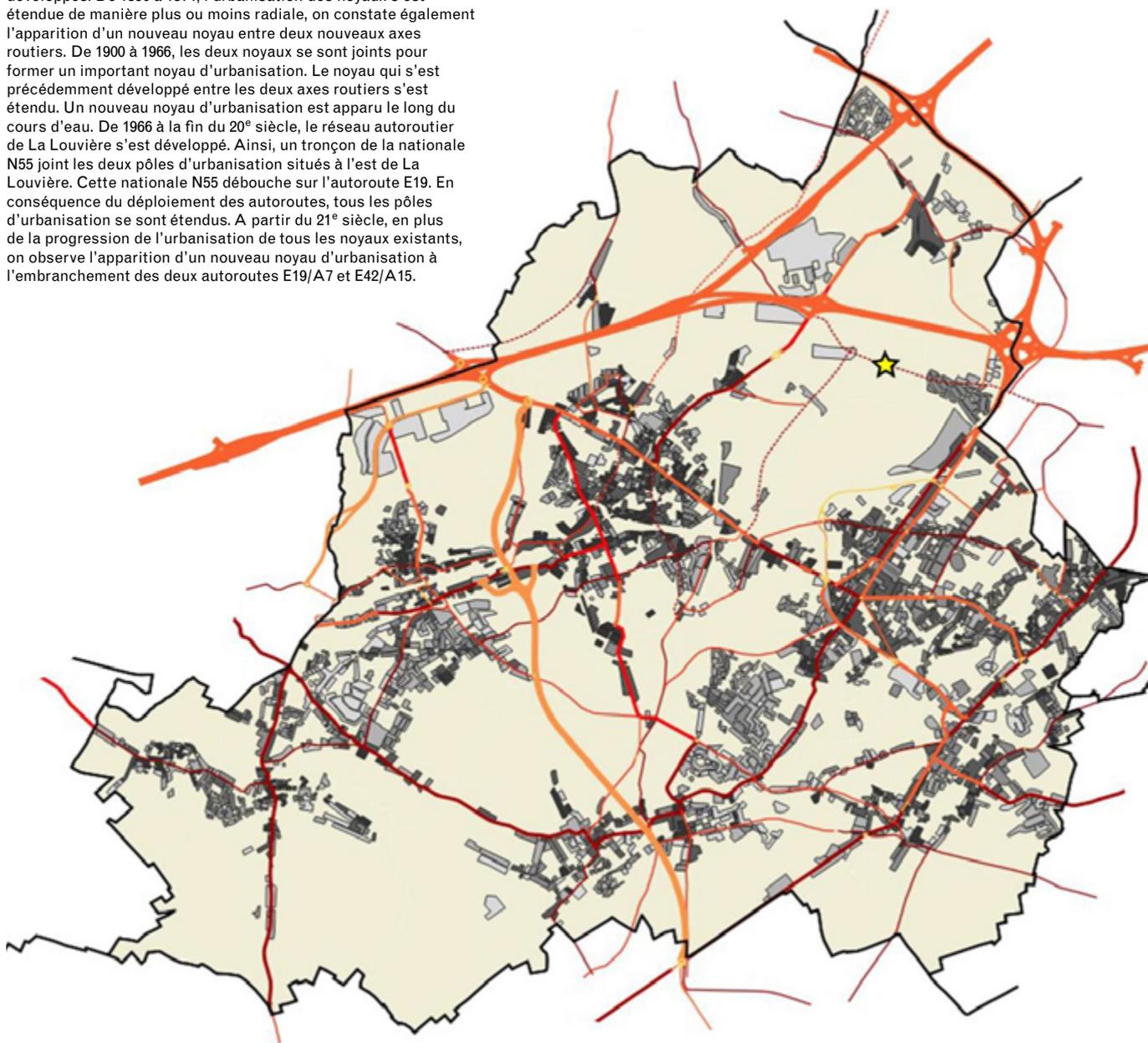
Concernant le réseau routier, la première voie pavée apparaît au XVIII<sup>e</sup> siècle de manière à relier Saint-Vaast à Soignies, menant elle-même à Bruxelles ou à Mons. Ensuite, le réseau viaire se développera petit à petit, notamment pour relier les deux pôles de l'agglomération, Houdeng et La Louvière. À partir de 1966, le développement du réseau autoroutier greffe La Louvière au réseau rapide international, via les autoroutes E19/A7 et E42/A15.

