

**TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES EN ET SUR L'ARCHITECTURE [LBARC2200]****DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ**

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : <https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-des-etudes-et-des-examens.html>

Notant que les étudiant-e-s sont sensibilisé-e-s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : <https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html>

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, ...) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Oui | Non |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|
| J'ai utilisé l'IA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |     | X   |
| J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;                                                                                                                                                                                                  |     | X   |
| J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;                                                                                                                                                                                                                 |     | X   |
| J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;                                                                                                                       |     | X   |
| J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard. |     | X   |

Fait à

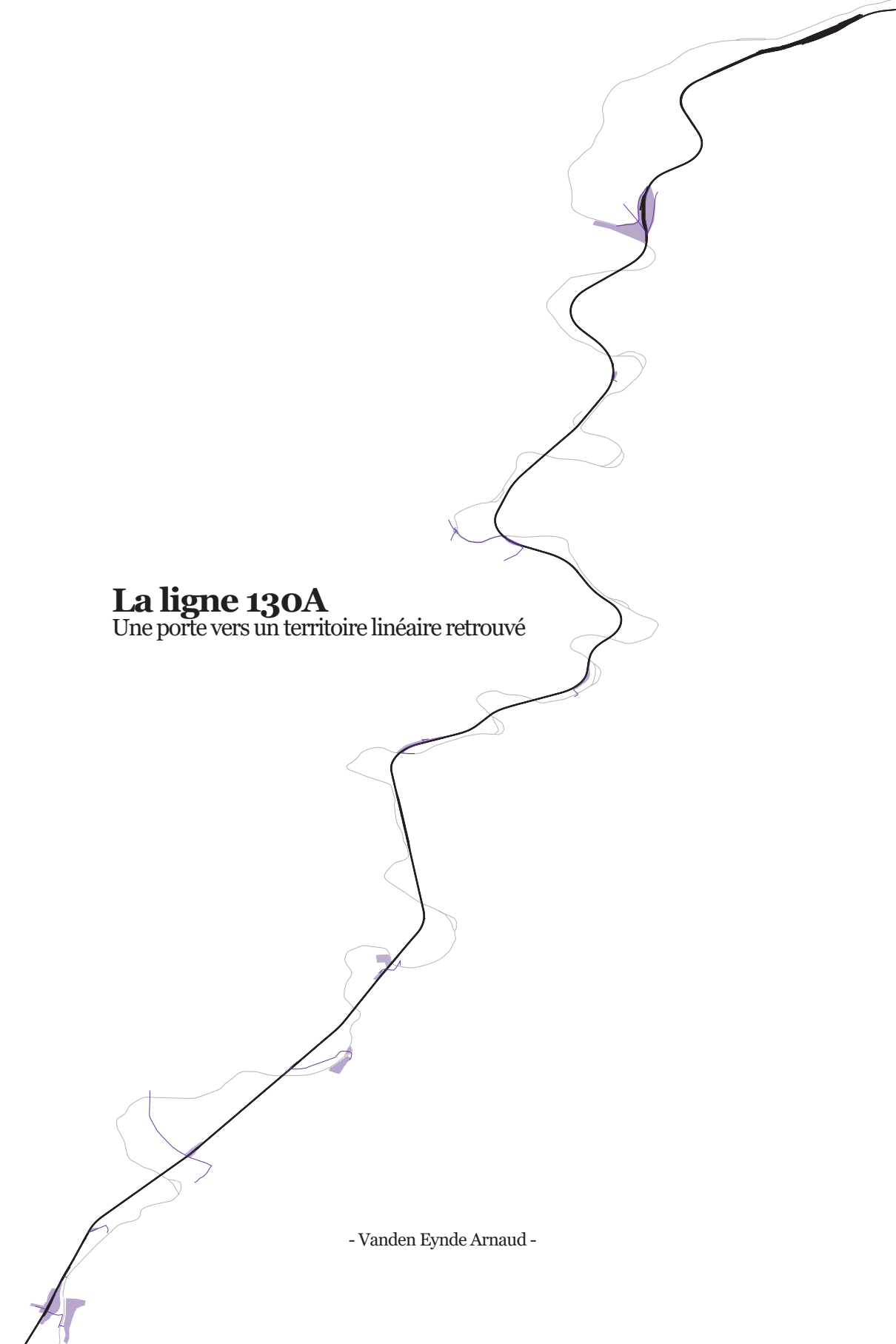
Bruxelles

Le

1/06/2026

Signature de l'étudiant-e





# La ligne 130A

Une porte vers un territoire linéaire retrouvé

- Vanden Eynde Arnaud -





La ligne 130A  
Une porte vers un territoire linéaire retrouvé

Travail de fin d'étude de  
Vanden Eynde Arnaud

Promoteur thématique :  
Abdelmajid Boulaïoun

Promoteurs méthodologique :  
Chiara Cavalieri  
Pietro Manaresi

Université Catholique de Louvain  
Faculté d'architecture, d'ingénierie  
architecturale, d'urbanisme  
(Site de Bruxelles)



À Nathan,



Ce travail marque la fin de plusieurs mois de recherches, d'écriture et de dessins. Il n'aurait pas pu voir le jour sans l'accompagnement de nombreuses personnes que je me dois de remercier.

Merci à Chiara Cavaleri et Pietro Manaresi, mes professeur·es d'atelier, pour les discussions bienveillantes et constructives tout au long de l'année.

Merci à Abdelmajid Boulaïoun pour ses retours et son suivi tout au long de mes 2 années de Master.

Merci à mes camarades de faculté pour le soutien, les franchises rigolades depuis la bac jusqu'à ce dernier travail.

Merci à ma famille, mes parents, mon frère de m'avoir supporté, aidé et encouragé tout au long de ces 5 années d'architecture.



Sur le territoire wallon, la ligne 130A apparaît aujourd'hui comme très discrète, peu influente et en grande partie utilisée pour les déplacements quotidiens. Ses lieux d'arrêts sont devenus des lieux de passage presque immobiles, vides. Cette ligne sans cesse en baisse d'affluence est aujourd'hui « perdue » dans un territoire d'une richesse singulière. En parcourant la ligne et en analysant ce qui l'entoure (paysages, bâtis résidentiels, héritages industriels, réseaux de mobilité et présence forte de la Sambre), il est devenu clair que cette ligne n'avait pas vocation qu'à transporter mais aussi à révéler. Leurs liens consolidés vers la Sambre et son RAVeL, les gares deviennent de véritables portes ouvertes vers le territoire à l'identité riche de la vallée. Chaque gare possède sa propre relation avec le territoire provoquant une diversité forte. A travers ce projet dans lequel la gare de Marchienne-Zone a servi de cas d'étude, les arrêts ferroviaires de la ligne 130A sont envisagés comme des espaces nouveaux, vivants, où le mouvement entre le rail, l'eau, le paysage et l'héritage industriel fait naître de nouveaux points d'intérêt.





# TABLE DES MATIÈRES

## 0. UNE LIGNE EN SUSPENS

1. Contexte
2. Enjeux
3. Objectifs
4. Méthodologie

## I. ATLAS TERRITORIAL

### 1. Axes de communication linéaire

- 1.1. Les bâtis résidentiels
- 1.2. Les équipements publics
- 1.3. La voie d'eau
- 1.4. Les paysages naturels
- 1.5. Les voies de mobilité
- 1.6. Les infrastructures patrimoniales

## II. UNE LIGNE DE POTENTIELS

1. Un territoire alluvial structurant
2. Une ligne historique
3. Des paysages forts
4. Mes visites

## III. UN TERRITOIRE LINÉAIRE COMME LEVIER DE PROJET

1. Relation entre mouvement, lieux et paysage
2. Le cas de la halte à Marchienne-zone
3. Les arrêts de la ligne retravaillée
4. Valorisation du paysage du fer

## IV. BIBLIOGRAPHIE



Une ligne en **suspens**





Fig 01 : Réseau ferroviaire belge et lignes de faible densité de population  
*Auteur, 2026*

## Contexte

Depuis l'ouverture de la ligne de chemin de fer à vapeur à destination des voyageurs en 1835 entre Malines et Bruxelles, (SNCB. s. d.), le réseau ferroviaire représente une des plus grandes infrastructures de transport qui structurent nos paysages européens. Dès sa genèse, celui-ci produit un nouveau moyen de transport mais surtout de nouvelles organisations spatiales, sociales, économiques (SNCB. s. d.).

Le réseau ferroviaire le plus dense d'Europe s'est développé en Belgique et notamment en Wallonie (TRITEL. 2012) en vue d'organiser tout le territoire notamment les pôles urbains, les connexions avec les pays limitrophes sans oublier les zones industrielles notamment dans le Hainaut où la demande d'un accès au réseau ferré était grande (cpcp. 2019). Le rail belge est alors étroitement lié au développement d'industries lourdes avec l'apparition de nombreuses lignes secondaires et ses connexions internationales.

C'est dans ce contexte que la ligne 130A a été inaugurée en 1852 dans la vallée alluviale de la Sambre faisant office de lien entre les bassins industriels du Rhin et du sillon Sambre-et-Meuse avec la France, et Paris (DGO2. 2021). D'abord tracée pour le fret, la ligne s'est, un siècle plus tard, ouverte aux voyageurs notamment pour des trains

internationaux Paris-Hambourg et Paris-Dortmund (DGO2. 2021).

L'évolution des transports, en commençant par le fer durant la période industrielle, a permis de parcourir des distances toujours plus longues avec une accessibilité aux communes éloignées. Ce développement s'est fait de manière assez concentrée, linéairement et ponctuellement (THOMANN. 2005). Lors de cet élan de l'ère ferroviaire, la construction des grandes voiries s'est stabilisée mais des chaussées entre les villages et le chemin de fer continuent d'être construites (CPDT. 2021). Cet équilibre s'est peu à peu étouffé par la démocratisation de la voiture provoquant un nouveau maillage de transport non plus linéaire mais multidirectionnel et diffus. Ce dernier augmente la nécessité de mobilité à laquelle seule la voiture peut répondre au vu de la nature multidirectionnelle des tissus bâtis (THOMANN. 2005). Le transport ferroviaire révèle généralement aujourd'hui un temps de parcours peu concurrentiel de la route (IGEAT et al., 2022). La désindustrialisation a amplifié une instabilité du chemin de fer et a provoqué l'abandon ou, dans certain cas, une baisse très nette d'affluence sur de nombreuses lignes secondaires.



Fig 02 : Halte Hourpes fermée le weekend  
*Auteur, 2026*

La ligne 130A se situant entre Erquelinnes, à la frontière belgo-française, et Charleroi illustre parfaitement ce développement ferroviaire industriel et cette baisse d'affluence. Aujourd'hui, elle est considérée comme une ligne à faible densité de population et voyant une nette diminution de fréquentation sur la plupart de ses arrêts ou une stagnation. Par ailleurs, elle a connu la fermeture de ses guichets et une baisse de l'offre. La SNCB a, de plus, envisagé la fusion de plusieurs points d'arrêt pour réduire les temps de parcours (DGO2. 2021). Dans sa recherche de solutions autour des lignes à faible densité de population et baisse de fréquentation, la SNCB propose en effet aujourd'hui, dans ses rapports, des solutions essentiellement liées aux horaires, aux temps de parcours et aux services des lignes.



Fig 03 : Bornes automatiques  
*Auteur, 2025*



Fig 04 : Gare d'Erquelinnes, fermée au public, vue depuis le quai  
*Auteur, 2026*



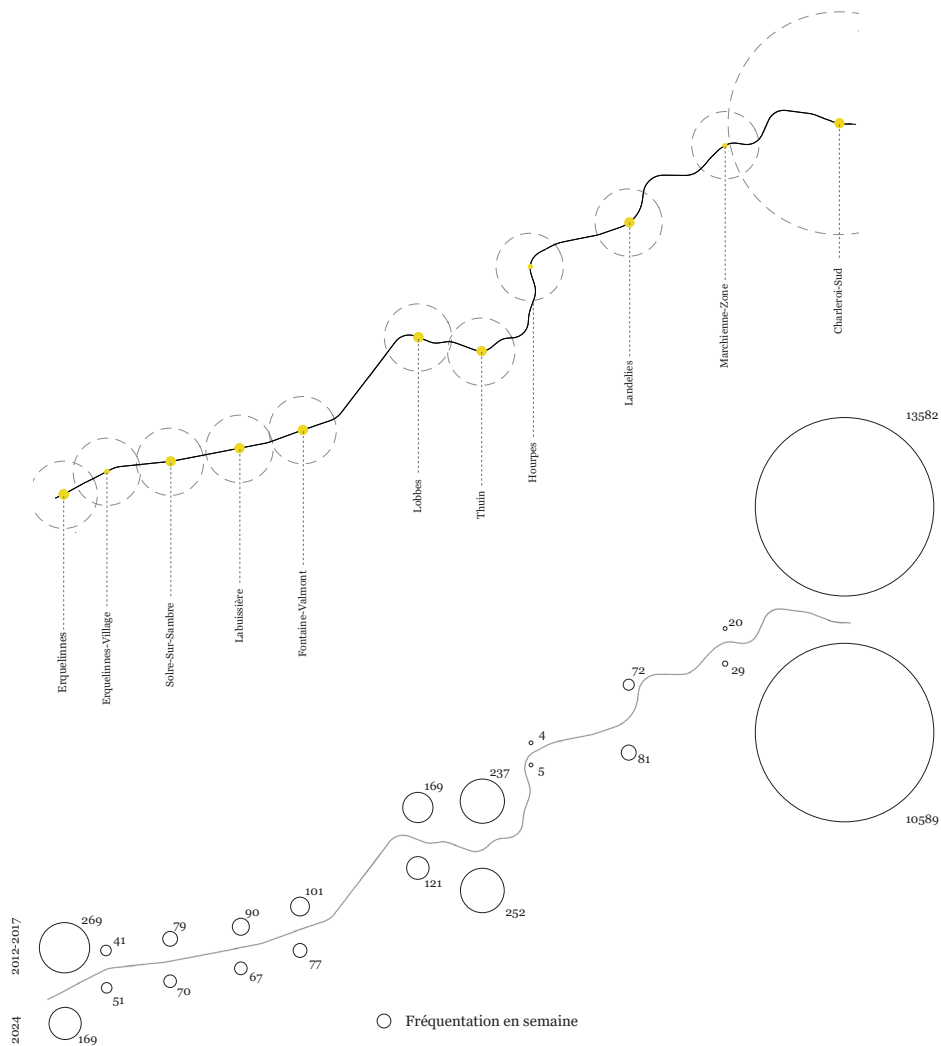


Fig 05 : Tracé de la ligne 130A et données relative  
Auteur, 2026

## Enjeux

Dans un récent rapport de synthèse dirigée par Valérie Verzele (2025) :

« Les chemins de fer constituent l'épine dorsale du système de transport public

belge et sont essentiels pour le transport de personnes et de marchandises.

L'importance sociale, climatique et économique du train est incontestable. »

Aujourd'hui, le rail voit un regain d'intérêt car il représente une mobilité durable participant à la transition écologique engagée par de nombreux pays, dont la Belgique. La Wallonie, le Fédéral et les autres régions se sont, de plus, engagés à assurer une offre de transport attractive et connectée aux autres modes de déplacement ainsi qu'à assurer le maintien de l'ensemble du réseau surtout avec les lignes à basse intensité de population (DGO2. 2021). Les communes impactées par le tracé de la ligne 130A ont d'ailleurs plaidé en la faveur de celle-ci (Wallonie mobilité SPW, navetteur. be. 2019).

Des politiques menées en faveur des transports en commun sont mises en place et de nombreux axes majeurs et agglomérations sont donc repensés comme de véritables solutions aux modes de transports individuels très importants sur le territoire wallon (IWEPS. 2026). Le Schéma de

Développement du Territoire (SDT) « optimisation spatiale » appuie sur les enjeux territoriaux et le réseau ferroviaire à consolider dans lequel se situe la ligne 130A (SPW territoire, CREAT-UCLouvain. 2024). Malgré une évolution positive de la fréquentation du rail, TRITEL dans son rapport « Le transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie » (2012) dégage notamment :

« Cette croissance de la fréquentation n'a cependant pas été homogène sur le territoire. Principalement porté par le réseau IC-Ir, elle concerne surtout les déplacements vers Bruxelles. [...] En Wallonie, certaines zones et certaines gares connaissent des progressions importantes, mais d'autres stagnent, voire régressent. »



Fig 06 : Pont ferroviaire franchissant la Sambre  
*Auteur, 2025*



Fig 07 : Paysage autour de la halte Hourpes  
*Auteur, 2026*

La cellule ferroviaire du Département de la Stratégie de la Mobilité du Service public de Wallonie (SPW) met en avant, dans son rapport sur la ligne qui nous intéresse, l'importance des infrastructures ferroviaires (ponts, aiguillages) pour la fluidification du trafic dans le but d'offrir de meilleurs horaires. Selon le rapport la plus grosse contrainte de la ligne réside dans sa ponctualité (DGO2. 2021). L'importance du tourisme et des équipements publics y est décrite et cartographiée sans être véritablement proposée comme une solution aux maux de la ligne. Il y a donc lieu de se poser la question du futur de ces lignes en baisse de fréquentation et des moyens territoriaux et architecturaux qui pourraient leur permettre de continuer d'exister dans les paysages que celles-ci traversent tout en répondant aux enjeux actuels. Pour ce faire, il est nécessaire de percevoir les tracés ferroviaires dans les paysages qui les entourent afin de saisir les potentiels de ceux-ci surtout là où les fréquentations diminuent.



## Objectifs

Ce travail poursuivra plusieurs objectifs et hypothèses qui guideront la recherche autour de la ligne 130A.

Le premier objectif sera de comprendre et de décrire un paysage ferroviaire en décomposant et en qualifiant les différentes couches du territoire traversé.

Le second est de mettre en évidence une valorisation et un développement potentiel de la ligne, par la mise en évidence de certaines couches ou éléments intéressants vu comme des potentiels autour de la ligne ferroviaire et posant un diagnostic en vue d'un projet.

Ce projet fera office de projection d'un territoire composé d'un corridor ferroviaire retravaillé en vue de satisfaire les enjeux contemporains et de permettre à la ligne de se promouvoir autrement que par son infrastructure. Une partie sera développée précisément en vue de comprendre la démarche sur la totalité de la ligne.

Pour compléter ces objectifs, différentes hypothèses aiguilleront la naissance du projet du corridor de la ligne ferroviaire. Tout d'abord, celle-ci se situe dans la vallée de la Sambre offrant des paysages particuliers ainsi que des infrastructures particulières pouvant apporter une identité territoriale à la centralité ferroviaire pour envisager la ligne 130A comme une porte territoriale continue,

capable d'articuler toutes les couches d'un paysage telles que développées par la méthodologie. Ensuite, cette porte continue sera appuyée par l'histoire industrielle et la place de la mobilité de la région contribuant à la structuration et à la valorisation de la ligne. Pour finir, l'accessibilité à la mobilité douce depuis les nombreux points d'arrêt ferroviaire le long de la ligne pourront fluidifier les déplacements sociaux et culturels.

