

Planification d'une ville universitaire nouvelle 2 et adaptation au changement d'échelle :

le cas de Louvain-la-Neuve (LLN), Belgique.¹

Pierre Laconte

Résumé

Le choix urbanistique de construire un centre universitaire et urbain intégré, et non un campus, pour y accueillir l'Université Catholique de Louvain (UCL) a été fait en 1968 par le Conseil d'Administration de l'Université, sur la proposition de son Administrateur général, le Professeur Michel Woitrin. L'UCL a acquis quelque 1.000 ha de terres agricoles et y a réalisé son projet, appelé Louvain-la-Neuve (LLN) par étapes successives. Chacune comprenait des constructions universitaires, des logements et des commerces. La succession des étapes s'est réalisée selon un axe majeur piéton est-ouest. La forme urbaine retenue, compacte mais sans immeubles en hauteur, réduit les déplacements motorisés intra-urbains, économise la consommation d'énergie fossile et favorise les contacts informels. La diversité architecturale découle de la faible dimension des lots et de la multiplicité des architectes. L'UCL reste propriétaire de la totalité de ses terrains, ne cédant que des baux à la construction (emphytéoses).

Les résidents du site universitaire sont, depuis 2001, en majorité non liés à l'UCL. La mise en service en 2005 de « L'Esplanade », vaste programme d'aménagement de l'hyper-centre urbain de Louvain-la-Neuve, comprenant commerces, bureaux, logements, loisirs et parkings, vise à confirmer la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve dans son rôle de centre régional. La décision de faire de la gare de Louvain-la-Neuve une tête de ligne du réseau express régional bruxellois, entrainera un changement d'échelle supplémentaire. Outre l'UCL, qui reste le principal développeur urbain de la ville, de multiples acteurs sont concernés par le développement et la gestion du site universitaire, ainsi que son insertion dans un ensemble urbain plus vaste, dont la coordination constituera un défi majeur.

2.1 Planification et réalisation de la ville universitaire depuis 1968

2.1.1 Choix de localisation

Le choix urbanistique de construire une ville universitaire nouvelle pour y accueillir l'Université Catholique de Louvain (UCL) a été fait en 1968, par le Conseil d'Administration de l'Université, sur la proposition de son Administrateur général, le Professeur Michel Woitrin. L'Université, institution francophone, avait en effet l'obligation de quitter la ville de Louvain, son lieu d'implantation depuis un demi-millénaire, dans le cadre des lois belges sur l'emploi des langues qui confirmaient le souci d'homogénéité culturelle du territoire flamand.

Le choix du lieu de la nouvelle implantation a été marqué par une lutte d'influence au sein de l'UCL, entre wallons et francophones bruxellois.

Le baron Donald Fallon, bourgmestre de la commune bruxelloise de Woluwe St-Lambert avait réservé 80 hectares dans sa commune (réduits ultérieurement à 40) pour y accueillir la totalité de l'Université. Ce vœu était appuyé par le Premier Ministre de l'époque, le bruxellois francophone Paul Van den Boeynants.

D'autre part le comte Yves du Monceau de Bergendal, bourgmestre de la Commune d'Ottignies (3.800 habitants à l'époque) avait réservé 200 hectares de terres agricoles à la périphérie de sa commune, pour y accueillir la totalité de l'Université, sur un plateau légèrement vallonné longeant la route nationale Bruxelles - Namur.

Le choix du Conseil d'Administration se porta sur la localisation en territoire wallon (Ottignies) de la totalité de l'université, à l'exception de la Faculté de médecine, qui fut implantée à Bruxelles (Woluwe

Ce chapitre est une **1**
version développée et
mise à jour de
l'article :
« Planification d'une
ville universitaire
nouvelle et adaptation
au changement
d'échelle : le cas de
Louvain-la-Neuve,
Belgique, Cahiers de
l'urbanisme, Mardaga
2005

St-Lambert). C'est sur ce dernier site que se trouve notamment la Maison médicale (« Mémé »), conçue par l'architecte Lucien Kroll.

Ce choix de localisation est à situer dans le contexte des relations entre Wallons et Bruxellois.

D'une part il y avait la crainte de certains Wallons de se retrouver face aux Flamands à Bruxelles, territoire bilingue, après avoir été exclus du territoire flamand.

Il y avait surtout le contexte des relations entre Wallons et Bruxellois. L'altérité wallonne par rapport à Bruxelles s'est le plus clairement manifestée en juillet 1952, dans la décision des négociateurs belges (menés par le ministre liégeois Joseph Meurice) de refuser l'installation de la nouvelle Haute Autorité du Charbon et de l'Acier à Bruxelles, contre la volonté unanime de leurs cinq partenaires, faisant ainsi de Luxembourg la première capitale européenne. En 1999 l'ouvrage « Oser être wallon ! », dirigé par Jean-Claude Van Cauwenberghe, Ministre-Président de la Région wallonne, exprimait le vœu de confier des compétences culturelles propres à la Région wallonne. En septembre 2003 le « Manifeste pour une Wallonie maîtresse de sa culture, de son éducation et de sa recherche » rejetait l'institution francophone culturelle commune « Communauté française de Belgique », aussi appelée Communauté Wallonie-Bruxelles, en faveur d'une Wallonie culturellement autonome.

Le choix de localisation fait par le Conseil d'Administration de l'UCL en faveur d'Ottignies, située à 27 km de Bruxelles, respectait à la fois la sensibilité régionale wallonne et les avantages d'un lien pragmatique avec Bruxelles, dont elle forme aujourd'hui une partie de la zone métropolitaine.