# Carte 11 — Évolution du réseau routier en cartographies

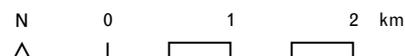


Céline Bigan  
Tinhinane Hessani  
Florent Guillard

Entre 1777 et 1865, quelques routes étaient présentes dans La Louvière. Avant 1850, le long du Canal du Centre (anciennement une rivière), deux noyaux d'urbanisation espacés se sont développés. De 1850 à 1874, l'urbanisation des noyaux s'est étendue de manière plus ou moins radiale, on constate également l'apparition d'un nouveau noyau entre deux nouveaux axes routiers. De 1900 à 1966, les deux noyaux se sont joints pour former un important noyau d'urbanisation. Le noyau qui s'est précédemment développé entre les deux axes routiers s'est étendu. Un nouveau noyau d'urbanisation est apparu le long du cours d'eau. De 1966 à la fin du 20<sup>e</sup> siècle, le réseau autoroutier de La Louvière s'est développé. Ainsi, un tronçon de la nationale N55 joint les deux pôles d'urbanisation situés à l'est de La Louvière. Cette nationale N55 débouche sur l'autoroute E19. En conséquence du déploiement des autoroutes, tous les pôles d'urbanisation se sont étendus. A partir du 21<sup>e</sup> siècle, en plus de la progression de l'urbanisation de tous les noyaux existants, on observe l'apparition d'un nouveau noyau d'urbanisation à l'embranchement des deux autoroutes E19/A7 et E42/A15.



—	Route	<b>Réseau routier</b>
—	Régionale	
—	Nationale / Auto	
		1777 1865 1971 2000
		<b>Espace Bâti</b>
		1777 1865 1971 2000



Source : © BBBike & © géoservices.wallonie  
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.  
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

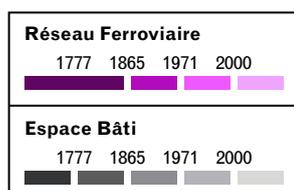
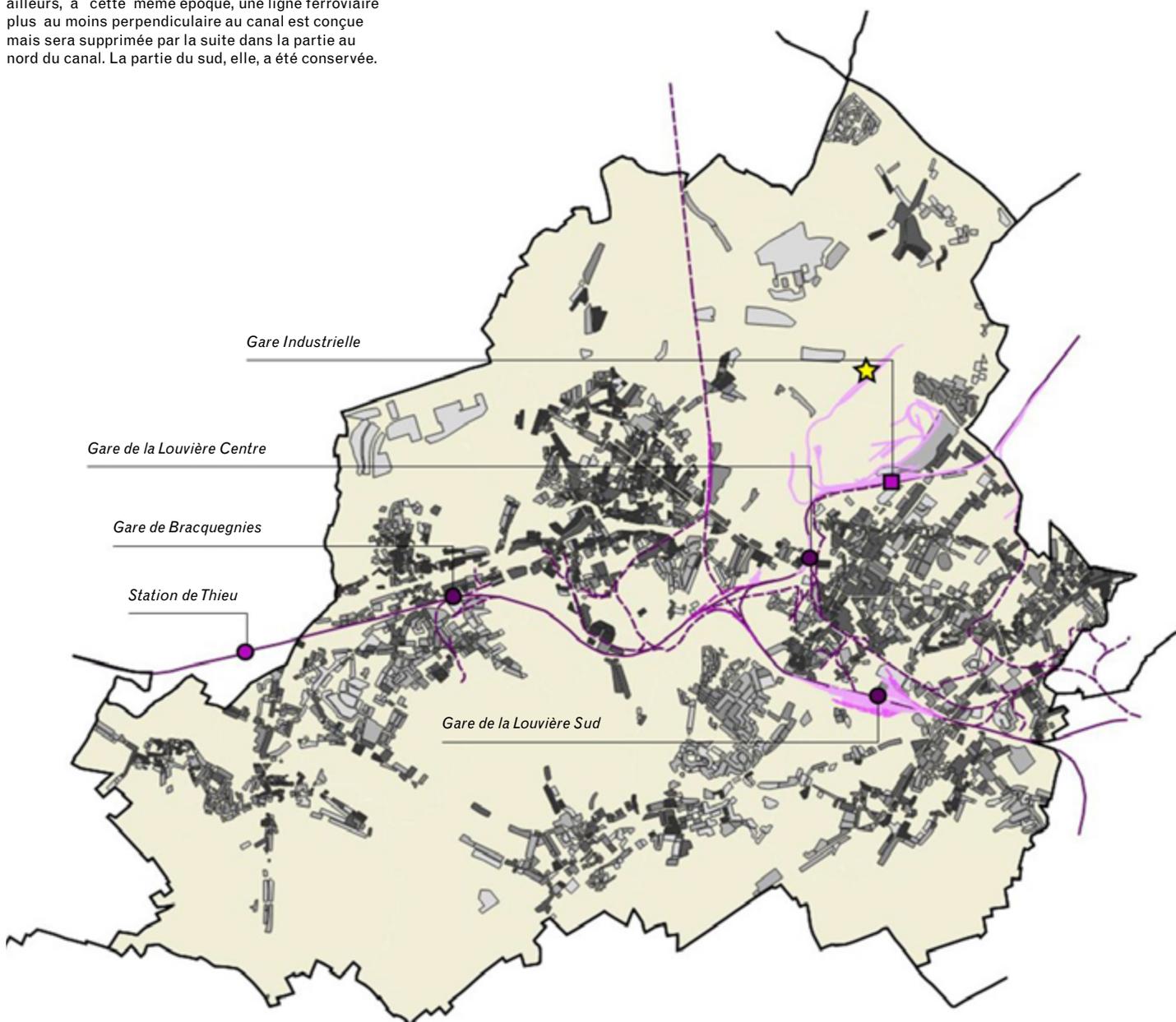
Concernant le réseau navigable, un premier canal (300 tonnes) est en chantier à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, afin de relier le bassin de la Meuse à celui de l'Escaut et de permettre aux charbonniers locaux d'exporter leur combustible vers les autres places fortes industrielles. Pour pallier le dénivelé de 96 mètres sur 20 kilomètres, quatre ascenseurs à bateaux seront construits. Ils sont aujourd'hui inscrits sur la liste du Patrimoine mondial de l'Humanité de l'Unesco. Plus tard, en parallèle à ce premier canal, un nouveau canal permettant le passage de péniches de plus grande ampleur (1350 tonnes) verra le jour. Pour résoudre la dénivellation importante, une prouesse d'ingénierie, l'ascenseur funiculaire unique est construit à Strépy-Thieu. En amont, un autre défi d'ingénierie est conçu pour franchir la vallée du Thiriau et un nœud routier, grâce à un pont-canal.