Les objectifs permettront de visualiser la ligne 130A comme un équipement public linéaire ouvrant des portes d'entrée vers des identités propres au sein de son territoire assurant une narration ferroviaire singulière.



Fig o8 : Cliché hivernal du rail depuis la passerelle temporaire de Lobbes  
*Auteur, 2026*

## Méthodologie

La recherche menée se trouve être multiscalaire et multicritère. Elle reprend d'abord une analyse de lectures descriptives sur le paysage et l'histoire et de rapports liés aux enjeux globaux d'une mobilité ferroviaire, pour ensuite s'appuyer sur une cartographie du corridor ferroviaire avant de zoomer sur les différents lieux d'intervention de manière sensible par des relevés cartographiques. L'axe d'analyse sera basé sur 3 couches principales : la ligne 130A, la Sambre et sa vallée alluviale et les zones patrimoniales découvertes.

Le premier axe d'analyse s'est focalisé sur la compréhension du territoire dans lequel la ligne s'est construite. Un atlas couche par couche a permis d'établir des liens entre les éléments du territoire. Les cartes sont créées à partir de données Gis mises en forme par le logiciel QGIS. Les données ont notamment été collectées sur des bases de données nationales telles que Walonmap, géo.be...

La deuxième étape a consisté à visiter les sites plusieurs fois, de façons (train, vélo, voiture et marche) et à des moments différents (automne, hiver, été), afin de saisir les enjeux réels et les maux présents sur la ligne. L'ensemble des informations visualisées a été mis en forme par la prise de clichés et de cartes sensibles afin de mettre en lien l'échelle des cartes du territoire et les ressentis sur site.

Enfin, la méthode de recherche par le projet met en perspective la combinaison de toutes ces données analysées dans une vision territoriale. Un dessin reprenant l'ensemble du territoire met en évidence les potentiels étudiés autour de la ligne 130A depuis Erquelinnes et sa frontière belgo-française jusqu'à Charleroi, pôle majeur de la Wallonie.





Fig 09 : Maquette de la ligne révélée  
*Auteur, 2026*

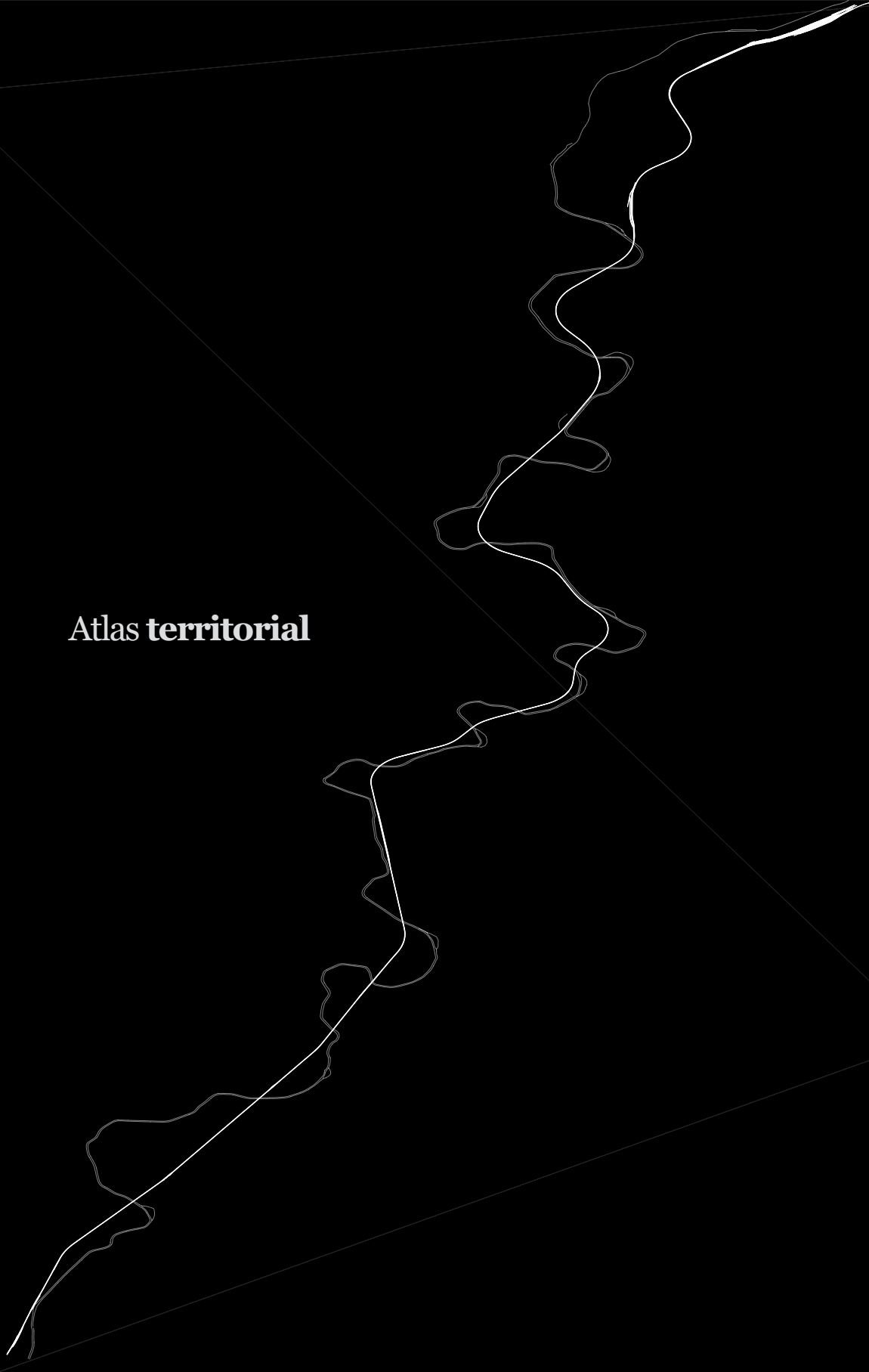
Un zoom sur une des zones de potentiels (l'arrêt Marchienne-Zone) fait office de cas d'étude et est développé à une échelle réduite (1:2000) pour saisir les méso-enjeux notamment les relations entre les infrastructures et les nouveaux éléments habités par les projets. Une coupe détaillée reprend les éléments clés qui structureront le site (1:150).

La maquette au 1:20000, avec une topographie exagérée(x20), projette l'ensemble des zones de projets et leur liaison avec le paysage actuel[16.1] de la vallée dans laquelle se situe la ligne 130A. Les zones de projets de la ligne sont abordées sur base du cas d'étude de l'arrêt Marchienne-Zone, sans être autant détaillées que ce dernier mais, explicitant plutôt les enjeux derrière les différentes interventions.

Chaque élément d'analyse se dessine tout le long du travail avec une couleur propre (Mobilité douce (jaune), paysage naturel (vert), équipements publics (rouge), infrastructures patrimoniales et industrielles (orange), espaces ferroviaires (noir), zones bâtie et résidentielle (gris), voie d'eau (bleu) et éléments d'intervention (violet)) pour mettre en valeur une typologie de potentiels et saisir les liens entre les différents éléments qui composent le territoire.



# Atlas **territorial**



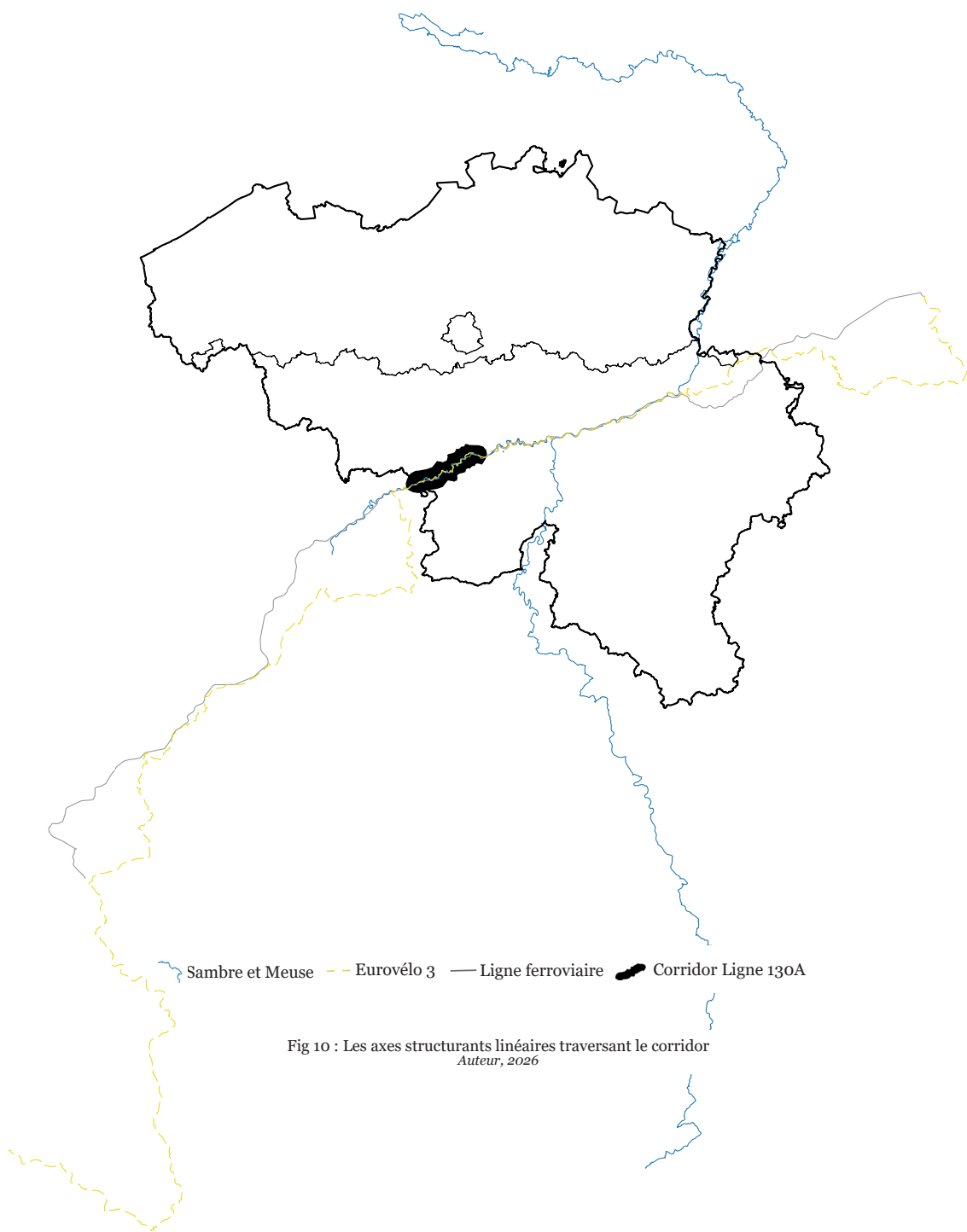


Fig 10 : Les axes structurants linéaires traversant le corridor  
*Auteur, 2026*

## Les axes de communication

Depuis le XX<sup>ème</sup> siècle, le territoire analysé dans ce travail a fait face à la construction et la transformation de nombreuses voies de communication. La première intervention avait pour but la canalisation de la Sambre, élément naturel prédominant du territoire et affluent de la Meuse, fleuve majeur de Wallonie, et ce pour faciliter la navigation des péniches des grandes régions industrielles notamment de la Basse Sambre modifiant ainsi le lit naturel de la voie d'eau (MAIGRE. 2020 ).

Par la suite des voies de communication se calquent sur cet axe de l'eau avec notamment un chemin de halage permettant la tirée des péniches (René Descombes. 2007). Ce tracé longeant la Sambre canalisée est aujourd'hui repensé en tant que RAVeL, tronçon européen de l'Eurovélo 3 et régional de l'axe W6 (SPW Mobilité et Infrastructures. 2022). Le tracé ferroviaire s'impose ensuite facilitant le transport international et transformant ainsi la mobilité au sein du paysage. Ces 3 axes de communication majeurs forment au sein du territoire alluvial de la Sambre des dynamiques plutôt linéaires et historiquement internationales.

Aujourd'hui, le chemin de halage repensé en RAVeL et la navigation du cours de la Sambre permettent de créer une dynamique territoriale douce reliant la France à Charleroi

et Namur. La ligne de chemin de fer, elle, n'a pas été retravaillée laissant à côté d'elle de nombreux espaces délaissés et en manque d'attractivité.

Dans les territoires fragmentés, le paysage nécessite d'être un véritable outil structurant dépassant le stade de la préservation mêlant échelles régionales et micro-locales (Guichot & Van Acker. 2024). Dès lors, il est nécessaire de révéler le paysage dans lequel ces dynamiques linéaires, dont la ligne d'étude 130A, se situent.

Pour une meilleure contextualisation, le travail consiste à définir un corridor autour de cette ligne ferroviaire. Ce corridor de 5km, dessiné autour de l'axe ferroviaire, est travaillé sous forme de zone d'influence de cet axe. Cette distance de 5km repose sur le principe de la ville en 15 minutes à vélo (LIST, Studio Mathieu Lucas et Idea Consult. 2025). Cette zone reprend par conséquent les deux autres axes structurant du territoire que sont la Sambre et le RAVeL.



— Ligne 130A     Bâti     Centralité villageoise     Centralité urbaine     Centralité urbaine de pôle

Fig 11 : Les bâti résidentiels  
*Auteur, 2026*

## Les bâtis résidentiels

Hormis le transport de fret, le lien territorial fort que crée la voie ferrée permet de connecter les différents villages et villes de la vallée (GUEZ. 2020). Historiquement, les villages de la vallée de la Haute Sambre se sont concentrés dans la partie en amont de celle-ci en raison de son relief plus évasé. Avec l'arrivée de la ligne de chemin de fer et l'industrie extractive locale, ils se sont rapidement développés formant aujourd'hui un réseau de villages denses (CPDT. 2021) malgré l'absence d'agglomération autour des arrêts de la ligne (DGO2. 2021). Les villages et villes implantés le long de la ligne 130A sont de la France à Charleroi : Erquelinnes, Solre-sur-Sambre, Merbes-le-Château, Labuissière, Fontaine-Valmont, Lobbes, Thuin, Landelies, Marchienne-au-Pont.

Aujourd'hui, ces villages présentent un enjeu particulier afin de structurer et soutenir le développement du territoire en étant désignés comme centralités villageoises ou urbaines (pour Thuin et Erquelinnes). Celles-ci sont étudiées pour être renforcées avec une densification de logements et d'activités commerciales et tertiaires. Ces centralités peuvent notamment être désignées pour les apports d'infrastructures de mobilité qu'elles développent (SPW territoire, CREAT-UCLouvain. 2024). Des arrêts ferroviaires peuvent être interprétés dans le cas des villages du territoire comme les cœurs de ces centralités. S'ajoute à cela la présence

d'axes structurants comme une rue commerçante à Erquelinnes ou à Thuin.

La ligne 130A a selon la définition du Schéma de Développement du Territoire (SDT) un caractère la définissant comme axe structurant de centralité (SPW territoire, CREAT-UCLouvain. 2024) avec la complémentarité de la Sambre et de son RAVeL.

Hors de ces centralités dessinées, ce qui se nomme « des espaces excentrés » peut encore être consolidé par une densification locale étudiée. En dehors de ces espaces et des centralités analysés, l'urbanisation doit être freinée un maximum (SPW territoire, CREAT-UCLouvain. 2024) dans le but de soutenir cette ligne comme zone d'attractivité du territoire. Etant dans le corridor de la ville à 15 minutes, ces espaces peuvent être impactés par la présence et l'attractivité de la ligne 130A.





— Ligne 130A     Infrastructures sportives     Services commerciaux     Services culturels     Services de Santé et sociaux

Fig 12 : les équipements publics  
*Auteur, 2026*

## Les équipements publics

L'intérêt de cette connexion linéaire est qu'elle interconnecte tous les villages et villes des centralités présentes dans le territoire et donc la majorité des équipements publics présents sur celui-ci (GUEZ. 2020). Dans ces centralités, on remarque que Erquelinnes et Thuin (sans compter Charleroi qui, en tant que centralité urbaine de pôle, offre évidemment une grande quantité d'équipements publics), étant des lieux attractifs, rassemblent la plupart des services de la vallée. Chaque village possède toutefois aussi ses équipements publics locaux et souvent différents de leurs voisins apportant une hétérogénéité dans le territoire. À la suite de l'étalement urbain, les villages ont gagné en population sans pour autant avoir des services publics disponibles rendant les habitants très dépendants de leur voiture individuelle (GUEZ. 2020).

Les équipements majeurs présents dans ce territoire sont le Centre Hospitalier de Jolimont situé en face de la gare de Lobbes, les différents équipements scolaires et sportifs mais aussi le RAVeL comme équipement de mobilité. Ces derniers apportent une nette attractivité sur le territoire.

Les communes sillonnées par la ligne 130A ne disposent pas de grands espaces commerciaux, hormis « rive Gauche » situé à 500 m de la gare Charleroi-Sud, mais des petits commerçant locaux.

Les rues commerçantes présentes à Erquelinnes et Thuin sont aujourd'hui peu attrayantes au vu du nombre d'espaces commerciaux fermés.



Fig 13 : Rue commerçante de Erquelinnes  
*Auteur, 2026*



Fig 14 : Entrée du Centre Hospitalier de Jolimont à Lobbes  
Auteur, 2026



Fig 15 : Rue commerçante de Thuin  
Auteur, 2026



— Ligne 130A    — Sambre canalisée    — Cours d'eau affluents    Aléas potentiels    △ Ecluses

Fig XX : La voie d'eau  
*Auteur, 2026*



## La voie d'eau

La ligne 130A se situe dans le fond de la vallée alluviale de la Sambre du bassin de la Sambre appartenant au bassin de la Meuse. Celle-ci se voit donc longée et traversée à de nombreuses reprises par le fer nécessitant de nombreuses infrastructures ferroviaires, notamment des ponts.

Longue de ses 190 km, la Sambre prend sa source en France pour se jeter dans la Meuse à Namur en Belgique. Elle traverse donc la frontière belgo-française à Jeumont et Erquelinnes. Elle a donc un intérêt régional mais aussi international comme cela a pu être le cas lors de l'époque industrielle (Maigre 2020).

Présente bien avant le chemin de fer et les routes, la Sambre est une rivière sinueuse importante du paysage wallon. C'est pour cela qu'elle fut canalisée en 1829 pour favoriser et faciliter le transport fluvial de marchandises entre les régions industrielles wallonne et la France (CPDT. 2021). Très vite, cet aménagement fut suivi par la construction d'une voie ferrée aujourd'hui reprise par les lignes 130 et 130A.

"Ton cours sinueux, traçant un chemin à travers des forêts mystérieuses, tes courbes gracieuses, tes versants escarpés, la beauté de tes rives... [...] Tu as participé à l'essor de la Wallonie. Les industries, se sont à leurs tours, installées sur tes rives pour exploiter toutes tes richesses"

La Sambre a été divisée en 2 tronçons : la Haute et la Basse-Sambre. La ligne 130A se situe dans la Haute Sambre où le paysage n'a que très peu changé depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, hormis le développement résidentiel et routier. La Basse-Sambre allant de Marchienne-au-pont à Namur s'est considérablement développée, la transformant en maillon essentiel de la dorsale Wallonne (Maigre 2020).