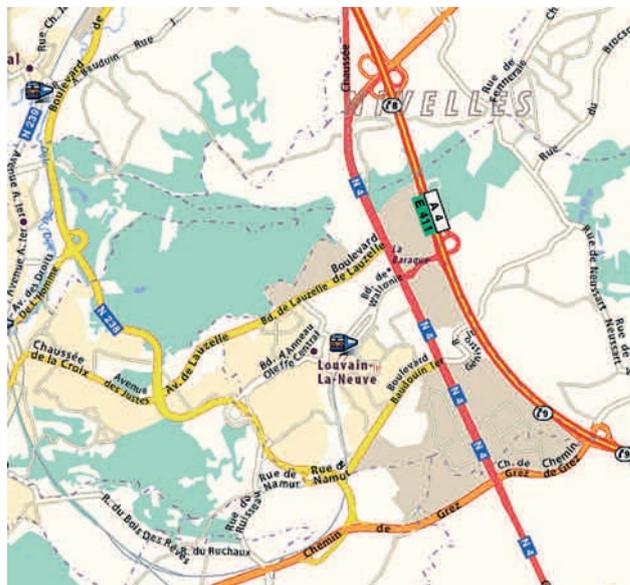


Illustration 8 : carte de la Belgique. Le site universitaire et urbain se trouve à quelque 27 Km de Bruxelles et de Louvain/Leuven, et à 3 Km du centre de la ville de Wavre et du centre de la commune d'Ottignies, le long de la route Bruxelles-Namur-Luxembourg, qui fut doublée ultérieurement par une autoroute. La commune d'Ottignies est devenue la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.

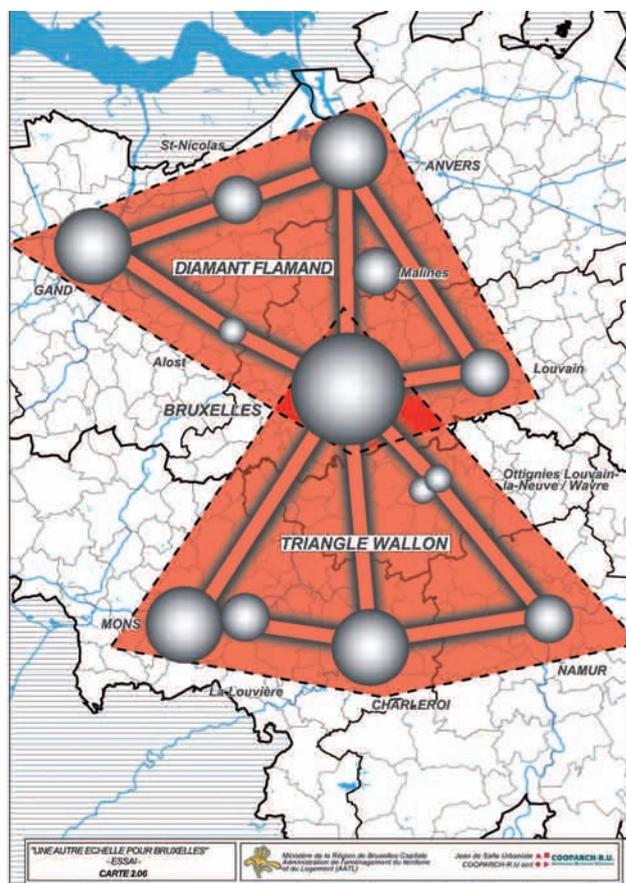


Illustration 9 : représentation schématique de l'espace europolis ou Réseau urbain belge.

2.1.2 Planification urbaine initiale

La localisation à Ottignies une fois décidée, l'objectif de l'UCL fut clairement de créer, sur les terres agricoles qui lui étaient imparties, un milieu urbain et universitaire complet, comparable à celui des villes universitaires européennes caractérisées par la mixité entre les fonctions urbaines et universitaires, dont la ville de Leuven-Louvain – notamment son Beguinage, restauré par Raymond Lemaire –, était un exemple (voir Introduction). Le nom choisi de Louvain-la-Neuve (LLN) est significatif à cet égard.

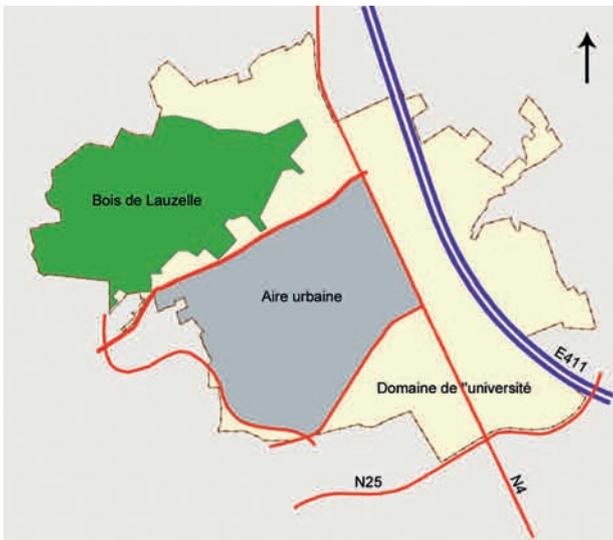


Illustration 10 : vue du site acquis par l'Université. Le site de quelque 1.000 hectares fut acquis par l'UCL au prix du terrain agricole, sans difficulté. Peu de gens en effet croyaient au projet. La négociation avec les fermiers fut facilitée par le fait que tous les fermiers confièrent leurs intérêts au Syndicat agricole « Boerenbond ». Un accord global mit fin, moyennant rémunération, aux baux de 27 ans renouvelables en vigueur, pour les remplacer par un maintien sur les lieux à titre précaire, dans l'attente de constructions.