## Carte 12 — Évolution du réseau ferroviaire en cartographies



Céline Bigan  
Tinhinane Hessani  
Florent Guillard

Le réseau ferroviaire est apparu le long du canal à La Louvière à partir du 19<sup>e</sup> siècle pour acheminer le transport des marchandises lié au charbonnage. Par ailleurs, à cette même époque, une ligne ferroviaire plus au moins perpendiculaire au canal est conçue mais sera supprimée par la suite dans la partie au nord du canal. La partie du sud, elle, a été conservée.



N 0 1 2 km  
^

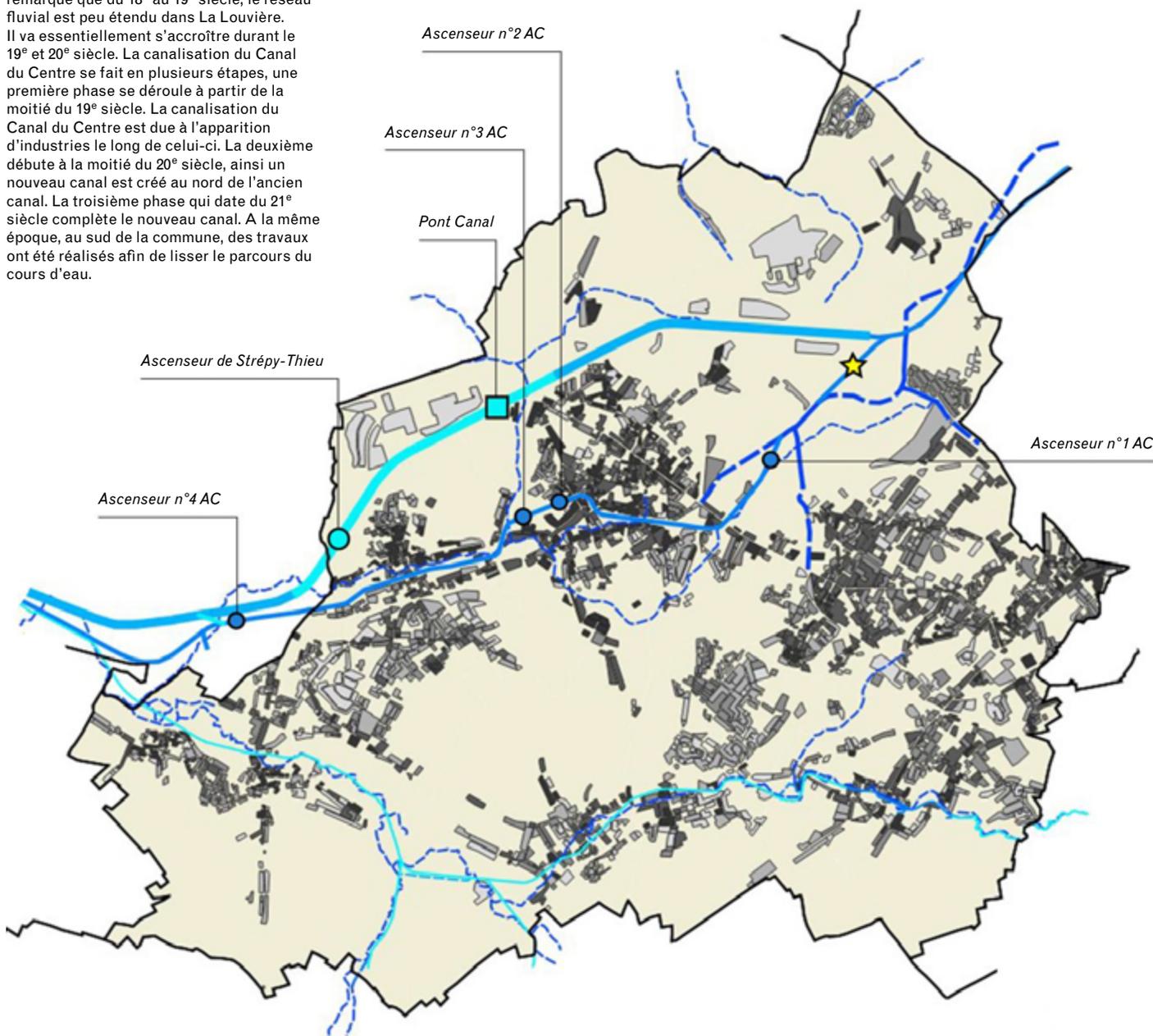
Source : © BBBike & © géoservices.wallonie  
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.  
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