La Sambre est caractérisée comme une grande rivière à pente faible avec aux alentours un couvert herbacé en rotation dans l'année c'est-à-dire que la couverture alterne un sol herbacé et temporairement mis à nu (SA25R, 2022).

Le sous-bassin de la Sambre dans son ensemble compte 32 masses d'eau de surface.

Ces entités sont proportionnellement les plus modifiées de Wallonie (plus de 50%). Cette proportion de masses modifiées et artificielles est plus élevée qu'ailleurs en Wallonie, en raison de l'urbanisation, de la navigation et de l'histoire industrielle.

La Sambre voit son débit régulé par les barrages des lacs de l'Eau d'Heure et par 17 écluses (Contrat de Rivière Sambre & Affluents( s.d.). réparties sur le long de son parcours. Grâce à cela, les aléas d'inondations se limitent à la partie amont de la rivière (SA25R, 2022).



Fig 17 : La faune présente dans la plaine alluvial entre Thuin et Hourpes  
*Auteur, 2026*

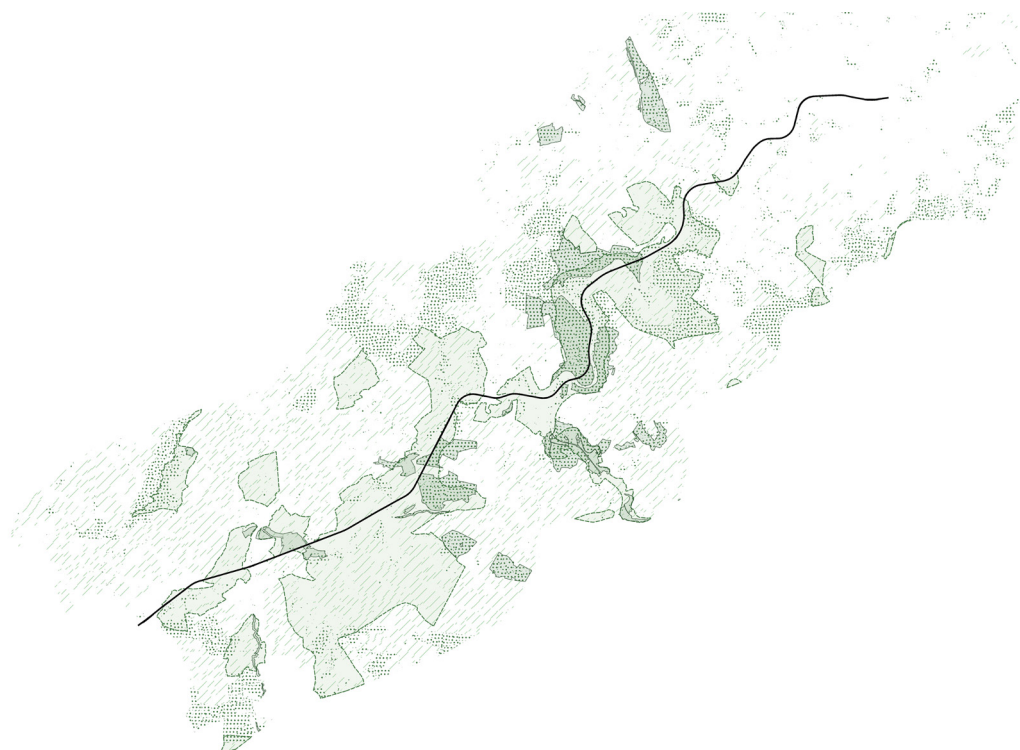


Fig 18 : Ecluse n°1 fleurie à Solre-sur-Sambre  
*Auteur, 2025*



Fig 19 : Notre-Dame aux charmes, ruisseau affluent de la Sambre  
*Auteur, 2026*





— Ligne 130A     Zone forestière     Champs & prairies     Zone natura 2000     Périmètre d'intérêt paysager

Fig 20 : Les paysages naturels  
*Auteur, 2026*

## Les paysages naturels

La Haute Sambre a été très nettement épargnée par l'industrialisation lourde qu'a pu subir le territoire de la Basse-Sambre (MAIGRE. 2020). Est caractérisé au premier plan, un paysage marqué par son relief et par la présence de bosquets ou d'infrastructures bâties avant de laisser un point de vue sur une étendue agricole plus ouverte. De Erquelinnes jusqu'à Thuin, le ligne de chemin de fer se situe dans une vallée très large et évasée avec une dominance d'espace agricole notamment de prairies (CPDT. 2021) avant de se marquer par un profil nettement plus encaissé le plus fréquemment recouvert par un front boisé (CPDT. 2012). A l'approche de Charleroi, à la frontière entre la Basse et la Haute Sambre, la dominance urbaine prend de plus en plus la place sur les zones agricoles et forestières. En amont de la Sambre, de nombreuses zones humides permanentes ou temporaires occupent le lit majeur du cours d'eau (CPDT. 2021). Ce paysage naturel a été désigné par la région wallonne comme intérêt paysager. D'ailleurs, de nombreuses zones, tout le long du cours d'eau, ont été placés dans le périmètre Natura 2000.



Fig 21 : Paysage agricole entre Solre-sur-Sambre et Labuissière  
*Auteur, 2026*



Fig 22 : Vue du front forestier à Hourpes depuis l'arrêt ferroviaire  
*Auteur, 2026*



Fig 23 : Paysage agricole entre Labuissière et Fontaine-Valmont  
*Auteur, 2026*



—+— Ligne 130A

• Arrêt de bus

— Véloroute



Maillage routier



Nationale

Fig 24 : Les voies de mobilité  
*Auteur, 2026*



## Les voies de mobilité

Le corridor de la ligne 130A présente divers réseaux de mobilité partagée ou individuelle. Le plus ancien se trouve être la Sambre, élément naturel, citée ci-avant. Plusieurs mobilités partagées sont présentes : l'eau et son chemin de halage, remplacé aujourd'hui par son RAVeL. Ce RAVeL est un tronçon de la cyclo route Eurovélo 3, traversant l'Europe (EuroVélo. s. d.). Actuellement ce RAVeL possède de nombreux liens avec notamment le RAVeL 108 et 109/2 situés respectivement à Erquelinnes et à Thuin. A Lobbes, une connexion peut se faire avec le RAVeL 109/1 à Lobbes mais n'est aujourd'hui pas praticable du tout.

Comme mentionnée précédemment, la ligne de chemin de fer est aujourd'hui dans une mauvaise posture notamment en raison du tronçon de 7 km entre Lobbes et Hourpes se présentant sur une voie unique ce qui complique les horaires, induisant des retards et, de ce fait, pénalisant la fréquentation globale de la ligne (DGO2. 2021).

Les voies asphaltées, prévues le plus souvent pour la voiture, présentent une dynamique diffuse contrairement au RAVeL et au transport ferroviaire dont la dynamique est linéaire avec des points d'arrêt et des connexions ponctuels dans le paysage. Ces connexions se concentrent en un pont routier par village et ville centralisant le flux routier en un

seul point. Ces voies asphaltées sont dans les secteurs de gares associées à de nombreux parkings ou espaces utilisés comme tels. Cependant, il est intéressant de dire que le réseau de bus, utilisant ces voies permettent une connexion de transports en commun entre les centralités de la ligne et les espaces excentrés aux alentours.



Fig 25 : RAVeL passant sous un pont ferroviaire  
*Auteur, 2026*



Fig 26 : Vue de la gare depuis la N55  
*Auteur, 2026*



Fig 27 : Arrêt de bus à Solre-sur-Sambre  
*Auteur, 2026*



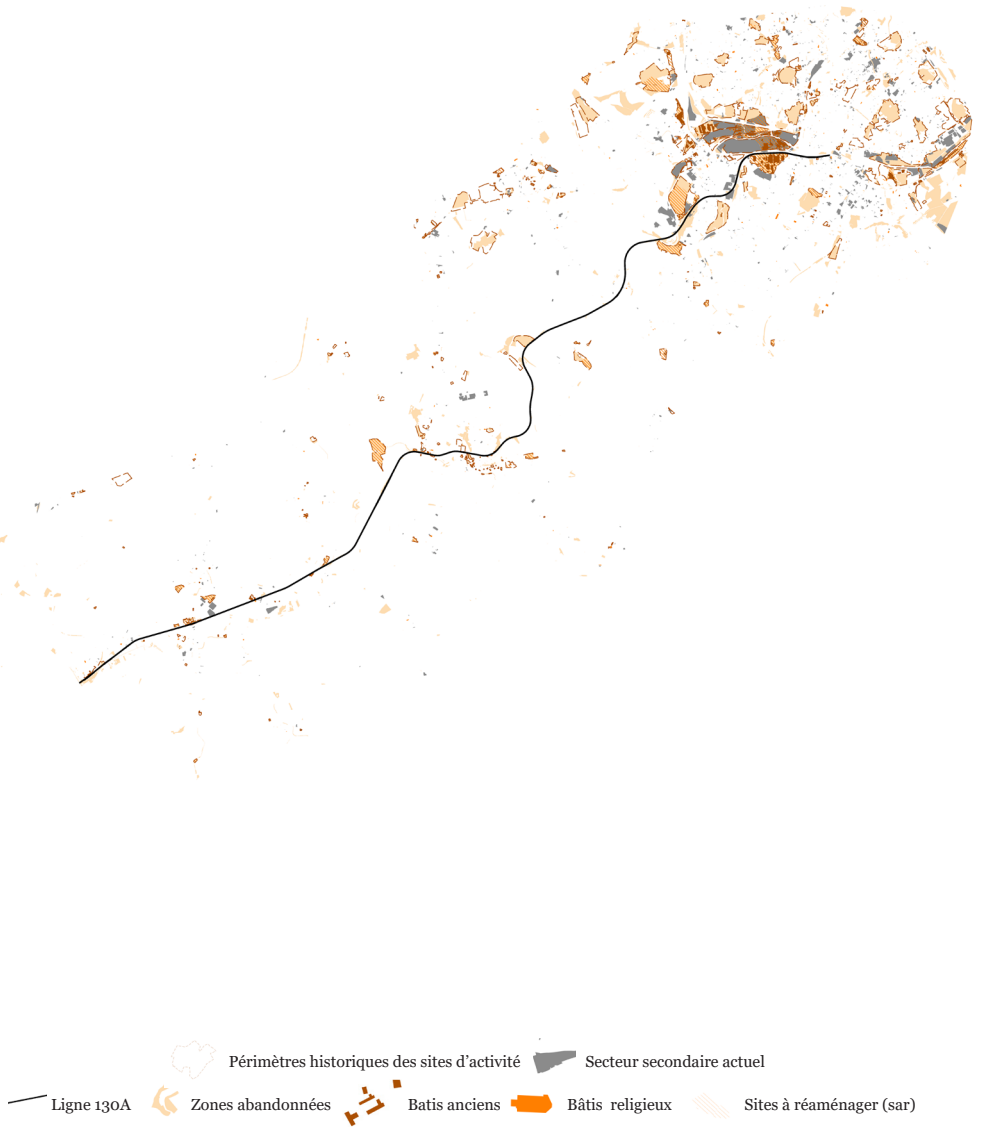


Fig 28: Les infrastructures patrimoniales  
*Auteur, 2026*

## Les infrastructures patrimoniales

Depuis l'époque romaine, un trafic commercial a existé bien avant le rail entre Maubeuge (France) et Thuin où la batellerie a joué un rôle important. Au XIV<sup>ème</sup> siècle, la demande d'acheminement de produits agricoles venant des abbayes de Lobbes et d'Aulne ainsi que des matériaux de construction de nouveaux villages n'a cessé d'augmenter (Roseline Bodson, 2011). Il s'agit là des premières traces de production sur le territoire étudié qui continuera à grandir jusqu'à l'arrivée du chemin de fer.

La ligne 130A a, combiné à son intégration à la ligne reliant Paris-Cologne, eu un attrait très net pour ces productions industrielles. Au niveau des entités florissantes étaient construites les gares renforçant les activités de fret déjà important par l'acheminement de charbon vers Paris via Erquelinnes (Cercle de Recherches Archéologiques de Lobbes a.s.b.l., 2019).

Les communes rurales telles que Erquelinnes, Solre-sur-Sambre, Labuissière, Fontaine-Valmont et Lobbes se distinguaient par l'exploitations du marbre, des pierres à bâtir et des carrières avec l'usine de marbre de Labuissière devenue très importante.

Hourpes a été le terrain de l'implantation du premier haut-fourneau moderne d'Europe continentale en 1826. Landelies possédait un chantier pour les

constructions de bateaux et des carrières de pierre.

De Marchienne-au-Pont à Charleroi l'industrie lourde commence à prendre de plus en plus de place avec des charbonnages, des fonderies, des centrales électriques. Charleroi par les ressources enfouies dans le sol est proactive dans le domaine du charbon, du fer et du verre.

Le déclin de l'industrie charbonnière réduira considérablement l'attractivité de la ligne de chemin de fer malgré le fait qu'elle garde une attractivité internationale de voyageurs avant de sombrer avec le développement de la voiture et par la suite des lignes à grande vitesse. Dès lors de nombreux sites se voient fermés comme c'est le cas de la ligne 109 reliant Beaumont jusque Mons ou déménagés comme c'est le cas des haut-fourneaux de Hourpes (ligne 130A s.d.).



Fig 29 : Friches ferroviaires à Erquelinnes  
*Auteur, 2026*









Fig 30 : Restant du haut-fourneau de Hourpes  
*Auteur, 2026*



Fig 31 : Vue de la halte Marchienne-Zone et de sa friche  
*Auteur, 2026*



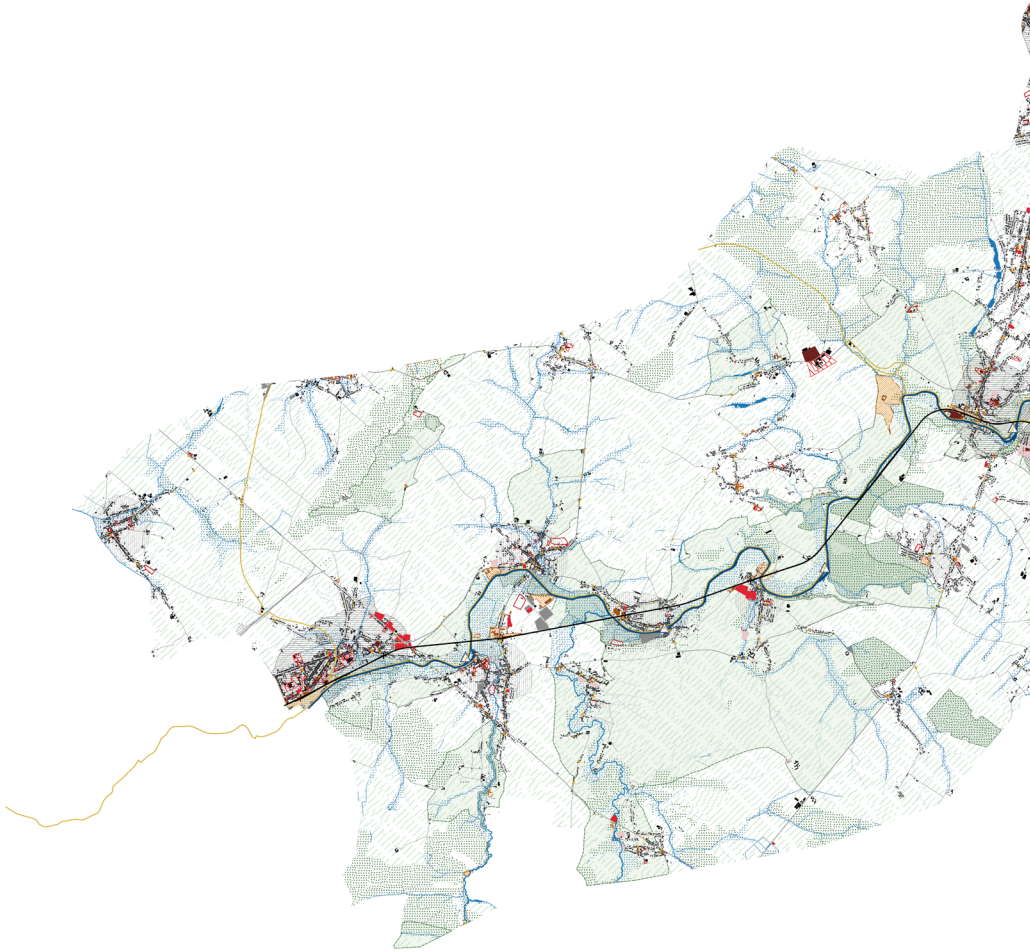
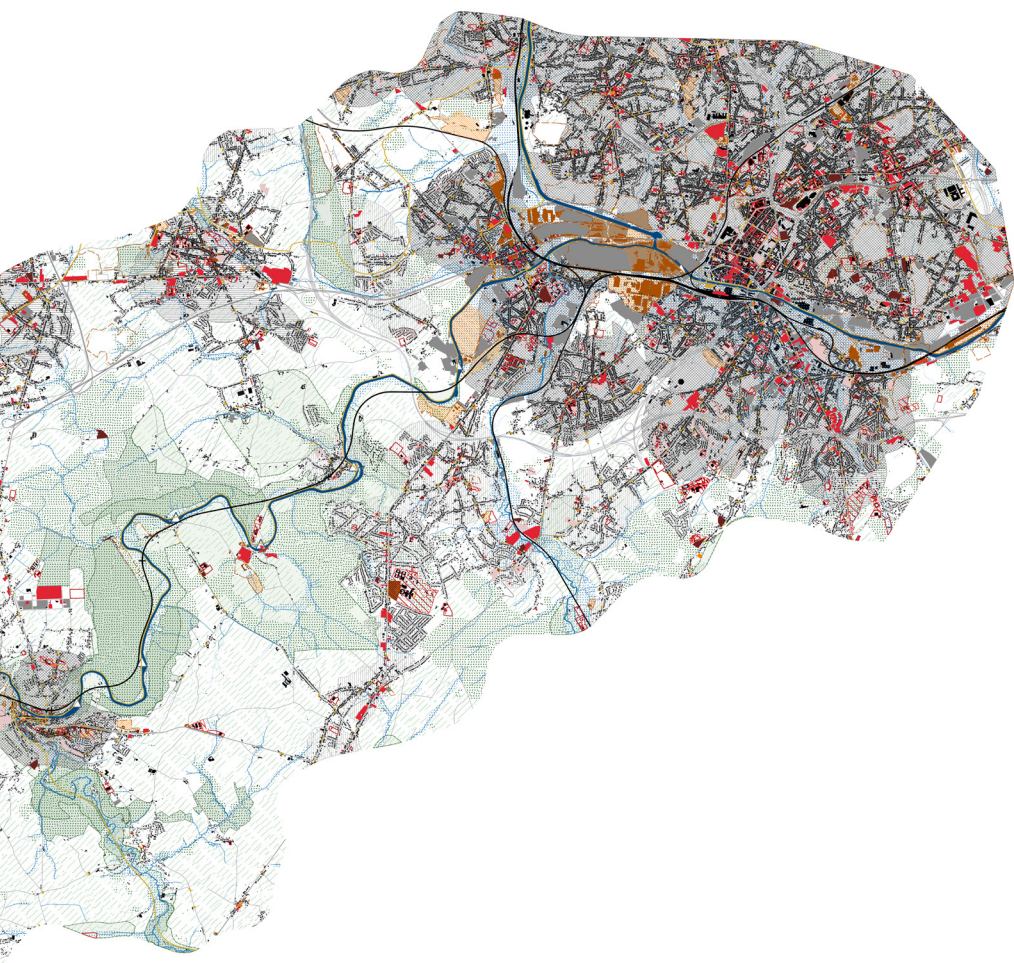
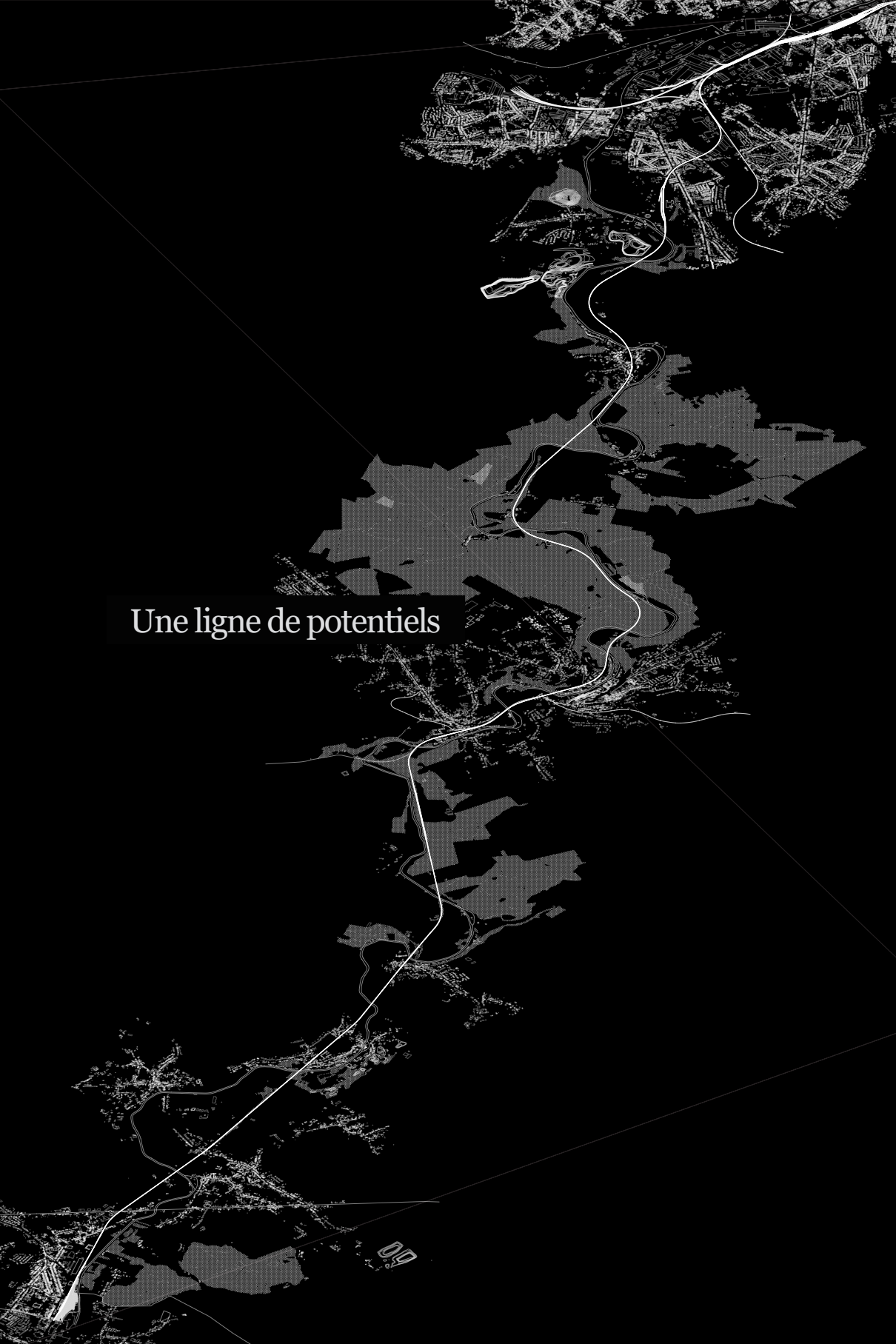