L'initiative urbanistique de l'Université, qualifiée de spéculative, déplut au gouvernement de l'époque, qui souhaitait ne financer que des équipements universitaires et donc uniquement un campus périurbain isolé à la française. Il fit voter en juillet 1969 une loi interdisant à l'Université toute vente de terrains, avant 2020. Cette disposition amena l'UCL, non certes à renoncer à son projet urbain, mais bien à le réaliser autrement, c'est-à-dire en cédant aux constructeurs privés, non la pleine propriété des terrains, mais des « emphytéoses »,

aussi appelées baux à la construction, pour une période de 27 à 99 ans (D'Haenens).

Ce mode de développement urbain est une pratique courante dans les pays anglo-saxons. Ainsi le terrain du Rockefeller Center à New-York appartient à l'Université Columbia. En France, elle a été notamment pratiquée à Lyon au 19^e siècle (Petitet), ainsi qu'en Belgique. L'emphytéose y a été codifiée par une loi hollandaise de 1824, qui est toujours en vigueur.

Tous les terrains du site restant propriété de l'Université, celle-ci avait donc en main – sous réserve d'obtention des permis de construire – la totalité des pouvoirs du développeur urbain, y compris la fixation des conditions de mise sur le marché de ses terrains, mais également toutes ses charges, seules les infrastructures universitaires étant subventionnées.

La réalisation du Plan directeur et la coordination architecturale de la nouvelle ville furent confiées par l'UCL au « Groupe Urbanisme Architecture », bureau d'étude créé à cet effet en octobre 1968 et qui resta en fonction jusqu'en 1982 (Raymond Lemaire, Jean-Pierre Blondel et Pierre Laconte)².

Le Plan directeur fut adopté en octobre 1970 (l'avant-projet en 1969) et resta le fil conducteur de tout le développement. Il fut mis à jour en 1993, par Jean Remy (voir sa contribution).

Étant donné que tous les équipements autres qu'universitaires devaient être financés par le secteur privé, la réalisation de la ville devait nécessairement se faire par étapes, constituées chaque fois d'un ensemble autonome, c'est-à-dire un ensemble comprenant aussi bien des logements et des commerces que des bâtiments universitaires.

La première phase fut développée autour de la Faculté, de la Bibliothèque et de la place des Sciences (1972). Sa réalisation fut confiée par le Groupe Urbanisme Architecture à différents architectes, notamment André Jacquain, selon un plan directeur détaillé (voir sa contribution). Celui-ci comprenait notamment les voiries et réseaux divers,

Au moment de l'approbation du Plan directeur (octobre 1970), le Groupe Urbanisme Architecture était composé comme suit :

- **Equipe de direction** :
R.M. Lemaire,
J.P. Blondel, P. Laconte
- **Secrétaire général** :
M. Verschuere
- **Architectes-Urbanistes** :
A. Cordier, M. Errera,
D. Graux, F. Limbosch,
P. Meersman, F. Terlinden,
G. Vanhamme
- **Ingénieur-Urbaniste** :
P. Van Wunnik
- **Architecte-paysagiste consultant** :
J.N. Capart
- **Industrial Designers** :
M. Feuillat, Y. Rahir
- **Techniciens en architecture** :
J.L. Déhotte, Ph. Fallon,
J.L. Van Waes
- **Dessinatrice** :
M.A. Debroux
- **Secrétaires** :
N. Anssari, D. Brex,
G. Mons.

la rue piétonne, les espaces publics et un lotissement formé de parcelles étroites le long d'un axe piéton, destiné à devenir l'épine dorsale de tout le site.

Le concept même de rues étroites et piétonnes était, dans les années 60', éloigné des conceptions des autorités chargées de délivrer les permis de bâtir.

Il nous fallut menacer de procéder en justice pour faire admettre que la largeur de voirie de 7 mètres que l'administration voulut nous imposer ne reposait sur aucune base légale et que les exigences des pompiers en matière de passage de leurs camions pouvaient être avantageusement remplacées par des points d'eau sur la rue piétonne elle-même. Le maintien d'espaces arborés était considéré par l'Administration des Routes comme sans intérêt. Pour maintenir une allée de tilleuls anciens sur la berme centrale de la route de contournement sud, moyennant une légère modification du tracé, il fallut une intervention personnelle au niveau du Ministre des travaux publics (voir contribution de J.N. Capart).

Cet axe était destiné à se prolonger suivant les possibilités et prévoyait une forte densité bâtie mais uniquement constituée d'immeubles de faible hauteur, susceptibles d'être construits par toutes les

catégories d'entrepreneurs, donc à des prix compétitifs. Le parcellaire étroit et les immeubles bas permettaient en outre une reconstruction ultérieure de la ville, parcelle par parcelle, selon le modèle de la ville traditionnelle.

C'est selon cet axe, baptisé « rue des Wallons », que se poursuivit le développement urbain, ponctué par les place du Levant, place Ste-Barbe, place des Sciences, place Galilée et place des Wallons, en direction de ce qui devait devenir la nouvelle gare et la place de l'Université. La Société des chemins de fer belges- SNCB - réalisa un embranchement de 4 km à la ligne Bruxelles Bâle, partiellement en tunnel. Cet investissement fut financé à la suite de relations personnelles au niveau du Ministre des Communications flamand. Ce dernier était à la fois conscient que le bon accès à LLN constituait une forme de compensation pour le dommage causé par le départ forcé de l'université et conscient du potentiel de LLN pour attirer une clientèle nouvelle vers le rail. La réalisation de la gare exigea une négociation administrative complexe, seul le pertuis du chemin de fer étant cédé à la SNCB. Cette gare fut un élément majeur du développement de LLN et le ferment de nouveaux développements (voir contribution de C. van den Hove d'Ertsenryck).