# Carte 13 — Évolution du réseau hydrographique en cartographies

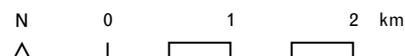


Céline Bigan  
Tinhinane Hessani  
Florent Guillard

Certains cours d'eau du 18<sup>e</sup> siècle ont disparu pour laisser place à des cours d'eau datant de la moitié du 19<sup>e</sup> siècle. Ainsi, on remarque que du 18<sup>e</sup> au 19<sup>e</sup> siècle, le réseau fluvial est peu étendu dans La Louvière. Il va essentiellement s'accroître durant le 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècle. La canalisation du Canal du Centre se fait en plusieurs étapes, une première phase se déroule à partir de la moitié du 19<sup>e</sup> siècle. La canalisation du Canal du Centre est due à l'apparition d'industries le long de celui-ci. La deuxième débute à la moitié du 20<sup>e</sup> siècle, ainsi un nouveau canal est créé au nord de l'ancien canal. La troisième phase qui date du 21<sup>e</sup> siècle complète le nouveau canal. A la même époque, au sud de la commune, des travaux ont été réalisés afin de lisser le parcours du cours d'eau.



—	Cours d'eau	<b>Réseau hydrographique</b>
—	Ancien Canal	
—	Grand Canal	
		1777 1865 1971 2000
		<b>Espace Bâti</b>
		1777 1865 1971 2000



Source : © BBbike & © géoservices.wallonie  
Cette cartographie a été produite par des étudiants en cours de formation universitaire.  
Révisé, ce document pourrait néanmoins contenir des imprécisions.

Concernant le réseau ferroviaire, une première ligne Nord-Sud, mise en service à la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, permettra de relier La Louvière à Manage. Depuis Manage, La Louvière sera directement connectée à la capitale via Braine-le-Comte. Au Sud de la ville, une seconde ligne Est-Ouest permettra également sa connexion aux villes de Tournai, Mons, Charleroi, Namur et Liège via la dorsale wallonne. Elle est une des rares villes wallonnes possédant deux gares. La Louvière jouit ainsi d'une position au carrefour de deux lignes ferroviaires, s'ajoutant à une importante connexion aux réseaux autoroutier et fluvial.

Aujourd'hui, ces infrastructures de transport soulèvent des questions auprès des étudiants en architecture et en urbanisme de l'Université de Mons et de Lille :

Planches 5—6 

- × Comment gérer les ruptures dans la ville provoquées par les réseaux d'infrastructures comme les autoroutes ou le chemin de fer ?
- × Comment faire cohabiter les fonctions de transport, sources de nuisances (bruit, etc.) avec les autres usages de la ville ?
- × Peut-on à la fois valoriser une voie d'eau navigable comme élément de nature et comme fonction de transport ?
- × Comment valoriser le transport par voie d'eau comme vecteur d'activités de recyclage ou de valorisation énergétique des matériaux transportés ?

## Planche 5 — Arpentage sensible du territoire, regards sur les activités logistiques

Thomas Bene  
Léna Germanese  
Jules Grenu  
Nathan Liart  
Ophélie Fievez  
Marie Stiellemant  
Yahia Cherif Younes



Comment gérer les logistiques aériennes et souterraines existantes sur le site ? — Nathan Liart



Zone traversée et accessible par l'autoroute E42. — Thomas Bene



Quid de la relation nature-logistique ? —Thomas Bene



La présence de bruit. Zone active de transpport maritime. Le Canal a besoin d'expansion. —Younès Yahia Cherif

---

## Planche 6 — Arpentage sensible du territoire, regards sur les activités logistiques

Thomas Bene  
Léna Germanese  
Jules Grenu  
Nathan Liart  
Ophélie Fievez  
Marie Stiellemant  
Yahia Cherif Younes



Comment réexploiter une darse laissée pour compte dans un contexte urbain métabolique ? — Léna Germanese



Comment gérer la coupure provoquée par la route et la logistique ferroviaire entre le site Duferco/NLMK et la ville de La Louvière ? — Nathan Liart



Le pont doit être réinitialisé. La route passant par le pont n'est pas assez large. — Younès Yahia Cherif