Fig 32 : Le corridor de la ligne 130A  
*Auteur, 2026*







An aerial photograph of a landscape, possibly a park or a rural area, with a winding path highlighted in white. The path starts from the bottom left, goes up, then curves to the right, and continues to curve through the landscape. The landscape features various shades of gray, representing different terrain types, and some darker areas that might be water or dense vegetation. The path is a prominent white line that guides the eye across the image.

Une ligne de potentiels



Avec l'analyse réalisée, sous forme d'atlas territorial, dans la première partie de ce travail, une superposition de couches fait apparaître un territoire complet et singulier autour de la ligne ferroviaire 130A mettant en évidence que celle-ci peut encore apporter des dynamiques patrimoniales, sociales et culturelles intéressantes au territoire dans lequel elle se situe.

En effet, avec les dynamiques actuelles autour des centralités villageoises et urbaines, la ligne offre aujourd'hui de nombreux points d'arrêt directement liés aux zones résidentielles et favorisant la relation entre le lieu de domicile et le lieu de travail notamment vers Charleroi et indirectement Bruxelles (Wallonie mobilité SPW, navetteur.be. 2019). Cette relation est directement liée aux offres de services du trajet en train comme sa durée ou encore les horaires et les retards potentiels.

Ces offres sont, dans le cadre de la ligne 130A, plutôt mauvaises et sont en partie la cause de la baisse de fréquentation de celle-ci. Pourtant, étant dans un territoire fort de son histoire et de ses paysages, elle pourrait ajouter une corde à son arc par une liaison simple à son paysage dans un but culturel et touristique. Parcourant différents paysages naturels et économiques, la ligne a le pouvoir de diversifier des points d'intérêts dans ses secteurs de gare.

Le projet intègre une notion d'héritage historique au travers des haltes historiquement présentes et nées de la relation entre les industries locales du territoire et les regroupements historiques des habitations.

La recherche amène à comprendre l'impact des histoires industrielle, ferroviaire et alluviale qui ont structuré le paysage. Aujourd'hui, le territoire de la ligne 130A possède une histoire sous forme de couches qui ne sont pas vouées à disparaître mais plutôt à se lier entre elles.

Une ligne de chemin de fer n'est pas uniquement destinée à relier 2 lieux comme dans le cas présent pour assurer une liaison entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Il est nécessaire de visualiser la ligne de chemin de fer avec ses gares ponctuelles. Celles-ci ne doivent plus être considérées comme des points d'arrêt dans une centralité villageoise mais comme un lieu entre 2 mouvements au sein du territoire.

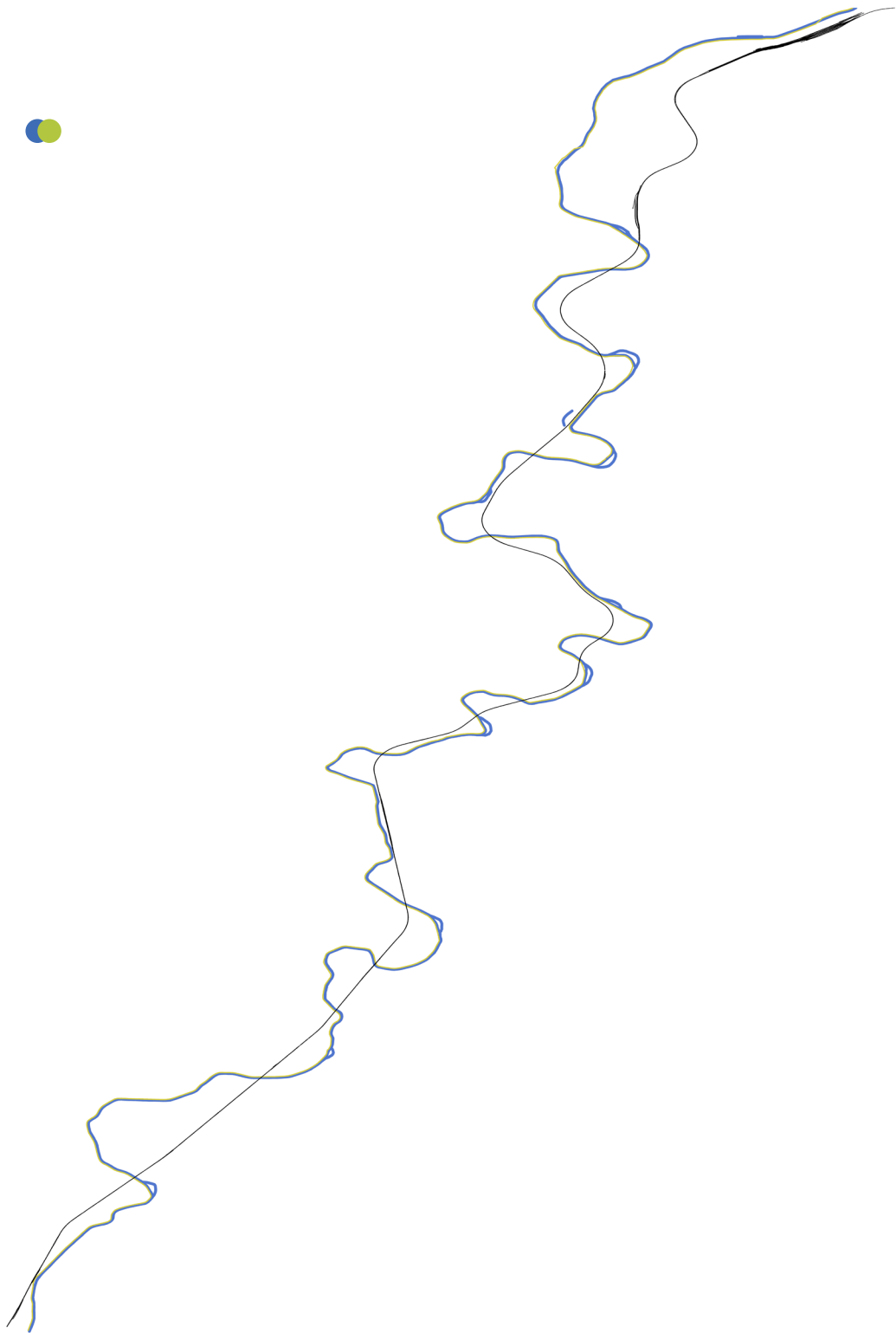


Fig 34 : Un territoire alluvial structurant  
*Auteur, 2026*

## Un territoire alluvial structurant

L'article « la Sambre, nouvelle vague » publiée par le journal Médor écrit ceci :

*« Le réseau navigable belge est l'un des plus denses d'Europe. La réouverture de la navigation entre Paris et Namur pourrait être une opportunité en or pour la culture, le tourisme vert et la navigation de plaisance. À condition que la Wallonie ne la laisse pas filer. »*

Dans le cadre de ce travail, il m'est apparu clair que la Sambre joue un rôle structurant dans les territoires qu'elle traverse et qu'elle offre de nombreux potentiels autour d'elle. Mais, à l'instar du chemin de fer, la Haute Sambre n'a pas vu ses infrastructures modernisées comme ce qu'a pu recevoir la Basse-Sambre la réduisant au titre de réseau navigable de « petit gabarit » et perdant ainsi sa grandeur économique passée (Wallonie Infrastructures SPW. s. d.). Aujourd'hui, la Haute Sambre est davantage utilisée pour la plaisance avec des gabarits plus réduits (classe I : les spits). Elle a, dès lors, ouvert un nouveau chapitre de son histoire en se tournant vers le tourisme et le patrimoine fluvial. La Sambre propose de nombreuses infrastructures patrimoniales fluviales qui attendent à être valorisées. Le Service public de Wallonie (SPW) appuie notamment sur ce sujet via les projets autour de ces équipements en vue du développement touristique des voies navigables (Wallonie. s. d.).

La ligne 130A ne s'éloigne que très peu de la Haute Sambre, les mettant l'une et l'autre en lien à de nombreuses reprises. Les potentiels propres à la Sambre, notamment les infrastructures fluviales et son rôle social et touristique, peuvent par ce biais être tout autant des points d'accroche pour le rail et ses haltes.



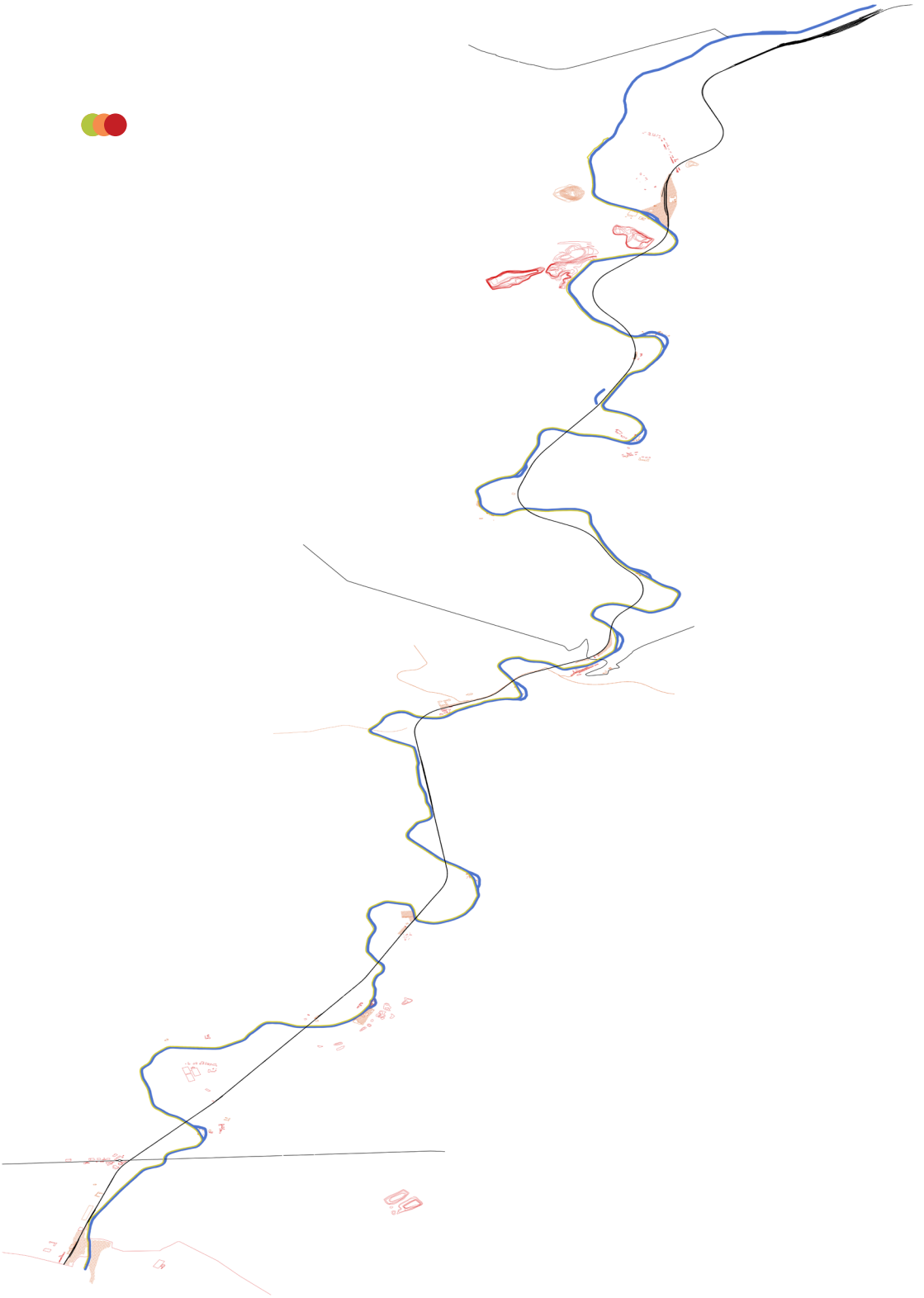


Fig 35 : Une ligne historique  
*Auteur, 2026*

## Une ligne historique

Le développement du rail a commencé au XIX<sup>ème</sup> siècle dans un but économique : transporter rapidement les matières premières, relier les sites de production aux différents marchés et structurer les échanges à grande échelle. Il devient rapidement un véritable maillage dense de transport à l'échelle européenne. Ce réseau crée des nœuds majeurs et des axes structurants propres au rail, s'inscrivant durablement dans les paysages qu'il traverse en influençant notamment l'urbanisation et l'implantation des activités économiques s'ajoutant aux productions et acheminements passés. Le rail permet de relier les sites entre eux mais aussi de les connecter aux réseaux nationaux et internationaux.

La ligne 130A a fait partie de ce maillage de transport notamment industriel mais aussi de voyageurs reliant les ouvriers à leur site de travail. Implantée dans la vallée de la Sambre, elle a joué un rôle majeur dans la structure du réseau national et international en tant que tronçon de la ligne internationale reliant Paris à Cologne. Ses gares ont constitué tout au long du parcours des points d'articulation entre les habitations, les zones industrielles et de production.

Aujourd'hui, la ligne se trouve marquée par des dynamiques contrastées. D'une part, elle est délaissée en raison de la baisse d'affluence notable. Elle a été

reclassée en catégorie C, entraînant très peu d'investissements pour son développement. D'autre part, malgré son statut actuel, elle reste présente dans les discussions autour de la réflexion sur le rail en Wallonie (ligne à consolider par le Schéma de Développement du Territoire (SDT)) et garde de nombreuses qualités, avec notamment la reliance entre la France (proximité de Jeumont et de ses industries) et un pôle majeur tel que Charleroi.

Cette dynamique à la baisse, la ligne laisse autour d'elle et de ses secteurs de gares de nombreux espaces inoccupés, abandonnés ou peu attrayants. Lié à son passé, ces espaces sont aujourd'hui en attente d'une nouvelle fonction au sein de leur territoire. La fonction première de la ligne est aujourd'hui un service de transport domicile-travail/domicile-école, très loin de ses origines.