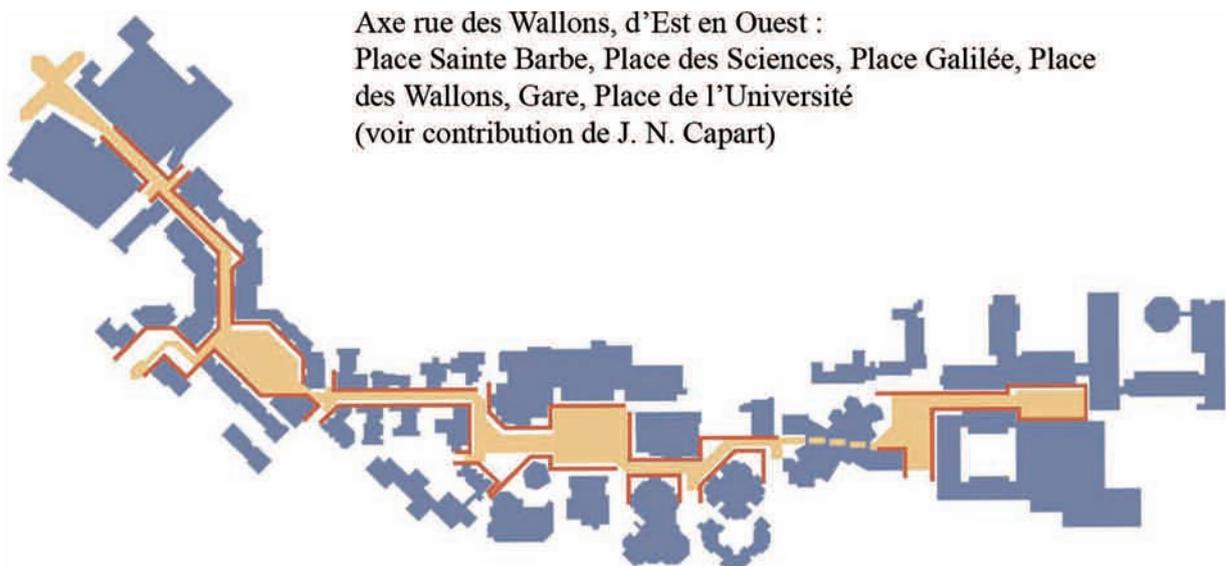


Illustration 11 : axe initial est-ouest du plan directeur (voir contribution de Jean-Noël Capart). Sur les avantages du développement linéaire en urbanisme, voir la contribution de Gabriel Epstein sur Lancaster.

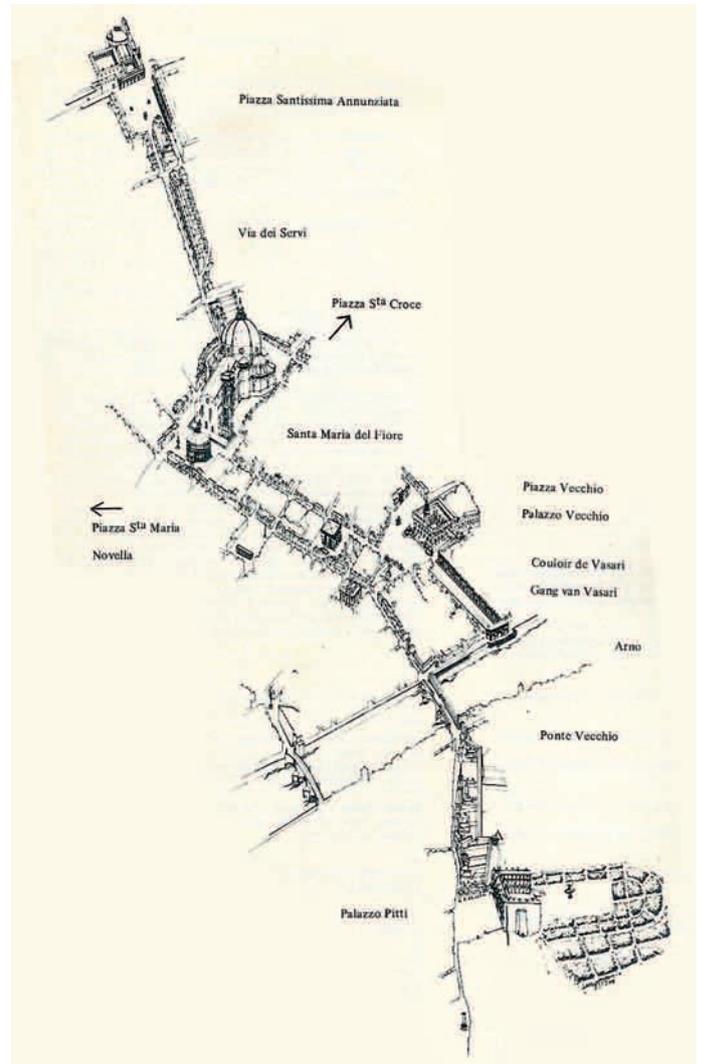
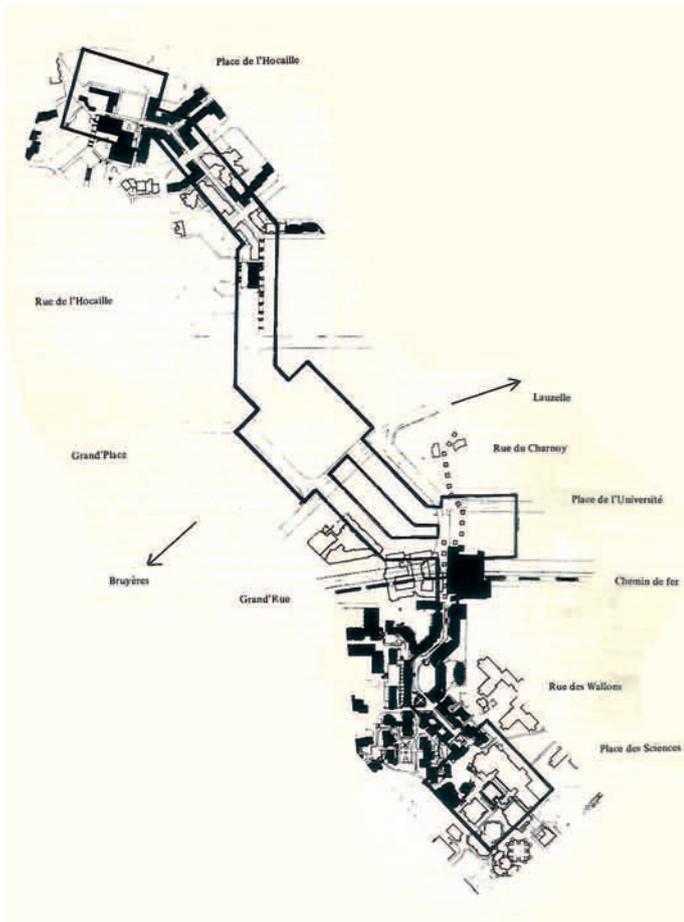