# Les mobilités, au fil de l'eau, des matières à projets ?

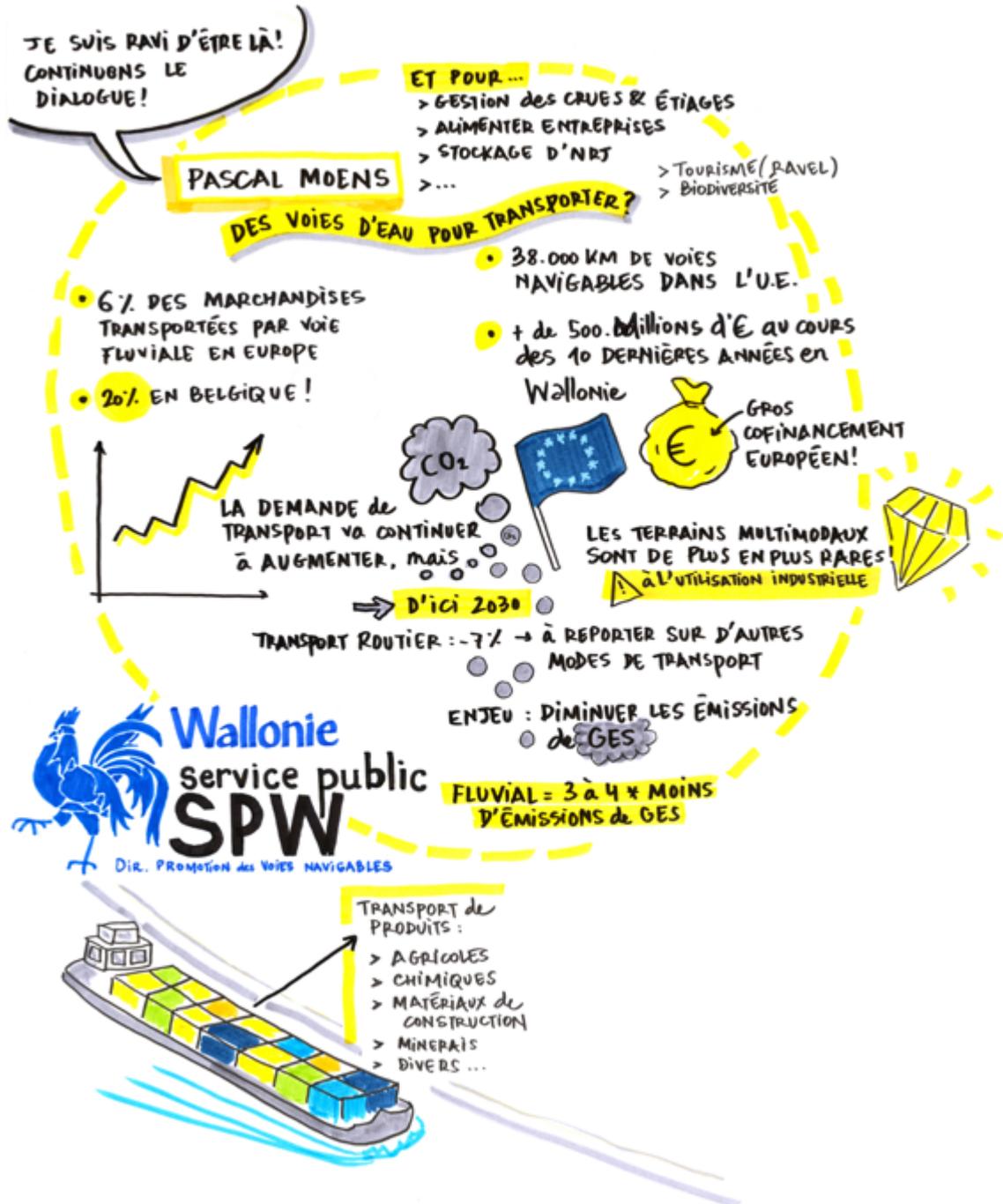
Aujourd'hui, les opérateurs en charge de l'entretien et du développement des voies navigables, à l'instar du [Service Public Wallon Mobilité et Infrastructures \(DGO2\)](#), ont un important rôle à jouer en matière de développement durable. En effet, ce mode de transport offre une alternative au mode autoroutier, en émettant trois à quatre fois moins d'émissions de gaz à effet de serre. Pour lutter contre le changement climatique, les chefs d'États européens ont d'ailleurs adopté le « cadre pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030 », en octobre 2014 qui inclut des objectifs contraignants afin de [réduire les émissions de gaz à effet de serre](#). Le secteur du transport, aux côtés des secteurs de l'agriculture, de la construction et de la gestion des déchets devra réduire ses émissions de 30 % (par rapport à 2005) d'ici à 2030. Ces objectifs font partie des engagements pris par l'Union Européenne lors de l'Accord de Paris. Dans le cadre de la vision wallonne de la mobilité, à l'horizon 2030, le plan « FAST » vise une diminution nette de 7 % transport routier pour une augmentation répartie entre les modes ferroviaire et le fluvial. Grâce à son réseau hydrographique dense, situé au cœur de l'Europe, la Belgique a en effet un rôle important à jouer en termes de [report modal](#) de la route vers le rail ou le fret maritime ou fluvial. Le bateau, tout comme le rail est un mode de [transport massifié](#), c'est-à-dire qu'il n'est intéressant qu'à partir d'un certain tonnage. De plus, ce mode ne concerne que les denrées non périssables. Pour ces raisons, le mode fluvial est particulièrement intéressant pour le transport des matériaux de construction, les produits agricoles, pétroliers et métalliques.