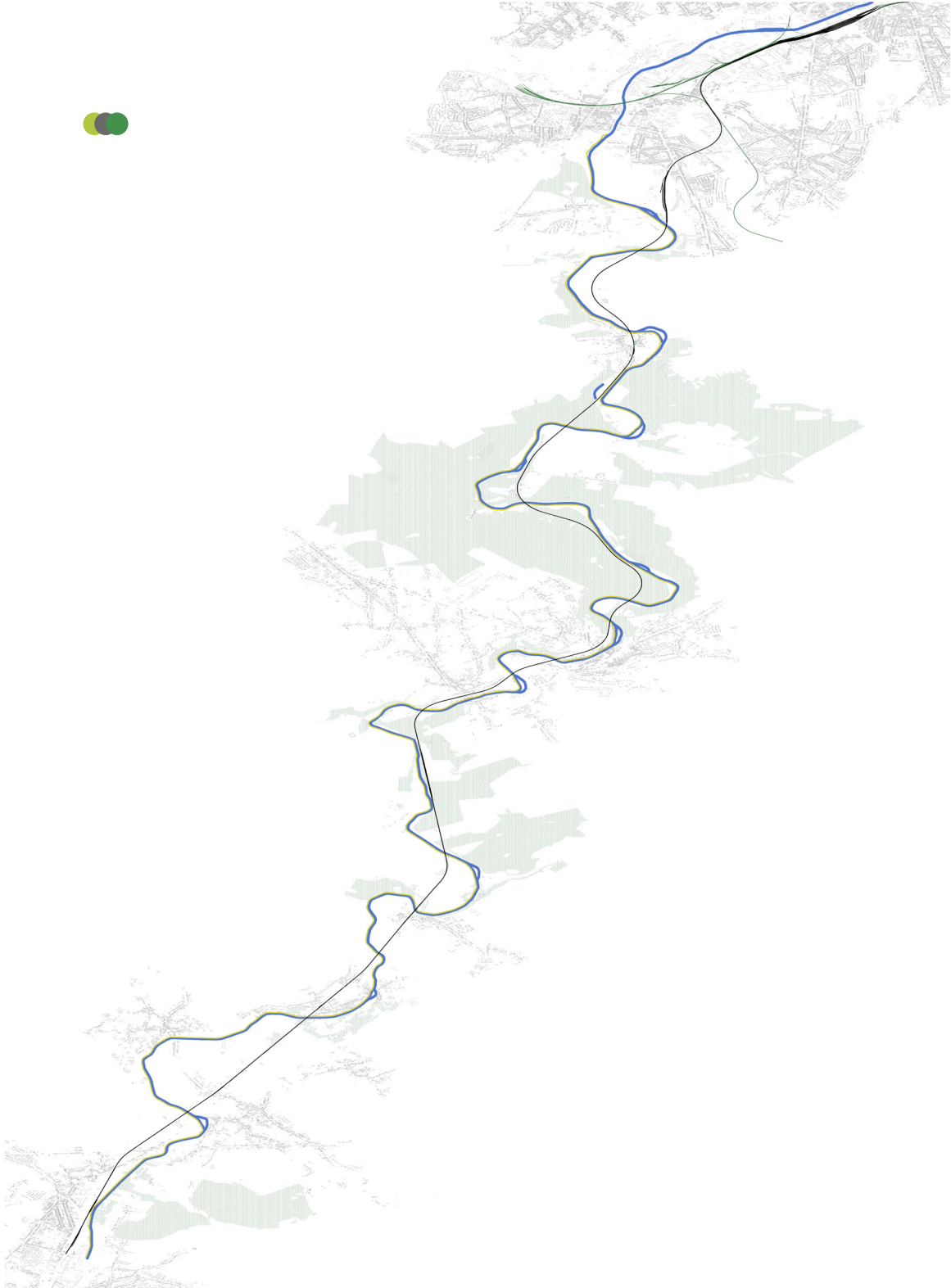


Fig 36 : Des paysages forts  
*Auteur, 2026*

## Des paysages forts

Le territoire traversé par la ligne 130A se caractérise par une grande diversité de milieux naturels et bâtis notamment dessinés par l'histoire de la Sambre. Hormis quelques exceptions, le territoire peu impacté par l'industrialisation lourde, se distingue des autres tronçons du bassin de la Sambre, plus urbanisé et industrialisé. Il me paraît intéressant de promouvoir que ces paysages peuvent être mis en avant et valorisés comme ayant des identités propres afin de les sauvegarder mais aussi de les faire connaître. La valorisation touristique du patrimoine naturel de la vallée de la Sambre, incluant la population, est une piste pour mettre en avant les composantes paysagères autour de la ligne (CPDT. 2021). Il est aussi clair que le plan de secteur (notamment le SDT) doit mettre en avant cette mise en éveil paysagère pour éviter de compromettre ces paysages

bucolique (Wallonie Voies lentes. s. d.).

La ligne de chemin de fer est dès lors à considérer comme un élément prépondérant traversant ces paysages les uns après les autres et offrant des points de vue tout le long de son parcours. Les points d'arrêts de la ligne se retrouvent donc proches de ces paysages naturels. Les lier permettrait d'asseoir l'importance de ceux-ci tout en donnant un point d'intérêt plus ou moins différent à chaque halte et se complémentarisant avec la balade sinueuse qu'offre le RAVeL au plus proche de ceux-ci entre patrimoine fluvial et paysage

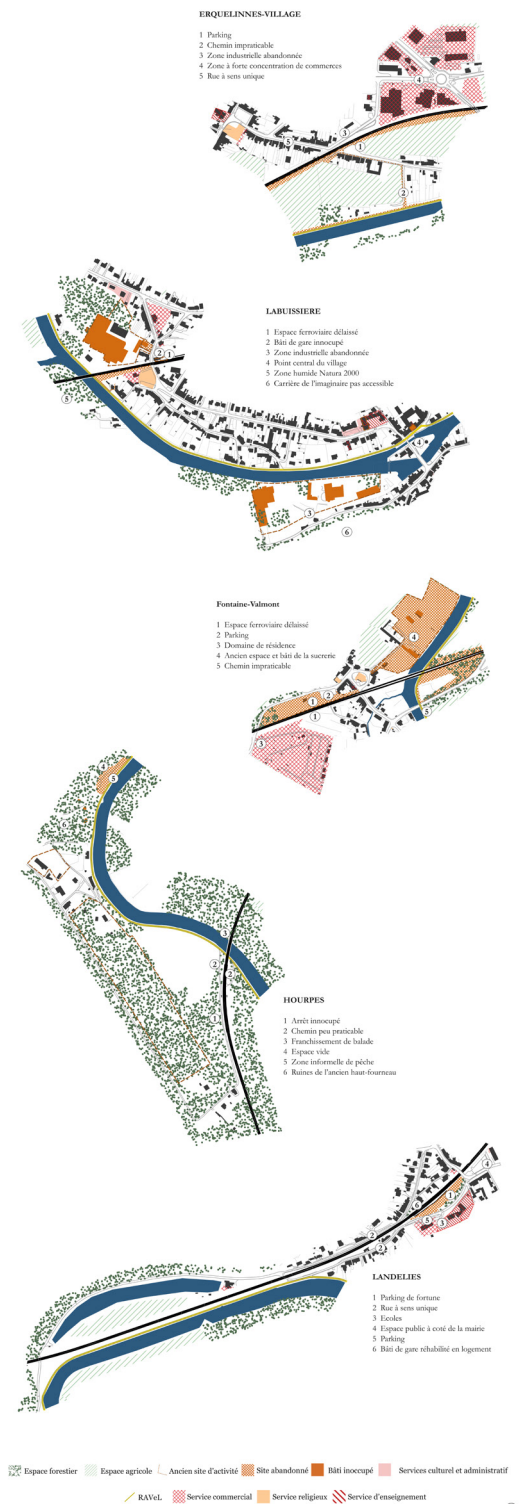


Fig 37 : Relevé des gares de proximité  
Auteur, 2026

## Mes visites

Lors de mes différentes visites de terrain j'ai pu appréhender les paysages et les infrastructures de la ligne 130A de différentes manières. Entre longer la Sambre à vélo, voyager en train et sillonner les villages en voiture, j'ai vécu le territoire de long en large tout en me rendant systématiquement aux arrêts ferroviaires. Et l'impression est toujours la même : il y a vraiment un manque à gagner autour de ceux-ci. Entre espaces vides, locaux commerciaux inoccupés, bâtiments à l'abandon, il m'était difficile de croire à sa grandeur passée malgré quelques signes résiduels. De plus j'ai constaté un manque de lisibilité, une insécurité palpable ou encore un réel manque au niveau de la mobilité entre les 3 axes linéaires structurants. Pour simplifier, le RAVeL propose une très chouette balade le long de la Sambre, la ligne 130A est entourée de paysages forts mais le lien entre les 2, le secteur de gare, reliant les 2 axes est vide, peu attrayant et le plus souvent illisible.

Les secteurs des gares présentes sur la ligne sont très pauvres, les gares étant accoudées à des zones délaissées devenues parkings de fortune ou dépotoirs avec de temps en temps un équipement ou une infrastructure bâtie peu attrayante. Ma première réflexion fut de me demander comment ces villages et quartiers vont proposer des services, des espaces publics en vue d'une densification prévue par la région

avec le Schéma de Développement du Territoire.

Les déplacements à vélo n'ont pas été simples et n'ont fait que de me compliquer la tâche quand je voulais rejoindre la gare depuis le RAVeL. Entre chemin impraticable, indications lacunaires et manque de sécurité, l'accessibilité entre le RAVeL et les gares ne mettent pas en avant ces 2 axes majeurs du territoire.

Les arrêts de la ligne de chemin de fer sont déserts, ne faisant lien qu'avec très peu d'infrastructure paysagère ou bâtie que j'ai pu croiser tout au long de mes balades improvisées. Quel dommage de tomber trop souvent par hasard sur des éléments naturels ou historiques qui pourraient être valorisés ! Ce n'est que lors de mes recherches sur ce territoire que j'ai pu saisir l'ampleur historique de cette ligne.





Fig 38 : Chemin entre la gare Erquelinnes-Villages et le RAVeL  
*Auteur, 2026*





Fig 39 : Chemin depuis le RAVeL vers Fontaine-Valmont  
*Auteur, 2026*

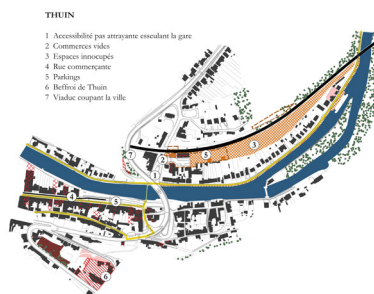
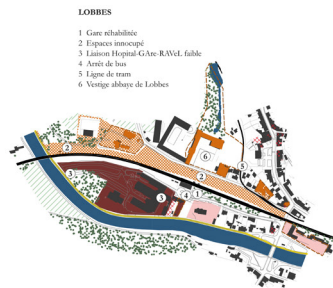
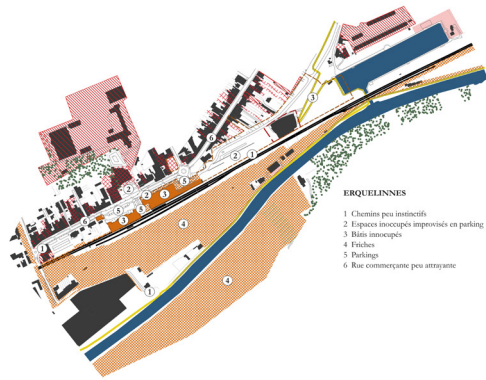


Fig 40 : Espace innocupé à Landelies  
*Auteur, 2026*





Fig 41 : Entrée principale vers la gare de Thuin  
*Auteur, 2026*



Espace forestier
 Espace agricole
 Ancien site d'activité
 Site abandonné
 Bâti inoccupé
 Services culturels et administratifs

RAVd
 Service commercial
 Service religieux
 Service d'enseignement

1:5000

Fig 42 : Relevé des gares locales  
Auteur, 2026

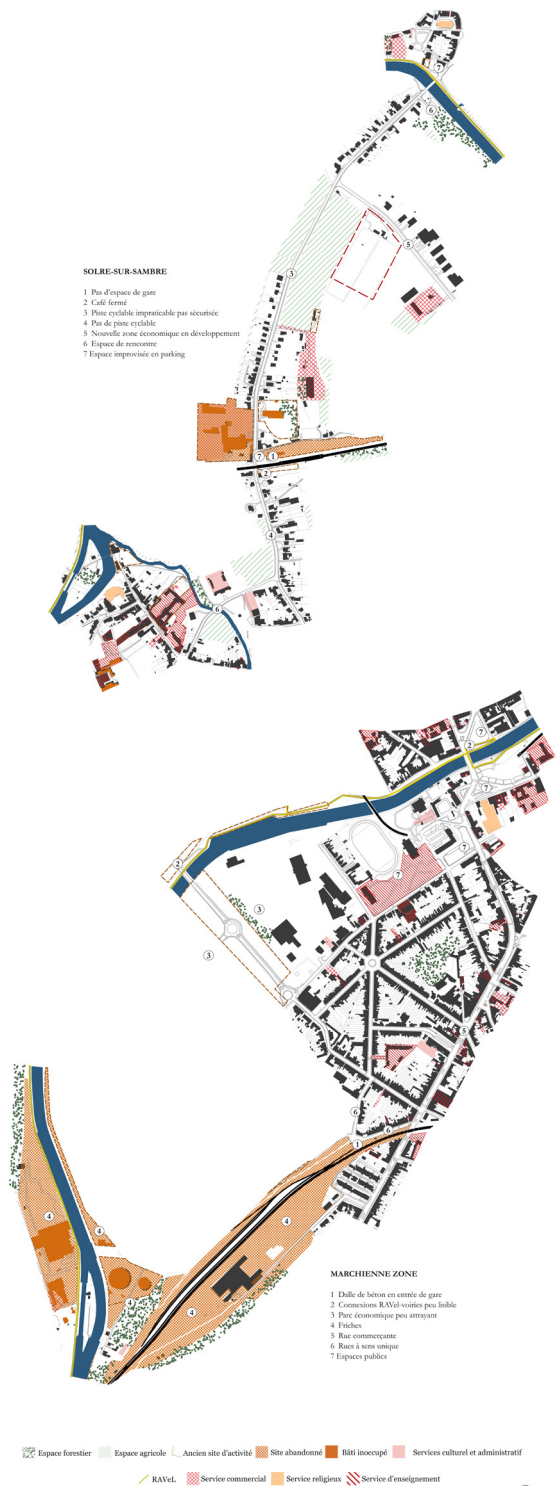
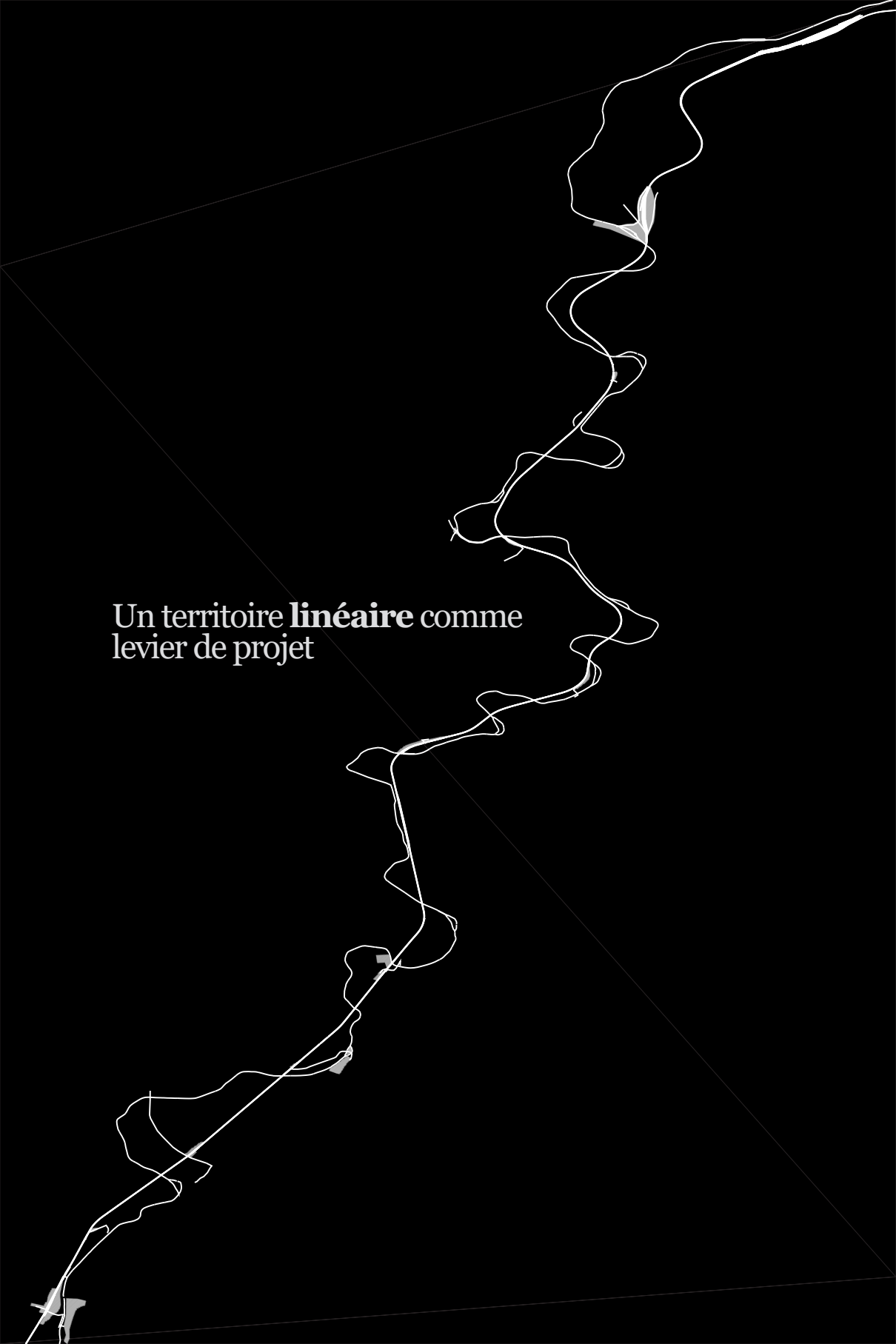


Fig 43 : Relevé des gares situées loin du RAVeL  
Auteur, 2026





Un territoire **linéaire** comme  
levier de projet





## Relation entre lieu, mouvement et paysage

Les deux axes majeurs, ferroviaire (et son industrie locale révolue) et alluvial présents dans la vallée apportent des dynamiques de mobilité très fortes dans le territoire diffus où la voiture prime. Lors de mes visites, le tracé défini par le GPS de la voiture préconisait directement de prendre les grands axes et de s'éloigner de la vallée afin d'optimiser le temps de parcours. L'usage de la voiture propose donc de quitter les axes structurants de la vallée et de les traverser de manière ponctuelle sans véritable connexion. Là où les grandes lignes ferroviaires, les TGV et les grands axes routiers ainsi que les tracés optimisés des GPS ont très peu d'adhérence avec les paysages qu'ils traversent, la ligne 130A, elle, n'a peut-être pas encore perdu toute cette adhérence au paysage qu'elle sillonne.

La notion d'adhérence expliquée par George Amar est ce qui ralentit le mobile, et lui fait dépenser de l'énergie, mais aussi ce qui le porte et le relie au sol dans tous les sens du terme, autant spatial que social (Amar. 2010). Non seulement avec les infrastructures réduisant la vitesse maximale sur certaines parties de la ligne mais aussi avec les différents arrêts proches les uns des autres, la ligne est aujourd'hui énormément

influencée par ce qui se situe autour d'elle. C'est cette caractéristique, révolue sur les grandes lignes ferroviaires et les grands axes routiers, qui peut lui donner un attrait suffisant pour la réhabiliter dans le paysage wallon. De plus, l'observation du paysage représente une activité récurrente dans les transports en commun, notamment lors des trajets en train où le voyageur porte son attention sur l'extérieur (MERCIER. 2025). Ajouté au RAVeL et à la Sambre qui pour leur part possèdent une adhérence très forte grâce à la marche, au vélo et à la navigation de plaisance, le territoire se procure avec le rail un autre axe de mobilité à adhérence forte avec son paysage.