Illustration 12 et 13 : axe initial est-ouest de LLN comparé avec la Via dei Servi, axe central de Florence (Lombaerde 1978). L'auteur souligne l'interface entre la place de l'Université, porte d'entrée et lieu du marché de la ville (fonction renforcée depuis 2005 par le Centre « L'Esplanade »), et la Grand-Place, lieu d'activités civiques et culturelles.

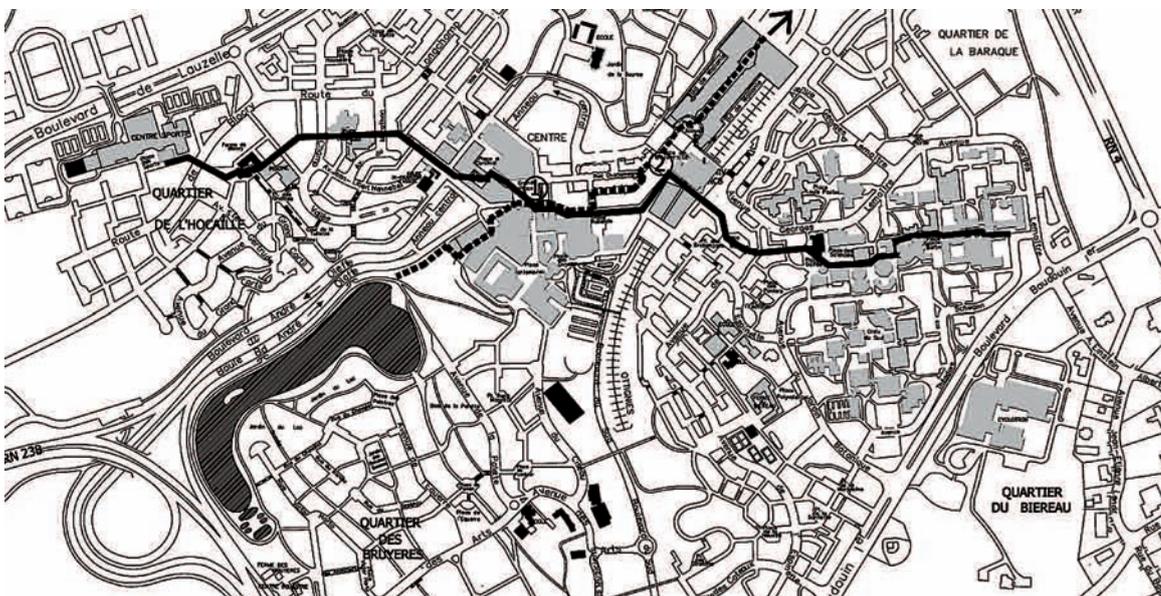


Illustration 14 : axe universitaire est-ouest complet (voir contribution de Jean Remy).