Outre la fonction de transport, les voies d'eau sont aussi au service d'autres fonctions. Ces réservoirs d'eau permettent la gestion des inondations, l'alimentation des entreprises, l'épuration naturelle. L'eau peut être aussi source d'énergie pour la production d'électricité verte ou le refroidissement des unités de production. La présence de l'eau permet aussi

Schéma 7 — Friche et logistique, le regard d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, d'un urbaniste et d'un chercheur en urbanisme



Pascal Moens (SPW Mobilité et Infrastructures)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

le développement d'une biodiversité spécifique, des habitats précieux pour la faune et la flore, comme les passes à poissons, les frayères, les berges végétalisées, etc. Ces espaces sur l'eau, et en bordure d'eau, offrent aussi des lieux pour les activités culturelles et de loisirs, comme la plaisance, les balades à vélo le long des canaux, ou la valorisation du patrimoine présent le long des berges.

En regard de la fonction de transport, ces autres usages ou fonctions exercent parfois une **pression sur les terrains portuaires** dédiés au transbordement des marchandises, parfois favorisés pour l'image, l'attractivité qu'ils donnent à la ville et souvent plus acceptés par les citoyens. Toutefois, la préservation de terrains multimodaux, permettant les transferts de marchandises d'un mode de transport à l'autre, est aussi importante pour le développement durable des territoires. Un enjeu important, pour les futurs architectes et urbanistes sera donc de penser des **formes urbaines capables de faire cohabiter ces différents usages, autour des voies d'eau.**

À partir de ces réflexions et d'un exercice de diagnostic, certains étudiants de l'atelier « Architectures-Territoires-Stratégies-Paysages » de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Mons, se sont penchés sur des solutions capables de retisser des liens sur des fractures urbaines provoquées par les infrastructures de transport, tout en favorisant la cohabitation de différents usages le long des cours d'eau. Le projet **« Blue Connection »** propose de créer une nouvelle porte de ville, pour valoriser d'une part la présence de l'eau à proximité de la ville, et favoriser les cheminements piétons au droit d'une entrée de ville caractérisée par d'importantes ruptures urbaines provoquées par le passage du chemin de fer et un important axe routier. La mise en place d'une passerelle, surplombant ces infrastructures de transport, permettra de lier différents points d'intérêt (le site Boch, le Louvexpo, le Château Boël, la Cantine des Italiens) pour, progressivement, lier le centre-ville à une darse greffée sur le réseau du Canal historique. La darse est valorisée comme cadre de vie, mais sera aussi au service d'un écosystème intégré dans les halles industrielles existantes. Cet écosystème comprend la production alimentaire à travers une ferme urbaine et des serres, la vente de ces produits grâce à une halle commerçante et leur recyclage par le biais d'une recyclerie. Une école agricole permettra la formation à ces métiers dans cet espace dédié. Ce nouveau quartier entend ainsi mettre en valeur le canal historique, le patrimoine industriel ainsi que le paysage louviérois.



# BLUE CONNECTION

(POUR UN RAPPROCHEMENT VILLE-EAU)

**PROBLÉMATIQUES:**

- 1) SOUS-EXPLOITATION DU POTENTIEL DU CANAL HISTORIQUE.
- 2) RUPTURE CENTRE-VILLE-CANAL.

**ENJEUX:**

- 1) ACCESSIBILITÉ ET CONNECTION CENTRE-VILLE-CANAL VIA LA TRACE DE L'ANCIEN CANAL.
- 2) VALORISATION DES «PORTES D'ENTRÉE BLEUES».
- 3) ATTRACTIVITÉ ET DÉSENCLAVEMENT DU SITE DUFERCO PAR LA CONNECTION AU CENTRE-VILLE.



COUPE 1/1000



Faculté d'Architecture et d'Urbanisme

BLUE Connection Atelier ATSP  
Professeurs : S. Blanckaert, D. Gluck, E. Holoffe, K. Mazy  
Baas Arno Master II  
Année académique 2019-2020

UMONS  
Université de Mons

# Les friches fluviales, au service de l'économie circulaire et portuaire

Au sein des réseaux, infrastructures et connexions, le rôle des friches, le long des voies d'eau, se décline par la mise à disposition d'espaces ouverts nécessaires au transbordement des marchandises, mais aussi à leur transformation, leur valorisation ou leur recyclage. En ce sens, elles ont un rôle à jouer au service de [l'économie circulaire](#), thématique de recherche explorée notamment par [Aristide Athanassiadis \(Université Libre de Bruxelles, Chaire Circular Metabolism\)](#). Le recyclage, le transport et la transformation sont en effet des piliers de cette économie alternative.