Le vécu de la gare de banlieue dans les années 70 reflétait déjà la gare comme un moyen de transport avant d'être un espace à part entière : la gare est un service offrant des trains plus ou moins adaptés. (RAYMOND, SAMIE, RIOLLE. 1976). La logique de transport travail-domicile ou encore école-domicile, très présente aujourd'hui sur la ligne 130A (rapport de la cellule ferroviaire du Département de la Stratégie de la Mobilité du SPW) amène aujourd'hui sa faible fréquentation à un « train-train quotidien ». Ce



rôle presque exclusivement fonctionnel vient s'ajouter à la banalité du lieu et du décor en tant que tel contribuant à faire de la gare uniquement un lieu de passage. Aujourd'hui, le ressenti de l'utilisateur autour des arrêts de la ligne s'assimile à une indifférence au décor, aujourd'hui délaissé, de non-lieu, produite par la réaction à un espace strictement utilitaire (RAYMOND, SAMIE, RIOLLE. 1976) et souvent sans esthétique.

Sur la ligne 130A, la majorité des gares/haltes, dites locales ou de proximité, apportent aujourd'hui, des zones de transitions vers le bâti résidentiel. Dans un rapport sur les nouvelles opportunités pour les gares rurales dirigé par Institut Paris Region, il est notamment analysé que ces gares dites rurales jouent aujourd'hui le plus souvent un rôle de « porte ouverte sur la ville ». Mais il ne faut pas mettre de côté 2 autres rôles importants qui peuvent rendre ces gares intéressantes. La gare peut non seulement être vue comme une « porte ouverte sur la campagne » mais aussi s'organiser comme un « pôle d'animation de l'espace rural » (Bove. 2022). Logée entre la frontière belgo-française et un pôle majeur de Wallonie, qu'est Charleroi, la ligne 130A peut alors être utilisée

pour des excursions à buts touristiques ou sportifs faisant une narration complémentaire du paysage du territoire. Le rapport cité précédemment développe également la notion des caractéristiques rurales des abords et du bassin de la gare comme étant, même à petite échelle, vecteur d'attractivité malgré le peu de développement autour de cette porte vers un patrimoine rural (Bove. 2022).

Les arrêts de la ligne 130A, aujourd'hui lieux de passage, pourraient se voir valorisés par des nouveaux projets pour les espaces actuellement abandonnés, anciens sites d'activité économique, dans le secteur de la gare. Ils pourraient également accentuer les axes traversant vers un paysage rural aujourd'hui peu mis en avant.

George Amar pourrait surenchérir en écrivant que « la valeur d'un réseau ne se mesure plus seulement en kilomètres de voies et en vitesse, mais aussi à la nature et à la qualité de ses « points de réseaux » [...], gares, nœuds, pôle [...] pour que son passage paraisse comme une opportunité et non comme une contrainte » (Amar. 2010. p132). Dès lors, une ligne de chemin de fer rurale doit se jouer de ses atouts territoriaux, patrimoniaux et historiques en



vue de se compléter aux espaces de ses gares. Dans la première partie de ce travail, la recherche a mis en avant une relation entre l'histoire, le développement des différents tracés de mobilité et les paysages naturels ou bâtis qui les longent par le biais d'une décomposition et superposition des éléments structurants du corridor de la ligne 130A. Cela met en évidence un lien fort entre le chemin de fer et les différents paysages qu'il traverse comme parvient à le faire le RAVeL. Ce-dernier peut également venir soutenir le réseau de gares en tant que « parcours événementiels tactiques » de gare en gare pour animer la ligne et conforter le rôle de « porte vers la campagne » (Bove. 2022).

Dans son travail « Les voies de l'Orneau : Un parc linéaire entre fer et eaux », Mathieu Zecchinon travaille sur des solutions de mobilité qui respectent et valorisent le patrimoine naturel et culturel (Zecchinon, M. 2025) sur base du concept de « decorated shed » développé par Venturi dans « Learning from Las Vegas » réhabilitant la valeur symbolique des infrastructures ordinaires (Venturi, Scott Brown, et Izenour 1972). Dans le cadre du territoire de la ligne

130A, le RAVeL lie certains repères narratifs notamment associés à la Sambre et son histoire mais ne se lie que très peu à ceux du transport ferroviaire et ses anciennes infrastructures locales qui peuvent compléter la narration du RAVeL et de la Sambre.

Le lieu de la gare, reliant ces 3 axes de communications, permettra de faire la connexion entre la mobilité ferroviaire et la mobilité douce aux travers de nombreuses infrastructures et zones vacantes, alors mises en valeur. Ce lieu est alors habité sous forme de transition lente entre la vie active de la ligne et les paysages singuliers et immobiles du territoire alluvial passant par les vestiges de l'histoire de ce-dernier.

Dans « vers un paysage plus global : un « habitat-territoire » », l'aménagement d'un paysage aux différentes échelles du territoire consiste à traiter les points de rencontre des réseaux qu'il contient [...] Il s'agit d'en faciliter la perception par l'usager (Bernard Lassus, 2006). De ce fait, la mise en avant de l'importance de la liaison entre les différents réseaux présents sur le territoire permettra d'obtenir une cohésion entre





ceux-ci. De plus Bernard Lassus ajoute que l'hétérogénéité est plus accueillante que l'homogénéité sans pour autant que les relations entre ces différences doivent être oubliées. La ligne 130A sillonne aujourd'hui de nombreux paysages tantôt naturels tantôt travaillés par l'histoire du territoire ou encore habités. Le tracé ferroviaire entre ainsi comme un nœud territorial de ce grand territoire composé de micro-paysages. Plus localement, les différents axes de mobilité linéaire s'entrecroisent sans pour autant se connecter.

En connectant les différents axes structurants du territoire de la ligne 130A, le projet consolide les liens tout en mettant en valeur une pluralité de paysages offrant des nouvelles portes d'entrée vers ceux-ci et donc indirectement sur le territoire de la ligne. Les haltes de celle-ci fonctionnent donc comme le lieu entre les différents axes structurants mais aussi comme ouverture au territoire.



Fig 44 : Quais de la halte de Marchienne-Zone  
*Auteur, 2026*

## Le cas de Marchienne-Zone

La gare de Marchienne-Zone, longée par un entrepôt SNCB et une centrale électrique à charbon abandonnée, est aujourd'hui très peu fréquentée. La station actuelle est devancée par une dalle de béton faisant office de parking de fortune se connectant au quartier résidentiel, banlieue de Charleroi. Officiellement, l'accès se fait uniquement du côté de la dalle de béton mais j'ai pu distinguer des barrières aplaties de l'autre côté des voies et un presque chemin facilitant l'accès. L'accessibilité de la gare est donc restreinte d'autant plus que la liaison avec le RAVeL est complexe. Aujourd'hui le seul moyen d'y arriver est une connexion longue de 1 km passant par un zoning économique ou 1,5 km longeant une « grand route ».

L'objectif poursuivi en travaillant autour de ce site est de reconnecter la halte délaissée au réseau de RAVeL situé de l'autre côté de la Sambre. À la frontière entre la Haute et la Basse Sambre l'espace autour de cette halte est partagé entre recul industriel, bâtis résidentiels et paysage naturel reprenant sa place au fil des années. Les sites alentours laissent place à des friches et infrastructures du passé industriel de l'endroit. La logique d'aménagement que Manuel Ruisanchez a mis en

place dans son projet du Parc de la Fontanta peut alors être transposée donnant lieu à un nouveau paysage de l'arrêt. Ce nouveau paysage remodèle les sites tout en se référant aux utilisations antérieures (Ruisanchez, 2006) mêlant paysage, histoire et mobilité à travers le site.

D'abord, l'enjeu a été de mettre en relation le RAVeL longeant la Sambre avec la gare pour créer une connexion entre ces 2 axes structurants. Le site de l'ancienne centrale électrique a, dans ses années d'exploitation, structuré le site avec une pipeline toujours présente qui passe le long de la gare et de la friche ferroviaire pour se connecter au bâtiment principal de la centrale, le long de la Sambre, traversant ainsi tout le site. L'utilisation historique de la pipeline est alors repensée et revalorisée par un nouveau chemin de balade reprenant ses traces le long de ses structures. Cet élément industriel fait, dans ce projet, office de point de repère linéaire sur le trajet à emprunter à travers le site. Voici le premier point d'ancrage : un lien entre 2 modes de transports durables (le chemin de fer et le RAVeL) bien implantés dans le paysage du corridor de la ligne 130A faisant du lieu un lien





Fig 45 : Chemin de fortune vers le 2ème quai  
*Auteur, 2026*

entre 2 mouvements propres au territoire.

Ensuite, ce nouveau lien entre 2 mouvements se faufile et s'anime entre différents éléments des friches. Ce sont ces éléments porteurs du paysage et patrimoniaux qui vont, dans ce site de la ligne 130A, jouer le rôle de « portraits ». Le but n'est donc pas de gommer les traces du passé mais de les intégrer conservant ainsi les traces fortes de l'histoire industrielle. Une partie des édifices historiques ont déjà été détruits (enlèvement des rails et du silo de stockage.) Ces-derniers, par les nouvelles interventions, se révèlent dans le site en offrant une nouvelle manière d'habiter les espaces d'infrastructures disparues. La friche ferroviaire est renaturalisée suivant les anciens axe de chemin de fer restituant de manières symbolique cette trace du passé. Les infrastructures encore présentes se trouvent, quant à elles, sublimées par de nouvelles connexions avec les axes de mobilité qui les entourent. En vue de préserver l'aspect industriel, elles sont pensées comme des musées à ciel ouvert où des expositions éphémères viennent habiter l'endroit offrant des lieux de visites et d'échanges singuliers. C'est le cas de la centrale électrique

où la salle des turbines s'ouvre maintenant sur le RAVeL, notamment, créant le long de celui-ci, à l'image de l'écluse, un lieu culturel et patrimonial fort. La tour de refroidissement est quant à elle pensée comme le point de repère du site révélant, sous elle, un endroit de rencontre et d'exposition au milieu du site.

Les quais actuels se prolongent vers l'intérieur du site de la friche ferroviaire afin de connecter la halte à de nouveaux services créant un pôle communautaire mais aussi de l'intégrer à l'intérieur même du site. Le voyageur est donc, directement sorti du train, à l'intérieur du lieu qui fait lien le plongeant des l'histoires passées entre 2 mouvements propres au territoire.

Ensuite, ce nouveau lien entre 2 mouvements se faufile et s'anime entre différents éléments des friches. Ce sont ces éléments porteurs du paysage et patrimoniaux qui vont, dans ce site de la ligne 130A, jouer le rôle de « portraits ». Le but n'est donc pas de gommer les traces du passé mais de les intégrer conservant ainsi les traces fortes de l'histoire industrielle. Une partie des édifices historiques ont déjà été détruits (enlèvement des rails et du silo





de stockage.) Ces-derniers, par les nouvelles interventions, se révèlent dans le site en offrant une nouvelle manière d'habiter les espaces d'infrastructures disparues. La friche ferroviaire est renaturalisée suivant les anciens axe de chemin de fer restituant de manières symbolique cette trace du passé. Les infrastructures encore présentes se trouvent, quant à elles, sublimées par de nouvelles connexions avec les axes de mobilité qui les entourent. En vue de préserver l'aspect industriel, elles sont pensées comme des musées à ciel ouvert où des expositions éphémères viennent habiter l'endroit offrant des lieux de visites et d'échanges singuliers. C'est le cas de la centrale électrique où la salle des turbines s'ouvre maintenant sur le RAVeL, notamment, créant le long de celui-ci, à l'image de l'écluse, un lieu culturel et patrimonial fort. La tour de refroidissement est quant à elle pensée comme le point de repère du site révélant, sous elle, un endroit de rencontre et d'exposition au milieu du site.

Les quais actuels se prolongent vers l'intérieur du site de la friche ferroviaire afin de connecter la halte à de nouveaux services créant un pôle communautaire

mais aussi de l'intégrer à l'intérieur même du site. Le voyageur, directement sorti du train, est donc à l'intérieur du lieu qui fait le lien entre les différentes mobilités.



Fig 46 : Vue aérienne de la centrale électrique abandonné  
*Stephane Gallardo, 2026*



Fig 47 : Vue aérienne de la tour de refroidissement  
*Stephane Gallardo, 2026*

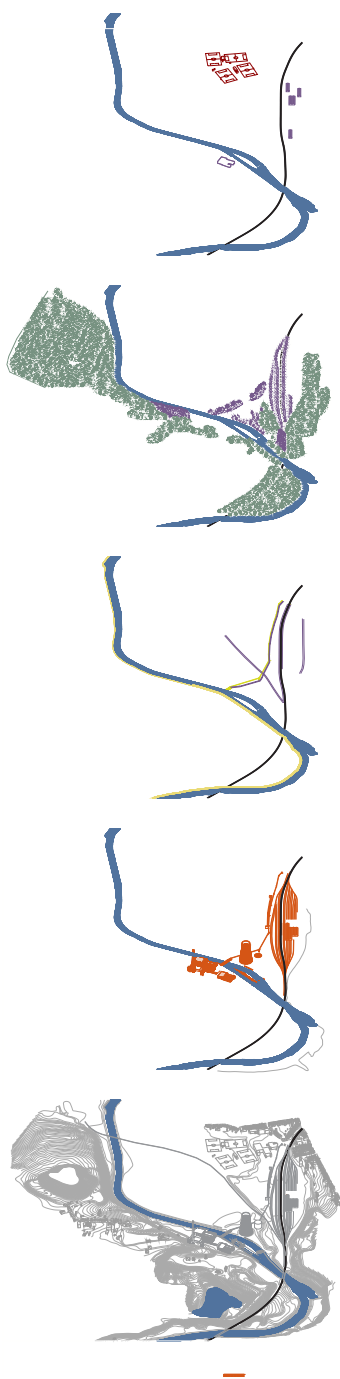


Fig 48 : Décomposition du site Marchienne zone  
Auteur, 2026



Fig 49 : La friche ferroviaire vue depuis le bosquet  
Auteur, 2026



Fig 50 : La ligne ferroviaire entre 2 friches  
Auteur, 2026





Fig 51 : Le site de Marchienne-Zone révélé  
Auteur, 2026

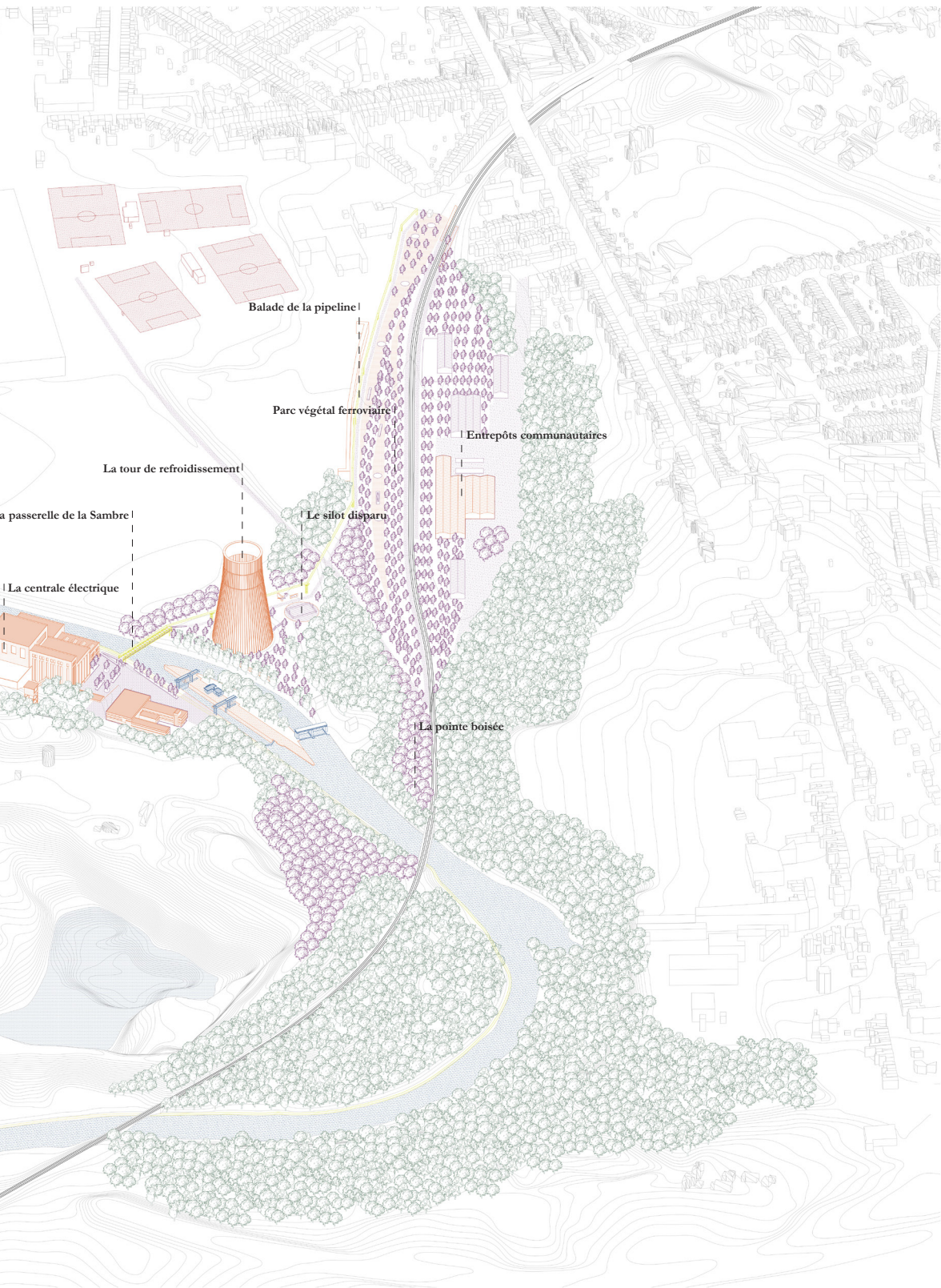
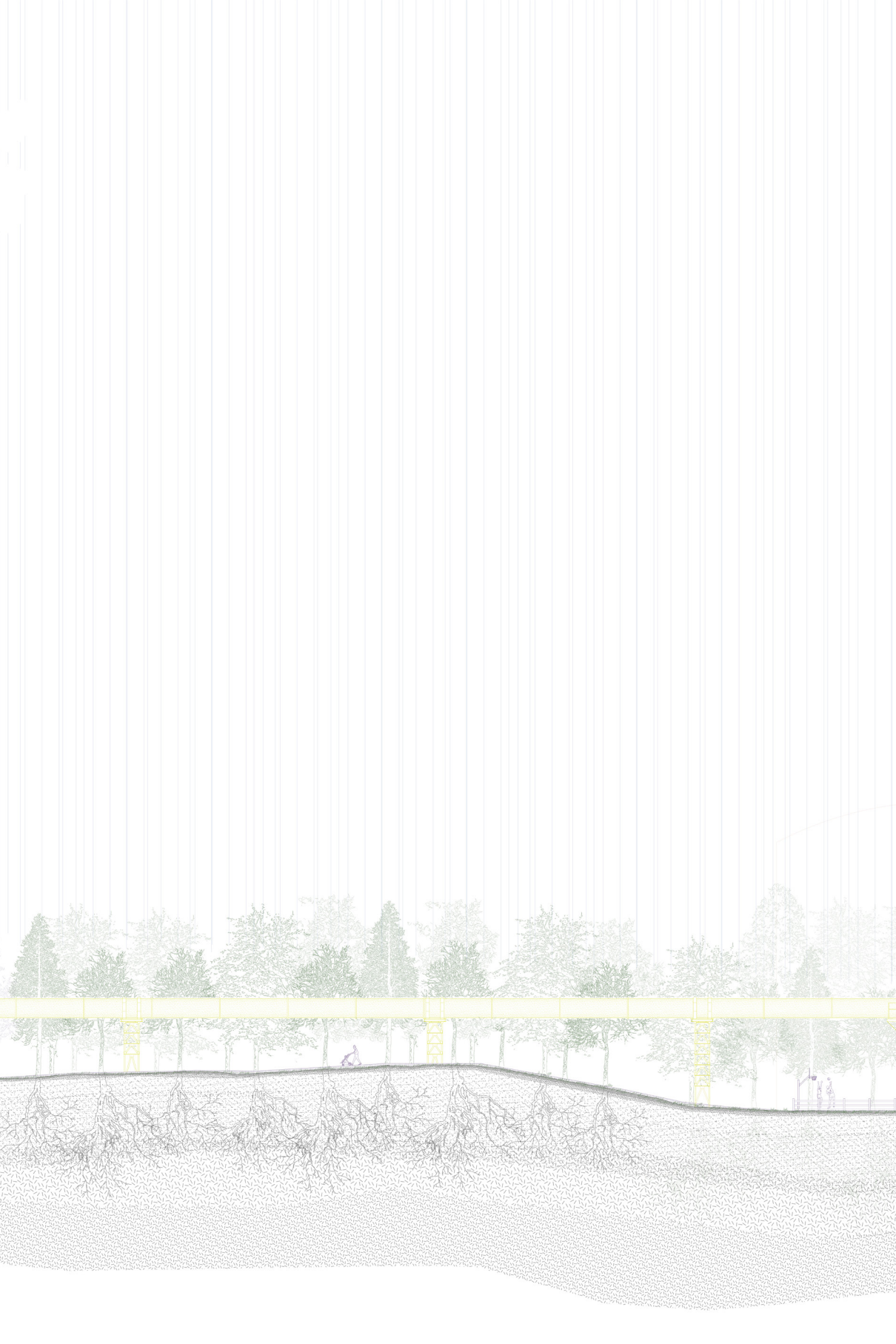