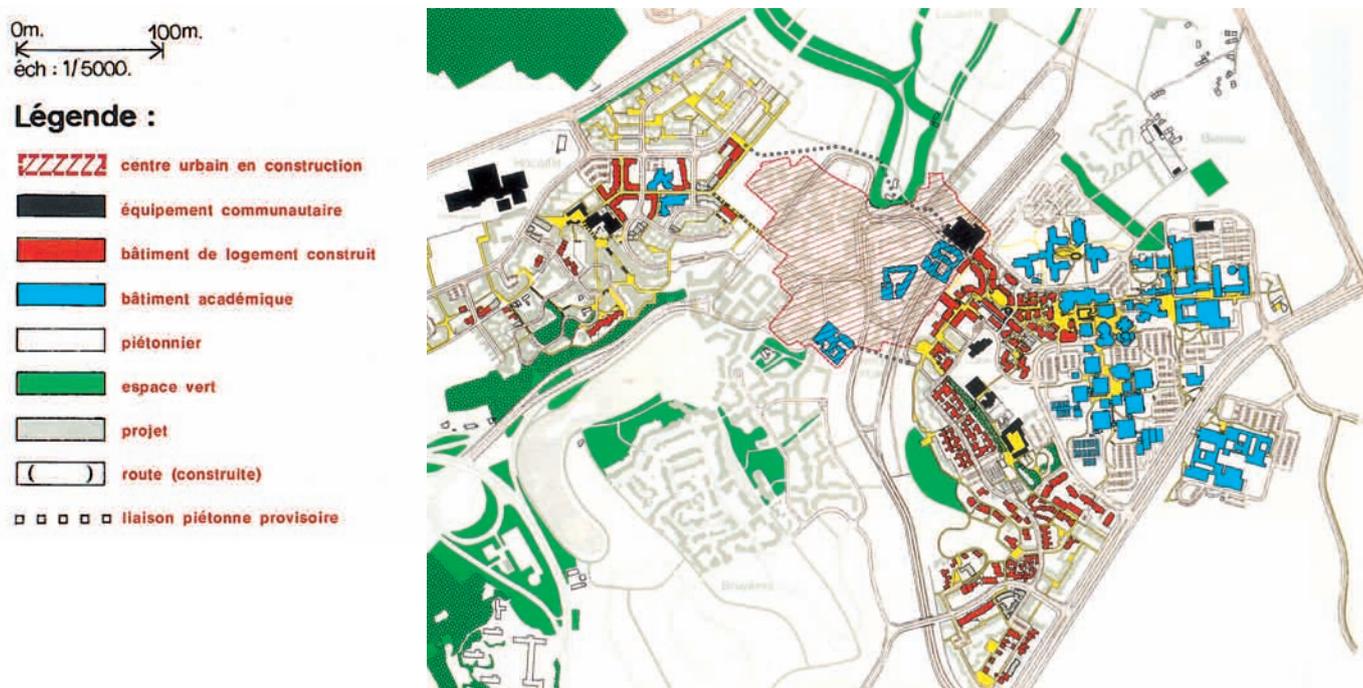


Illustration 15 : Louvain-la-Neuve en 1975. La carte montre l'axe principal est-ouest ponctué par la rue des Wallons, la place du Levant, la place Sainte-Barbe, la place des Sciences, la place des Wallons, la place de l'Université, les futures Grand'Rue et Grand'Place, la rue de l'Hocaille, le parvis Saint-François, la place Pierre de Coubertin et la place des Sports. Carte extraite de P. Laconte, « De la conception à la réalisation d'un plan urbain », dans « Habiter » n° 68-69, Institut National du Logement, 12/09/76, pp. 76-77.

Les architectes choisis furent tous de nationalité belge et chargés chacun en général d'un seul bâtiment. L'architecte chargé de la Faculté des sciences appliquées et de l'École d'architecture, Gabriel Epstein, architecte britannique, fut cependant chargé par la suite de quatre autres bâtiments, en divers points du site universitaire (voir sa contribution). Le choix de cet architecte résulta d'une visite des nouvelles universités anglaises organisée par le British Council, au cours de laquelle apparut clairement la supériorité du concept de Lancaster.

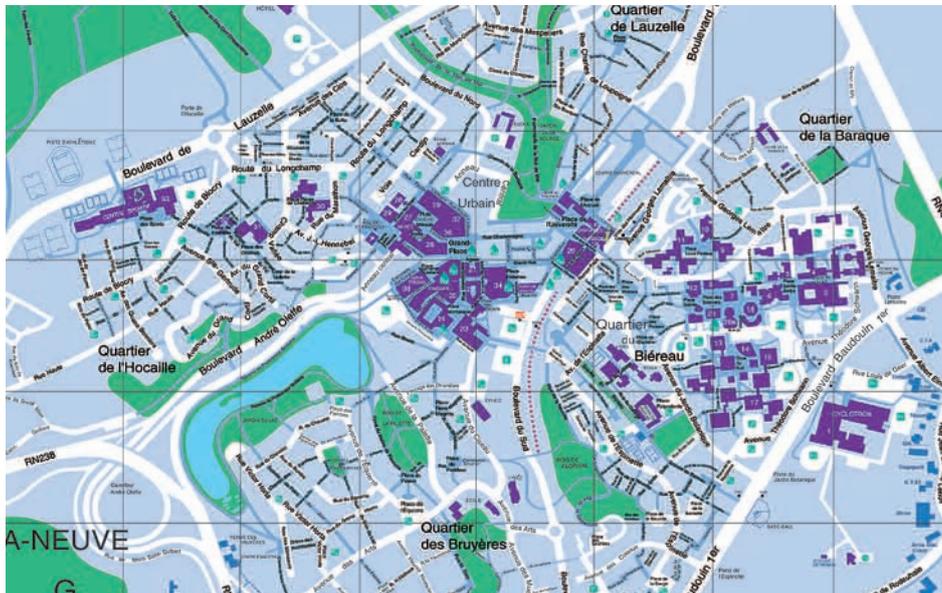
Le bâtiment de la gare elle-même, souterraine, et les bâtiments en superstructure furent occupés par l'administration de l'UCL (Halles universitaires), ainsi que d'une galerie commerçante. Le parvis des Halles, baptisé « Place de l'Université » devenait le lieu d'entrée de la ville et l'emplacement du marché hebdomadaire. L'axe universitaire et urbain est-ouest se poursuivit ensuite le long de la Grand-rue (bâtiments universitaires, logements, commerces et loisirs, notamment le Théâtre Jean Vilar), vers la future Grand-Place. Celle-ci allait être bordée par

l'Aula Magna polyvalente, le complexe de cinémas, le musée, les facultés de sciences humaines et de commerce.