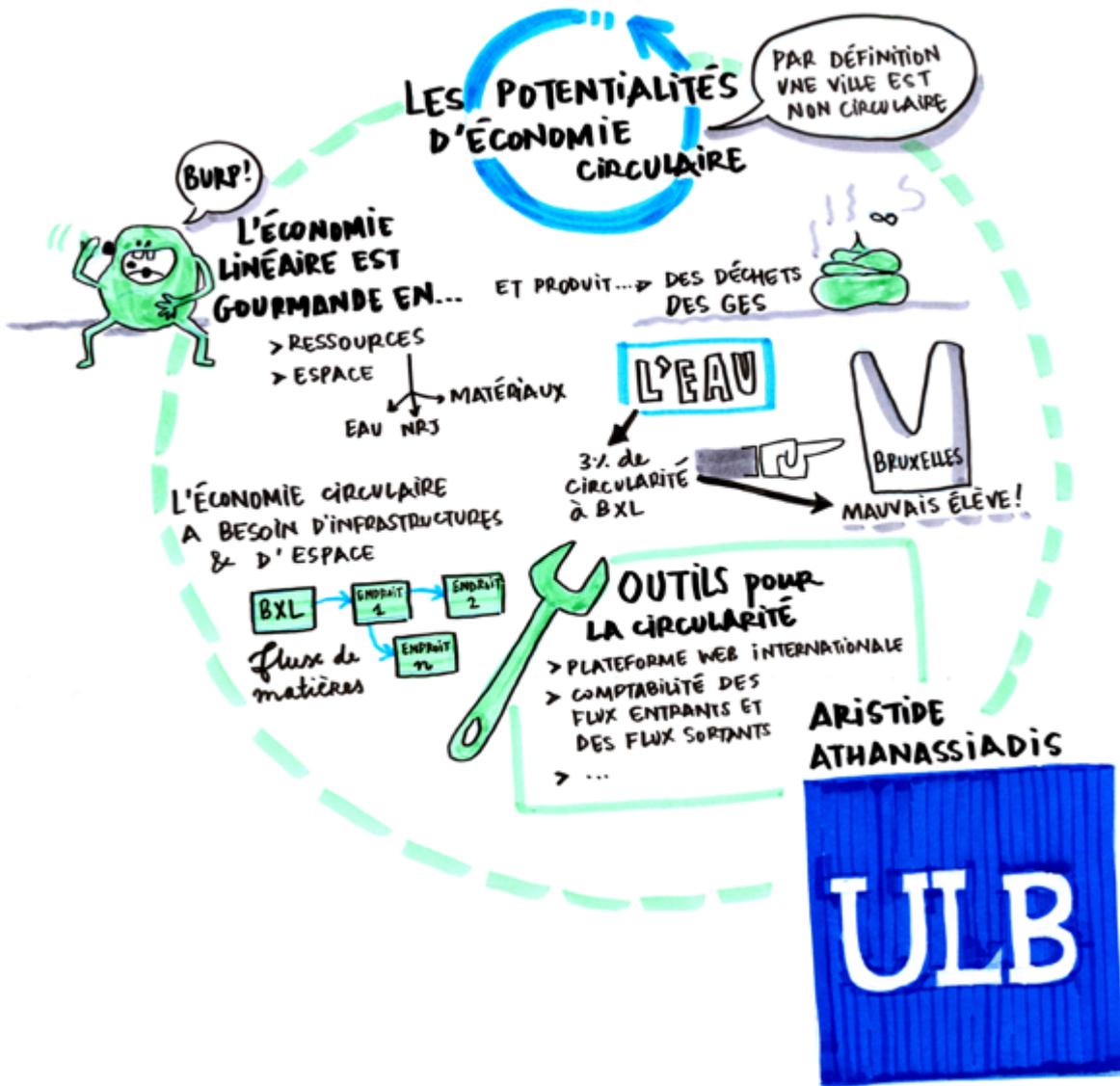
Schéma 8 

« Retenons une définition élargie de l'économie circulaire, qui propose une alternative aux processus linéaires classiques, qui part de ressources naturelles pour produire un objet (disons un jouet en plastique produit à partir de pétrole de schiste Texan), pour le mettre directement en décharge après son dernier (et trop souvent premier) usage. Une approche circulaire privilégie des processus en boucles les plus courtes possibles, pour économiser au mieux les ressources mobilisées pour la fabrication de notre jouet : le réemploi par un autre enfant une fois votre enfant (rapidement) lassé, sa réparation s'il est malencontreusement cassé, et quand ce n'est plus possible le recyclage des matières premières qui le composent. Cette approche circulaire nécessite de revoir les étapes de conception et de production des objet, mais aussi de réinventer toute la chaîne de valeur. La transition d'une filière de l'économie linéaire à l'économie circulaire consiste à multiplier des boucles de réemploi, de réparation et de recyclage comme autant d'opportunités d'épargner des matières premières et de l'énergie » (Grisot, 2020).