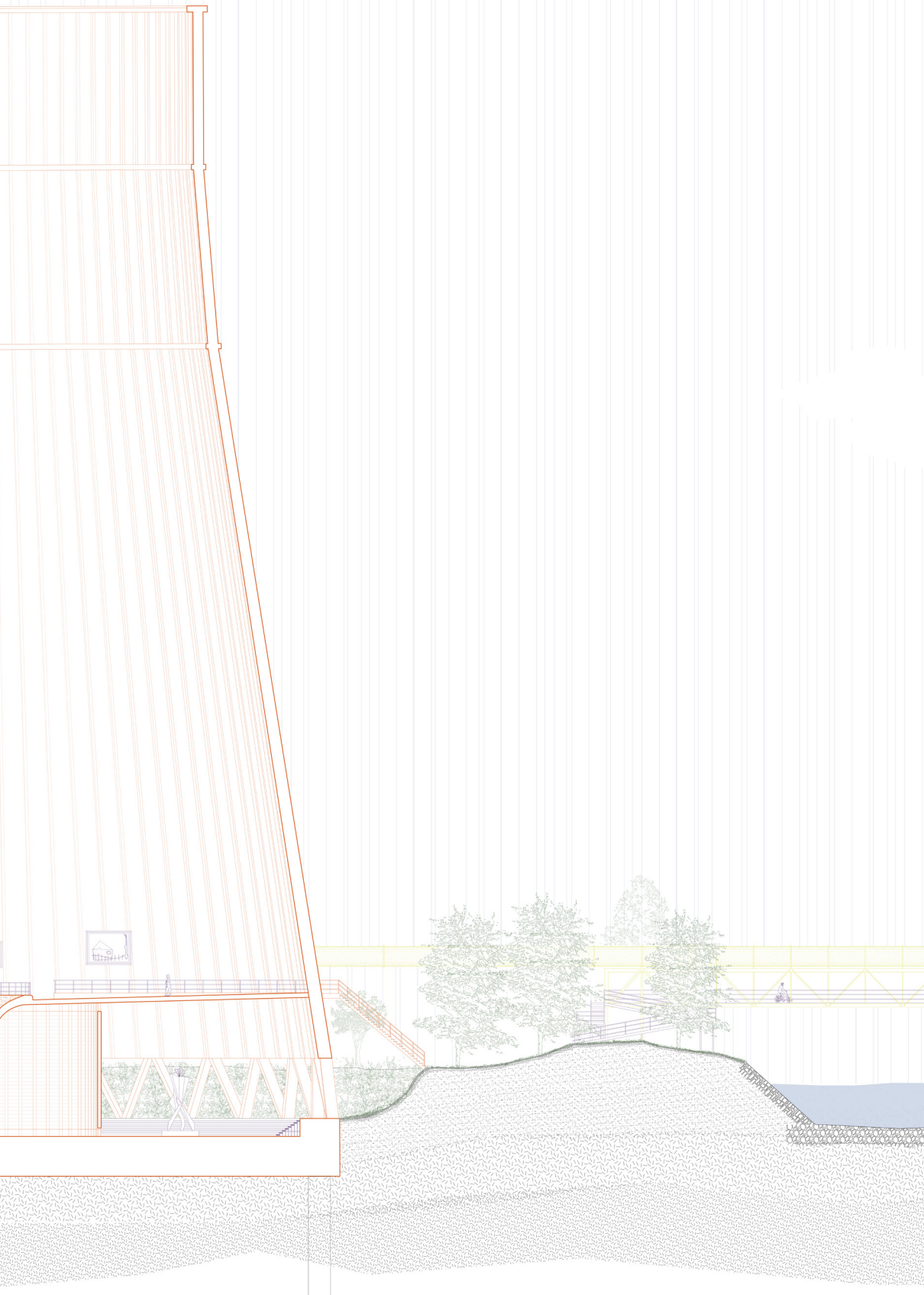
Fig 52 : Coupe habitée du site Marchienne-Zone  
*Auteur, 2026*











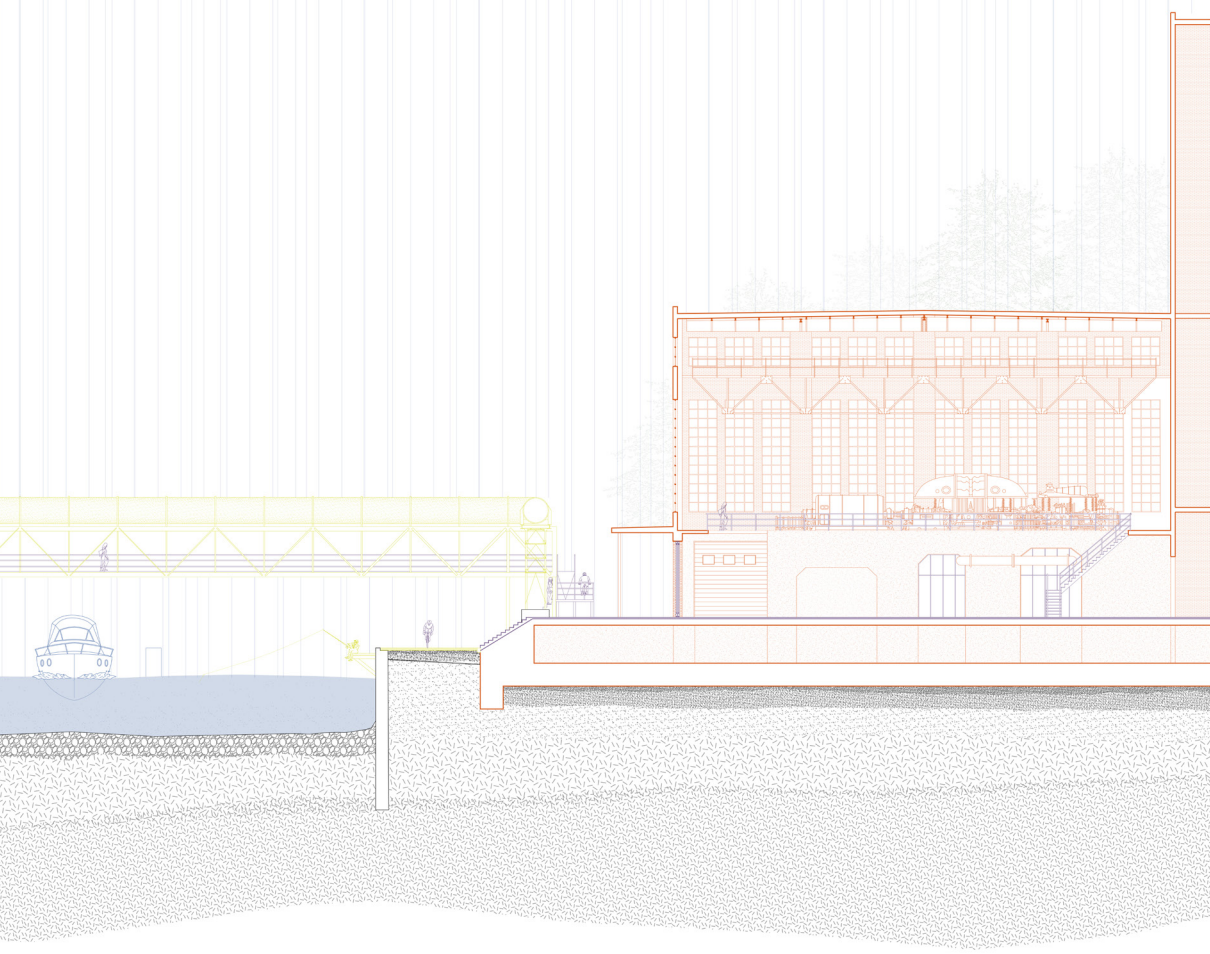






Fig 53 : Maquette cadrée sur Erquelinnes, Solre-sur-Sambre et Labuissière  
*Auteur, 2026*

## Les arrêts de la ligne retravaillée

Comme développé de manière ciblée pour l'arrêt de Marchienne-Zone, la présente recherche se termine par un élargissement de la démarche misant sur l'importance de renforcer les arrêts locaux ou de proximité de la ligne 130A en tant que portes d'entrée vers le territoire de la Haute Sambre. Ce renforcement se réalise par une création ou une consolidation des axes transversaux reliant chaque arrêt du tracé ferroviaire au RAVeL longeant le cours d'eau canalisé, par une situation, une histoire, un paysage différent. Chaque étape du tracé de la ligne 130A est donc travaillé de manière singulière afin de mettre en avant les forces et effacer les faiblesses comme appliqué dans le cas de Marchienne-Zone.

A Erquelinnes, la réhabilitation des infrastructures de la période industrielle, aujourd'hui délaissées, est travaillée en vue de répondre aux besoins spécifiques de la communauté, renforçant ainsi son rôle de centre névralgique local avec notamment la halle aux marchandises repensée comme une halle aux marchés permettant à ceux-ci de ne plus encombrer la voirie. Les dalles de béton faisant office

de parking sont repensées comme un espace public central liaisonnant les équipements publics tels que l'école, le hall sportif, les nouveaux services publics et la rue commerçante allant même jusqu'au port de plaisance, patrimoine fluvial. Le franchissement des voies permet l'accès à la friche ferroviaire délaissée et réhabilitée comme un parc agricole et maraîcher avec comme horizon le paysage alluvial comme travaillé dans le rapport final de Metro-Polis II (LIST, Studio Mathieu Lucas et Idea Consult. 2025). Un franchissement industriel est repris pour faire la liaison entre le RAVeL et la friche industrielle française renaturalisée, créant une nouvelle connexion douce transfrontalière. En raison de sa proximité avec la France, Erquelinnes est la porte d'entrée du territoire de la ligne 130A. Dès lors il est important de positionner un site « touristique » (tourisme doux) pour faire découvrir et valoriser le territoire.

À Solre-sur-Sambre, la gare se situe en bordure de centralité le long de la N55, axe routier rapide très contraignant pour une relation douce et sécurisée. Dès lors, le lien entre le RAVeL et la gare doit être retravaillé





Fig 54 : Maquette cadrée sur l'abbaye D'Aulne, Landelies et Marchienne-Zone  
*Auteur, 2026*

parce qu'il se situe le long de cet axe. Le projet peut ici prendre la forme d'un piste cyclable et piétonne claire et sécurisée le long de la N55 entre les villages de Solre-sur-Sambre et de Merbes-le-Château reliant leurs propres équipements comme la gare, les clubs de foot et de tennis, le château et le RAVeL et renforçant le site de la gare par une aire d'attente visible et clairement identifiée.

A Fontaine-Valmont, la liaison entre le RAVeL et la voirie franchissant la Sambre, actuellement un chemin de terre très pentu, doit être consolidée par l'apport d'au minimum d'un escalier. S'agissant d'un petit village, l'espace de la gare pourrait se développer en lien avec le Domaine de résidence du village La cascade de Fontaine-Valmont situé de l'autre côté du rail et être agrémenté d'un espace de repos et de rencontre rural.

Labuissière possède quant à lui un potentiel paysager et industriel local important. De l'autre côté de la Sambre s'est développée une vaste zone humide aujourd'hui protégée et classée Natura 2000. Durant la grande période du territoire, la commune a vu son paysage transformé par une

carrière. Labuissière pourrait intégrer un axe structurant de mobilité de la gare à cette zone industrielle réhabilitée en passant par la place de l'église, la maison communale, l'école, le patrimoine fluvial s'appuyant sur des petits commerces locaux simplifiant et consolidant l'accès principal vers RAVeL, aujourd'hui très mal signalé.

A Lobbes, la gare aujourd'hui réhabilitée est bien entourée par des équipements publics avec le Centre Hospitalier de Jolimont et des arrêts de bus mais peu vers la Sambre et le RAVeL malgré leur proximité. Une nouvelle connexion se fait par le parking vers la Sambre. Le front asphalté du parking est retravaillé en vue d'un nouvel espace entre l'hôpital et le RAVeL. De l'autre côté du tracé ferroviaire, les espaces délaissés font désormais le lien entre la halte et les vestiges de l'ancienne abbaye. La ligne de tram qui traverse tout le village de Lobbes avant de se reconnecter avec la liaison vers Thuin.

La gare de Thuin est quant à elle très esseulée avec un accès unique pour la voiture via le viaduc. Le projet vise donc à mettre en avant cette partie isolée de la ville et à réhabiliter la gare

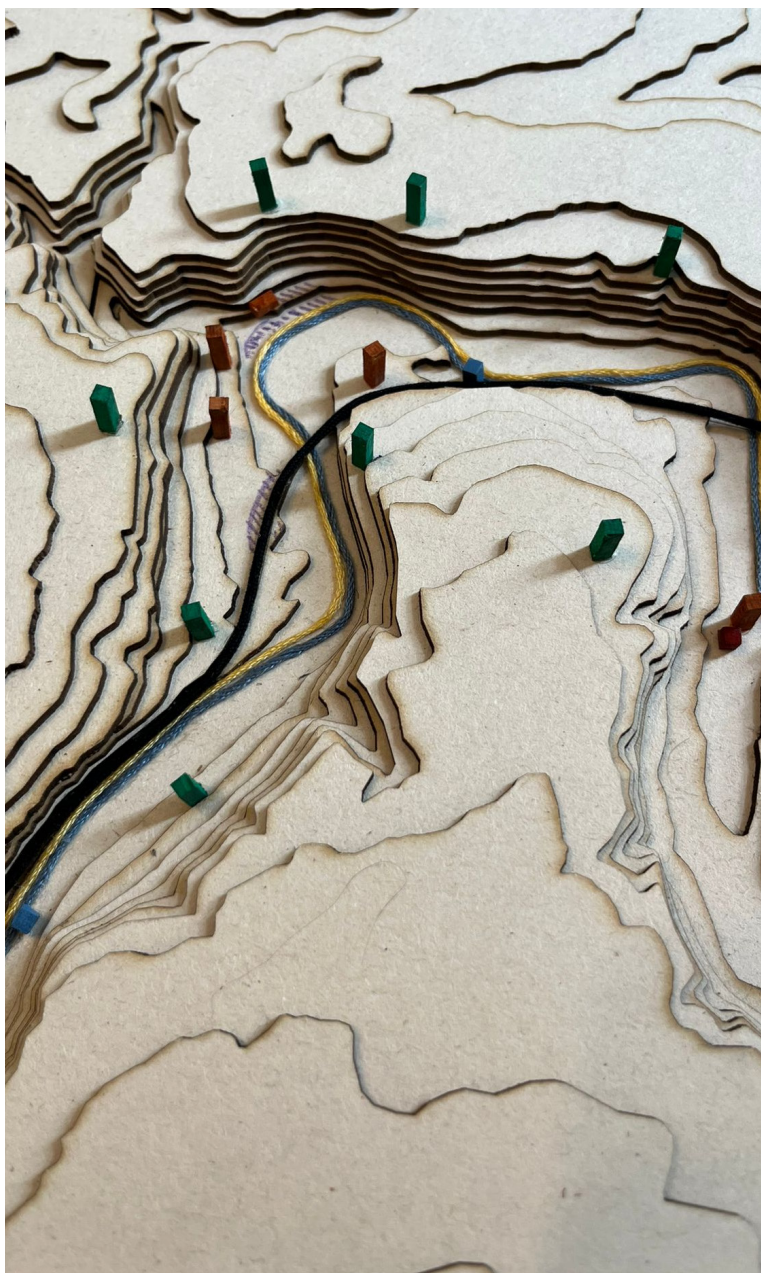


Fig 55 : Maquette cadrée sur Hourpes  
*Auteur, 2026*



et les locaux commerciaux vides autour de celle-ci. L'objectif est de rassembler en créant des occupations communautaires et en revitalisant les abords pour une meilleure accroche avec la rue commerciale et le beffroi de l'autre côté de la Sambre.

A Hourpes, la forêt est vue comme une infrastructure à grande échelle où le bâti n'est que très peu présent. Cette halte est alors pensée comme un point de départ de balade notamment vers l'abbaye d'Aulne passant soit par le chemin vers l'ancien site de charbonnage soit par le RAVeL qui se développe notamment à côté des hauts-fourneaux aujourd'hui totalement démantelés mais dont il reste des ruines (site avec une histoire à promouvoir). Il est aussi travaillé que cet arrêt doit être desservi le weekend afin d'augmenter son affluence avec la proposition de balades autour de son secteur boisé.