Au-delà de la future Grand-Place l'axe piéton est-ouest se poursuit en direction du Parvis St-François, de la rue de l'Hocaille, de la place de Coubertin, de la place de l'Hocaille et de la place des Sports. Cette phase du développement est déjà présente dans l'illustration « Louvain-la-Neuve en 1975 ».

2.1.3 La gare et le centre urbain

La gare souterraine est devenue, depuis sa mise en service en 1976, le point central du développement urbain, réalisé pour l'essentiel sur l'axe principal et ses embranchements, dans un rayon de 600 m. autour de cette gare.



- Bâtiments académiques et d'utilité publique
- Rues exclusivement piétonnes
- Espaces Verts
- Chemin de fer
- P Parking
- P Parking couvert

Illustration 16 : Louvain-la-Neuve en 2005. La carte montre l'axe principal est-ouest ponctué par la rue des Wallons, la place du Levant, la place Sainte-Barbe, la place des Sciences, la place de l'Université, la Grand'Rue et la rue Charlemagne, la Grand'Place, la place Cardinal Mercier, le Parvis Saint-François, la place Pierre de Coubertin, la place de l'Hocaille et la place des Sports. De part et d'autre de cet axe se développent, de manière relativement autonome, au Nord : le quartier de la Baraque et le quartier de Lauzelle et au Sud : le quartier des Bruyères et le quartier de l'Hocaille. Carte UCL, Service de Promotion et de Gestion urbaines (SPGU).

La forte densité permet une circulation essentiellement piétonne à l'intérieur de la ville, souvent par des passages à l'intérieur des cours des bâtiments (voir illustration 16). L'accessibilité depuis l'extérieur est assurée par une liaison directe avec Bruxelles (par chemin de fer et par des bus express empruntant la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute) et par un embranchement à l'autoroute Bruxelles - Luxembourg).

Cette forme urbaine, à la fois compacte et verte (voir l'Introduction), est la plus économe en déplacements motorisés, en consommation d'énergie et en émissions de gaz à effet de serre, et la plus économe en consommation d'espace (voir l'illustration « Consommation d'espace par mode de déplacement »).

Elle permet un maximum de contacts informels, considérés comme la raison d'être d'une ville, à une époque où les fonctionnalités urbaines peuvent pour la plupart, grâce aux communications et aux télécommunications, être dispersées à tout vent.

Consommation d'espace selon le mode de déplacement et le temps de stationnement

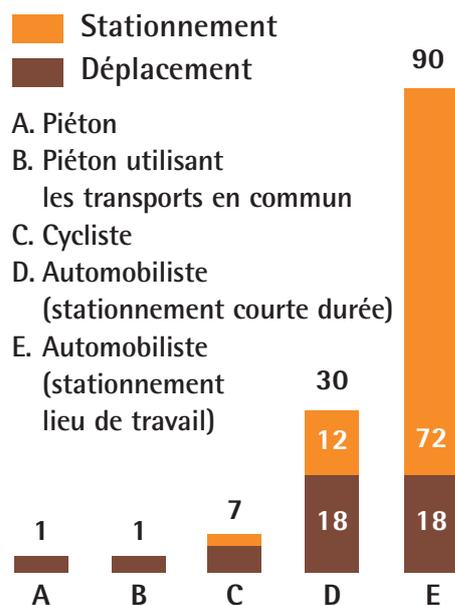


Illustration 17 : consommation d'espace par mode de déplacement (Source UITP-Marchand RATP).



Illustration 18 : vue (2003) de la gare depuis les voies – A droite emplacement du centre de commerces et de loisirs « L'Esplanade », réalisé par le Groupe Wilhelm & Co et mis en service en 2005.



Illustration 19 : vue depuis la gare, sur la gauche, vers le bas de la rue des Wallons (2003). Le sol naturel et le sol artificiel sont parfaitement raccordés.



Illustration 20 : vue (2003) de la place de l'Université et du marché. On voit sur la droite le bâtiment abritant la gare et l'administration universitaire (« Halles universitaires »).



Illustration 21 : vue générale (2003) de LLN depuis le lac (photo Wilhelm and Co).

Depuis 2001 la population résidente non-universitaire dépasse la population liée à l'emploi universitaire, ce qui atteste le succès objectif de l'opération (contribution de Cédric du Monceau).

Une population non liée à l'université est en effet attirée par les nombreuses activités culturelles engendrées par l'Université.

Outre la présence de plus de 50 œuvres d'art dans les espaces publics, deux nouveaux musées seront mis en service sous peu : le Musée Hergé (dont l'architecte est Christian de Portzemparc, également lauréat du concours d'urbanisme pour le quartier européen de Bruxelles), fruit du mécénat de la Fondation Moulinsart, et le nouveau Musée de Louvain-la-Neuve (voir contribution d'Emile Verhaegen), fruit d'un mécénat exceptionnel par Jean Peterbroeck. Le rôle de la Fondation Louvain, présidée par Jean Willame, est aussi à souligner.