Schéma 8 — Friche et logistique, le regard d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, d'un urbaniste et d'un chercheur en urbanisme



Aristide Athanassiadis (Université Libre de Bruxelles, Metabolism of Cities)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique

Aujourd'hui, dans des contextes où l'[usage parcimonieux](#) du sol est de plus en plus important, en regard des conséquences négatives de l'artificialisation des sols (augmentation des risques d'inondations, agression des écosystèmes, perte des surfaces agricoles, etc.), et dans certaines villes, d'une importante croissance démographique, il semble nécessaire de développer des réflexions sur [la cohabitation entre les terrains portuaires et les autres usages urbains](#), à l'instar du bureau MSA, en charge du Masterplan « Horizon 2040 » du Port de Bruxelles. Différents principes d'aménagement y sont développés, comme la mise en place de liens visuels vers la voie d'eau, des quais partagés en fonction des temporalités des usages (journée/soirée ; semaine/week-end), la qualité architecturale des projets portuaires, la valorisation du patrimoine et leur mise en lumière, l'hybridation typologique par la superposition d'usages urbains au-dessus d'entrepôts portuaires, etc. ◇

#### Sources

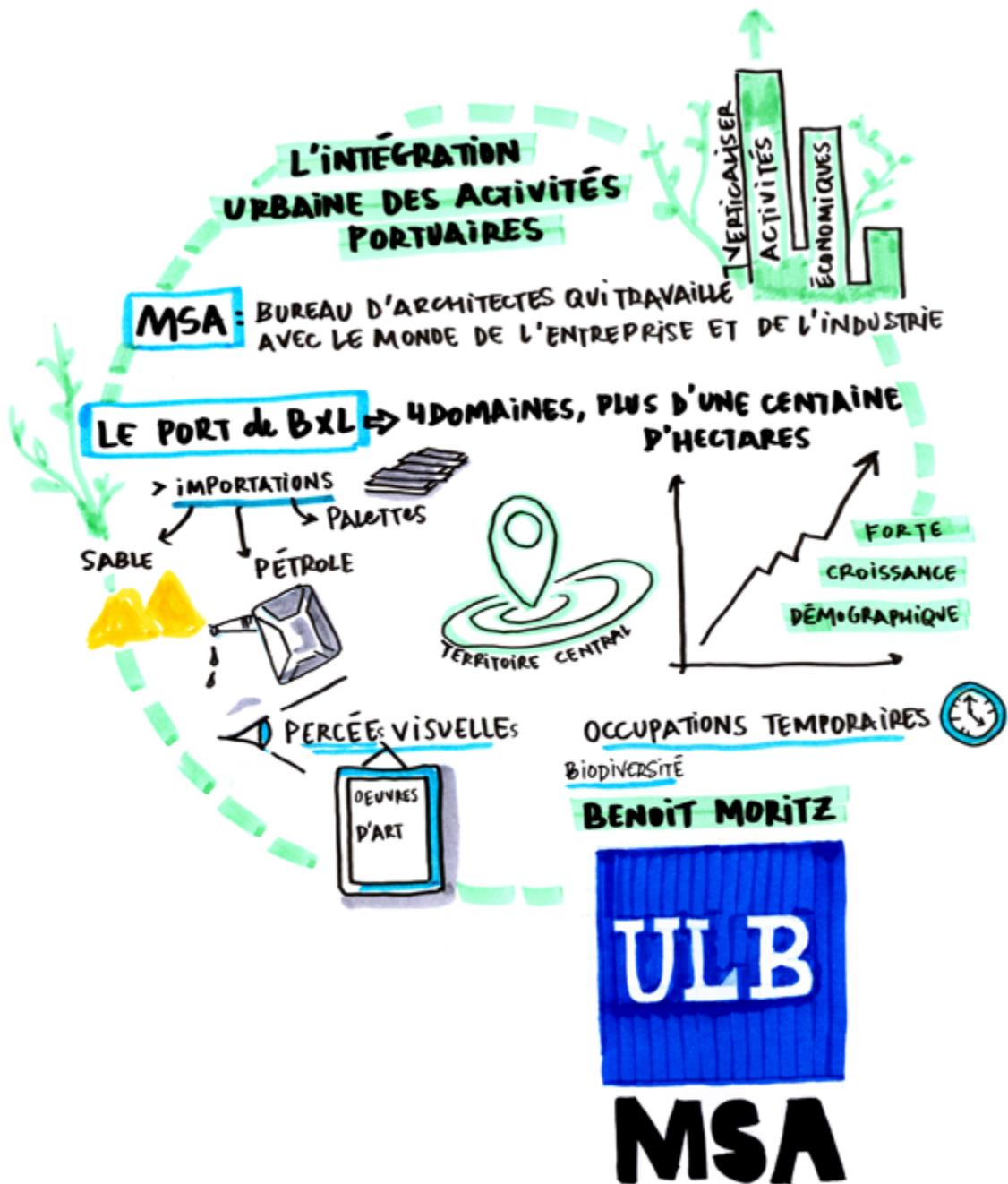
Delplancq Thierry (dir.), 2012, *La Louvière, une ville s'invente...Bâtisseurs d'avenir*, Archives de la Ville et du CPAS de La Louvière.

Grisot, S. (2020). *Manifeste pour un urbanisme circulaire : pour des alternatives concrètes à l'étalement de la ville.*

Schéma 9 — Friche et logistique, le regard d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, d'un urbaniste et d'un chercheur en urbanisme



Benoit Moritz (MSA, Université Libre de Bruxelles)



Judith Dufaux : facilitatrice graphique