L'arrêt de Landelies est quant à lui à entourer par des logements ruraux. Des écoles sont situées le long de l'entrée de la zone délaissée, retravaillée comme place centrale pour le village et les écoles pouvant accueillir des événements.

Le train s'arrêtera encore à Marchienne-Zone, détaillée

précédemment, pour finir son parcours à Charleroi-Sud plaque tournante du réseau ferroviaire belge et qui n'a pas fait partie de cette recherche en raison de son actuelle importance ferroviaire et multimodale et aux projets récents autour de celle-ci.

Ce passage en revue des différents arrêts de la ligne 130A n'a pas pour but d'être exhaustif mais vise à mettre en pratique la lecture territoriale décrite et analysée dans l'atlas. Chaque arrêt possède ses propres ressources (paysagères naturelles, industrielles ou résidentielles, patrimoniales) qui lui permettent de s'ouvrir sur ce qui l'entoure. Comme énoncé pour le cas de Marchienne-Zone, la gare ne doit plus être juste un quai d'embarquement mais un espace capable de mettre en relation plusieurs réseaux forts du territoire, mettant en valeur au passage ses paysages et infrastructures.

Une étude plus élargie pourrait permettre d'affiner ces propositions afin de permettre au lecteur multiscalaire au sein de tout la ligne et ainsi saisir une stratégie globale de projet où chaque arrêt pourrait contribuer, via son identité propre, à la valorisation de la ligne 130A.



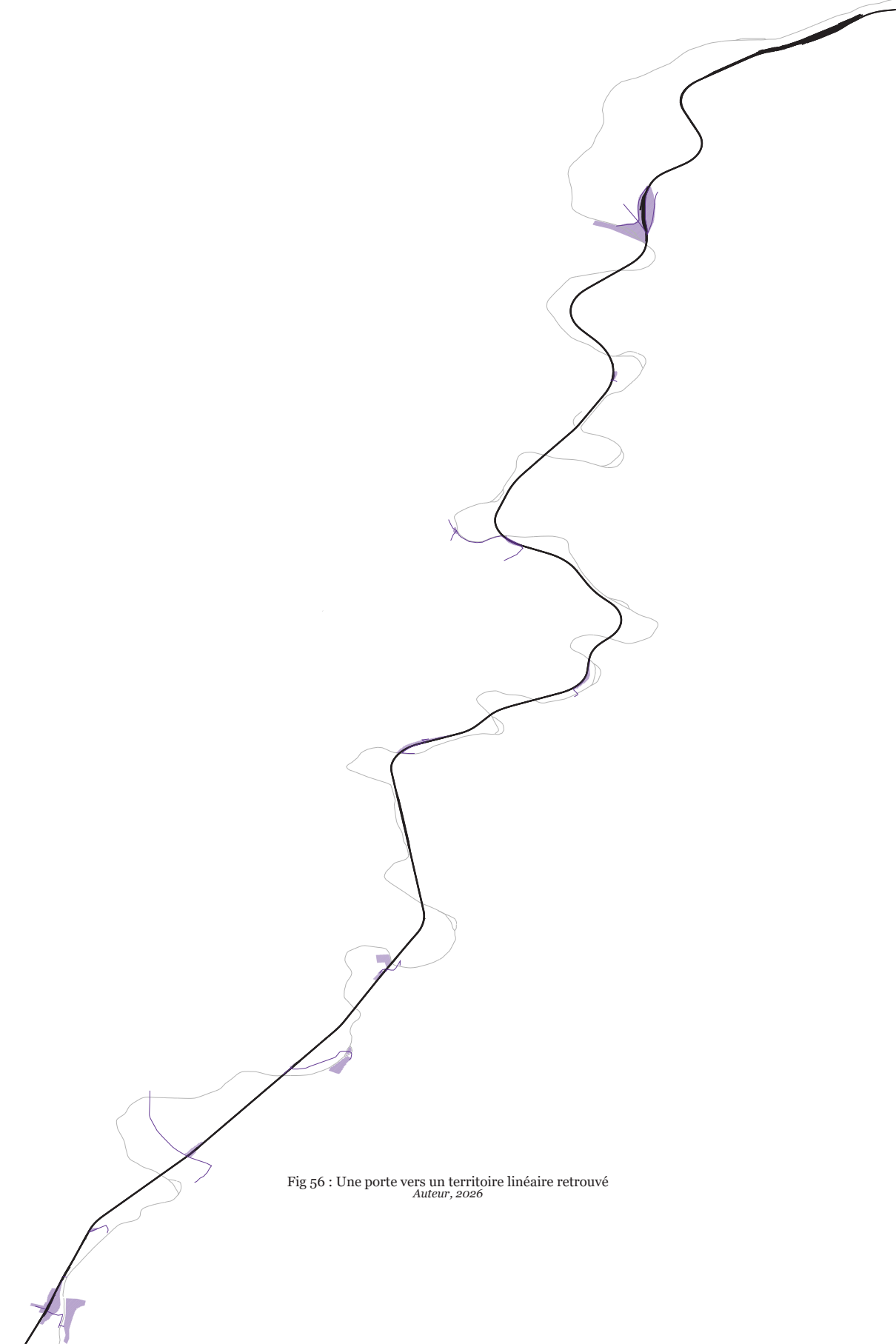


Fig 56 : Une porte vers un territoire linéaire retrouvé  
*Auteur, 2026*

## Valorisation du paysage du fer

La ligne de chemin de fer 130A, ancien tronçon important de l'ancien corridor international reliant Paris et Cologne, présente aujourd'hui de nombreux visages paysagers. Ce tronçon reliant Erquelinnes, village transfrontalier, à Charleroi-Zone, pôle majeur de la région wallonne, se faufile entre différents paysages tout au long de son parcours notamment avec la Sambre, les espaces forestiers et agricoles, son passé industriel et des éléments patrimoniaux.

Afin de relier les dynamiques déjà présentes sur le territoire comme le tracé linéaire et les arrêts ponctuels du chemin de fer et le RAVeL longeant le cours sinueux de la Sambre, le présent travail s'est focalisé sur la création de nouveaux liens d'intérêt par des connectivités entre les différentes mobilités linéaires structurantes au travers des paysages traversés. Ces nouveaux liens sont renforcés par la réhabilitation des espaces délaissés dans les secteurs de gare. Ces connexions via la transformation d'espaces délaissés des espaces essaient de mettre en projet la vision de George Amar où le lieu est le lien entre 2 mouvements. L'objectif est d'apporter une valorisation du paysage de la Haute Sambre et de son passé industriel local par la mise en place d'interventions

ponctuelles tout le long de l'axe ferroviaire. Le lieu de la halte fait lien avec son territoire se transformant en porte d'entrée vers le territoire environnant. Cette vision du projet a pour but d'inviter le voyageur à se promener et à rejoindre l'axe naturel majeur de ce territoire : la Sambre.

Par ses nouvelles connexions transversales entre les 2 réseaux de l'eau et du fer, le travail appuie et renforce les dynamiques linéaires de ceux-ci en déstructurant le réseau diffus actuel créé par le développement de la mobilité individuelle de la voiture éloignant le voyageur de la vallée alluvial, des paysages et de l'histoire qu'elle propose. La présente recherche complète aussi les travaux sur la navigation de la Sambre dans un but touristique entre la France et Namur.

Les interventions ponctuelles entre ces tracés linéaires visent à donner et/ou à simplifier le mouvement entre ceux-ci et viennent se renforcer par la mise en « portraits » d'espaces patrimoniaux, industriels, naturels ou encore sensibles aujourd'hui délaissés, conflictuels, ou peu mis en avant. Ceux-ci produisent des paysages de mouvement et de liens patrimoniaux entre deux



axes principaux qui structurent toutes les interventions. Cette notion de portrait amène des points de narration hétérogène tout autour de l'axe de la ligne rendant chaque arrêt singulier.

L'ambition finale est d'habiter la ligne 130A comme un espace public territorial linéaire où chaque point d'arrêt développe sa propre identité, sa propre porte d'entrée vers son histoire son paysage, sa mobilité sur base de son contexte paysager, économique et social.



## Bibliographie



## BIBLIOGRAPHIE

AMAR, G.H. & HATCHUEL, A., (2010), Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance. YP éditions

APPLEYARD, D., (1965), The View From the Road. MIT Press

BODSON, R., (2011), Un peu d'histoire, Qualité-Village-Wallonie  
URL : <https://qvw.be/fr-un-peu-dhistoire.html>

BOVE, S., (2022), De nouvelles opportunités pour les gares rurales franciliennes : en bout de ligne mais pas en bout de course, Institut Paris Région  
URL : [https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/00opack3/Etude\\_2882/Gares\\_rurales\\_franciliennes\\_\\_\\_rapport.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/00opack3/Etude_2882/Gares_rurales_franciliennes___rapport.pdf)

Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), (2012), La Haine et la Sambre (Atlas des Paysages de Wallonie).

Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), (2021), La Plaine et le bas-plateau hennuyers (Atlas des Paysages de Wallonie).

Cercle de Recherches Archéologiques de Lobbes a.s.b.l, (2019), Haut Pays de Sambre : Lobbes et ses lignes de chemin de fer, Editeur Lieve et Michel DUBOIS.  
URL : [https://www.cral-lobbes.be/Files/Other/HPS\\_106.pdf](https://www.cral-lobbes.be/Files/Other/HPS_106.pdf)

Contrat de Rivière Sambre & Affluents, Le Bassin versant de la Sambre, site internet consulté 29 mai 2026

DEMEULDER, G., Les gares belges autrefois  
URL : <https://garesbelges.be/index.html#HAIN>

DESCOMBES René, (2007), Cheveux et gens de l'eau : sur les chemins de halages, Editions cheminements

DGO2, (2021), Revitalisation des lignes à faible densité de population.  
URL : [https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/PO24\\_Revitalisation%20L130A\\_juin%202021.pdf](https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/PO24_Revitalisation%20L130A_juin%202021.pdf)

EUROVELO, (s.d.). EuroVelo 3 : Véloroute des Pèlerins

URL : <https://fr.eurovelo.com/ev3>

GUEZ, A., (2020), « Petites lignes » ferroviaires, des infrastructures recyclables. Une exploration, Editions Recherches

GUICHOT, F.,& VAN ACKER, M, (2024), Learning from rural-urban stations: Strategies for rail-based development in a low-density Flemish landscape, Journal Of Landscape Architecture. Taylor & Francis Group.

URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/18626033.2024.2466338>

IWEPS. (2026). Transport routier : fiche M004-Transp.rout..

URL : <https://www.iweps.be>

IGEAT, CREAT, & LEPUR. (2022). Expertise 2 : Analyse contextuelle 2021 du SDT. URL:<https://territoire.wallonie.be/storage/territoire/documents/content/page/wallonie-2050/analyse-contextuelle-.pdf>

LASSUS, B., (2006), Vers un paysage plus global : un « habitat-territoire", L'architecture D'aujourd'hui, 363, 56 63.

LIGNE 130A, (s .d), Défense et promotion de la ligne qui relie Charleroi à la France

URL : <https://ligne130a.wordpress.com/category/histoire/>

LIST, Studio Mathieu Lucas et Idea Consult, (2025), METRO-POLIS II : Concentratiemodel. URL: <https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/mediatheek/rapporten-metro-polis-ii>.

MAIGRE, M, (2020), La Sambre belge : Première rivière canalisée.

MERCIER Etienne, (2025), Le train, un lieu fort d'activités culturelles et de loisirs.

URL : <https://www.ipsos.com/fr-fr/lecture-musique-series-les-activites-preferees-des-francais-dans-le-train>

RUISANCHEZ, (2006), Parc de la Fontsa, L'architecture D'Aujourd'hui, 363, 100-103

SPW Mobilité et Infrastructures, (2022), Réseaux cyclables. Mobilité  
URL : <https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/infrastructures-cyclables/reseaux-cyclables.html>

SPW territoire, CREAT-Uclouvain. (2024). Schéma de Développement du Territoire : Vers une optimisation spatiale.  
URL : <https://ediwall.wallonie.be/schema-de-developpement-du-territoire-sdt-optimisation-spatiale-annexe-2-cartographie-des-centralites-2024-128187>

VENTURI, R., SCOTT BROWN, D., & IZENOUR, S, (1972), Learning from Las Vegas

Wallonie Infrastructures SPW (s. d.). Portail Infrastructures : Les voies navigables.  
URL : <https://infrastructures.wallonie.be/home/nos-thematiques/voies-deau/le-reseau-hydraulique/les-voies-navigables.html>

Wallonie. (s. d.). Direction des Voies hydrauliques de Charleroi.  
URL : <https://www.wallonie.be/fr/acteurs-et-institutions/wallonie/departement-des-voies-hydrauliques-de-charleroi-et-de-namur/direction-des-voies-hydrauliques-de-charleroi>

Wallonie Voies lentes. (s. d.). W6 Au fil de l'eau. Consulté le 12 mai 2026  
URL : <https://ravel.wallonie.be/home/itineraires/regional/w6-au-fil-de-leau.html>

Wallonie mobilité SPW, navetteur.be. (2019). Politique ferroviaire – ligne 130A : présentation et population (présentation, 12 février 2019).  
URL : [https://gouvernement.cfwb.be/files/live/sites/mobilite/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/L130a\\_présentation\\_population%2005-12%20février%202019.pdf](https://gouvernement.cfwb.be/files/live/sites/mobilite/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilité/politique%20ferroviaire/L130a_présentation_population%2005-12%20février%202019.pdf)

SPW Mobilité et Infrastructures. (2022b). Réseaux cyclables. Mobilité.  
URL : <https://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/infrastructures-cyclables/reseaux-cyclables.html>

## CARTOGRAPHIE

L'ensemble des cartes est adapté, retraité et redessiné par l'auteur sur base des données suivantes :

OpenStreetMap. (s. d.). OpenStreetMap [Carte]. <https://www.openstreetmap.org/>  
INSPIRE. (2025). Inspire Géoportail [Carte]. <https://inspire-geoportal.ec.europa.eu/>  
Google. (2024). Google Satellite [Image]. <https://earth.google.com/>  
Direction de l'Intégration des géo données du Département de la Géomatique du Service public de Wallonie. (2025). WalOnMap [Carte]. <https://geoportail.wallonie.be/>  
Copernicus. (2018). Urban Atlas [Carte]. <https://land.copernicus.eu/en/products/urban-atlas>

## ICONOGRAPHIE

- Fig 01 : Réseau ferroviaire belge et lignes de faible densité de population, Auteur, 2026
- Fig 02 : Halte Hourpes fermée le weekend, Auteur, 2026
- Fig 03 : Bornes automatiques, Auteur, 2025
- Fig 04: Gare d'Erquelinnes, fermée au public, vue depuis le quai, Auteur, 2026
- Fig 05 : Tracé de la ligne 130A et données relative, Auteur, 2026
- Fig 06 : Pont ferroviaire franchissant la Sambre, Auteur, 2025
- Fig 07 : Paysage autour de la halte Hourpes, Auteur, 2026
- Fig 08 : Cliché hivernal du rail depuis la passerelle temporaire de Lobbes, Auteur, 2026
- Fig 09 : Maquette de la ligne révélée, Auteur, 2026
- Fig 10 : Les axes structurants linéaires traversant le corridor, Auteur, 2026
- Fig 11 : Les bâtis résidentiels, Auteur, 2026
- Fig 12 : les équipements publics, Auteur, 2026
- Fig 13 : Rue commerçante de Erquelinnes, Auteur, 2026
- Fig 14 : Entrée du Centre Hospitalier de Jolimont à Lobbes, Auteur, 2026
- Fig 15 : Rue commerçante de Thuin, Auteur, 2026
- Fig 16 : La voie d'eau, Auteur, 2026
- Fig 17 : La faune présente dans la plaine alluvial entre Thuin et Hourpes, Auteur, 2026
- Fig 18 : Ecluse n°1 fleurie à Solre-sur-Sambre, Auteur, 2025
- Fig 19 : Notre-Dame aux charmes, ruisseau affluent de la Sambre, Auteur, 2026
- Fig 20 : Les paysages naturels, Auteur, 2026
- Fig 21 : Paysage agricole entre Solre-sur-Sambre et Labuissière, Auteur, 2026
- Fig 22 : Vue du front forestier à Hourpes depuis l'arrêt ferroviaire, Auteur, 2026
- Fig 23 : Paysage agricole entre Labuissière et Fontaine-Valmont, Auteur, 2026
- Fig 24 : Les voies de mobilité, Auteur, 2026
- Fig 25 : RAVeL passant sous un pont ferroviaire, Auteur, 2026
- Fig 26 : Vue de la gare depuis la N55, Auteur, 2026
- Fig 27 : Arrêt de bus à Solre-sur-Sambre, Auteur, 2026
- Fig 28 : Les infrastructures patrimoniales, Auteur, 2026
- Fig 29 : Friches ferroviaires à Erquelinnes, Auteur, 2026
- Fig 30 : Restant du haut-fourneau de Hourpes, Auteur, 2026
- Fig 31 : Vue de la halte Marchienne-Zone et de sa friche, Auteur, 2026
- Fig 32 : Le corridor de la ligne 130A, Auteur, 2026
- Fig 33 : Une ligne de potentiels, Auteur, 2026
- Fig 34 : Un territoire alluvial structurant, Auteur, 2026
- Fig 35 : Une ligne historique, Auteur, 2026
- Fig 36 : Des paysages forts, Auteur, 2026
- Fig 37 : Relevé des gares de proximité, Auteur, 2026
- Fig 38 : Chemin entre la gare Erquelinnes-Villages et le RAVeL, Auteur, 2026

Fig 39 : Chemin depuis le RAVeL vers Fontaine-Valmont, Auteur, 2026  
Fig 40 : Espace innocupé à Landelies, Auteur, 2026  
Fig 41 : Entrée principale vers la gare de Thuin, Auteur, 2026  
Fig 42 : Relevé des gares locales, Auteur, 2026  
Fig 43 : Relevé des gares situées loin du ravel, Auteur, 2026  
Fig 44 : Quais de la halte de Marchienne-Zone, Auteur, 2026  
Fig 45 : Chemin de fortune vers le 2ème quai, Auteur, 2026  
Fig 46 : Vue aérienne de la centrale électrique abandonné, Stephane Gallardo, 2026  
Fig 47 : Vue aérienne de la tour de refroidissement, Stephane Gallardo, 2026  
Fig 48 : Décomposition du site Marchienne zone, Auteur, 2026  
Fig 49 : La friche ferroviaire vue depuis le bosquet, Auteur, 2026  
Fig 50 : La ligne ferroviaire entre 2 friches, Auteur, 2026  
Fig 51 : Le site de Marchienne-Zone révélé, Auteur, 2026  
Fig 52 : Coupe habitée du site Marchienne-Zone, Auteur, 2026  
Fig 53 : Maquette cadrée sur Erquelinnes, Solre-sur-Sambre et Labuissière, Auteur, 2026  
Fig 54 : Maquette cadrée sur l'abbaye D'Aulne, Landelies et Marchienne-Zone, Auteur, 2026  
Fig 55 : Maquette cadrée sur Hourpes, Auteur, 2026  
Fig 56 et couverture : Une porte vers un territoire linéaire retrouvé, Auteur, 2026