Inversement la population universitaire (corps académique et scientifique, employés de l'Université et étudiants) habite souvent en dehors, notamment à Bruxelles et dans les communes environnantes. La population diurne (2008) est de près de 40.000, soit environ 100 emplois/habitants à l'ha dans la partie centrale du site. L'Association des Habitants de Louvain-la-Neuve (www.ahlln.be), créée dès la première phase de LLN en 1972 participe activement aux choix urbanistiques locaux, dans le cadre fixé par le Plan directeur général.

2.2 Adaptation au changement d'échelle : vers un centre de services régional réalisation de la « dalle »

La mise en sous-sol de l'accès ferroviaire et automobile et les besoins du stationnement entraîneront la décision de construire une dalle d'environ 3 ha - 1 % de la surface totale du centre. Cette dalle recouvre deux étages en sous-sol, qui accueillent à la fois la gare, les routes de desserte, le stationnement et les services logistiques (voir schéma - illustration 12).

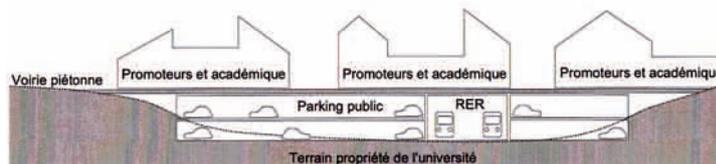


Illustration 22 : schéma de développement du centre urbain sur dalle. Le schéma illustre l'emphytéose : le terrain reste propriété de l'UCL, la dalle et sa substructure sont concédées à la SNCB et au parking, la superstructure est affectée aux activités culturelles et commerciales, aux bureaux et aux logements. Les termes « promoteurs et académique » signifient que la superstructure était tantôt concédée à des promoteurs, tantôt utilisée pour des usages universitaires.

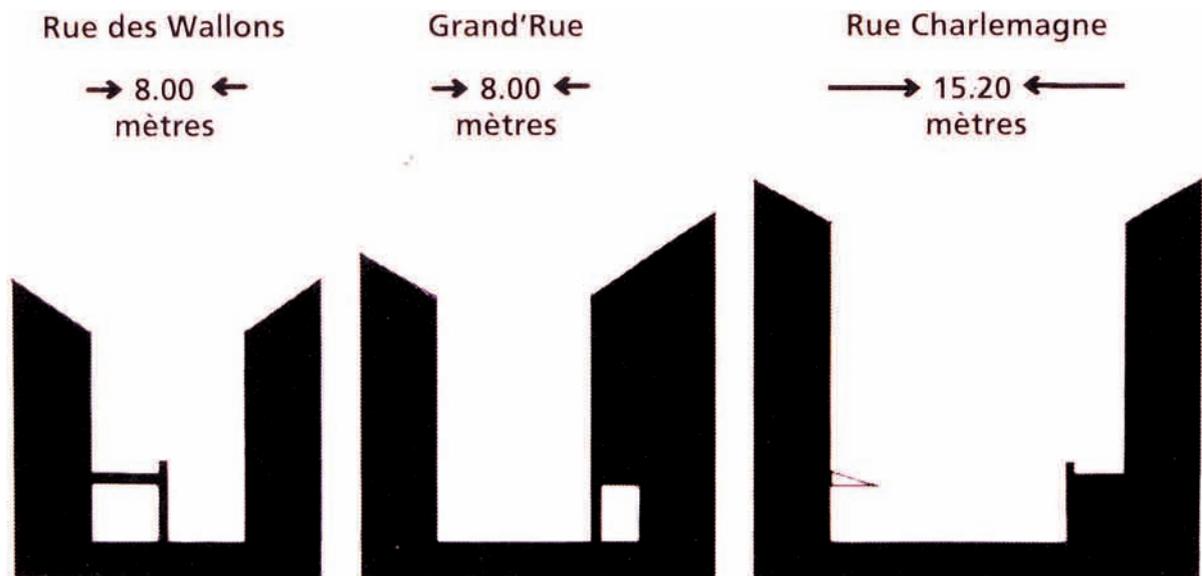
La construction d'une dalle reflétait une opinion courante au début des années 70, mais ce concept n'avait pas encore été confronté au coût réel de construction et de maintenance d'une telle infrastructure.

Ce changement d'échelle entraîna inévitablement des contraintes constructives. On retrouvait l'un au-dessus de l'autre d'une part l'espace souterrain d'accès et de circulation automobile, qualifié de « ventre de la ville » soutenu par une trame quadrillée de pylônes en béton, et d'autre part les rues étroites en surface réservées principalement aux piétons. La trame de la substructure constituait une contrainte pour les architectes des bâtiments en superstructure.

Une intervention financière du Crédit Communal de Belgique permit la réalisation de la partie centrale de ce projet. Surplombée d'immeubles bas, la dalle se situe bien dans la logique topographique du site, constituée d'un fond de vallée sèche. Cette particularité du relief a permis de réaliser un raccord à niveau entre le sol naturel de la rue des Wallons et le sol artificiel de la Grand Rue et de la Grand-Place. Les rues réalisées sur sol artificiel répondent aux attentes de variété et de convivialité de la même manière que celles réalisées sur sol naturel.



Illustrations 23 et 24 : place Rabelais (sur sol artificiel). Deux vues de la même place Rabelais illustrent sa fonction d'espace public et sa fonction de passage.



Illustrations 25 et 26 : schéma des îlots (rues étroites et passages intérieurs). Vue théorique et illustration par l'îlot du Musée actuel, espace public et lieu de passage.

Le projet « L'Esplanade », programme immobilier d'aménagement de l'hyper-centre, inauguré par son concepteur et réalisateur, le Groupe Wilhelm & Co en 2005 (commerces, bureaux, logements, loisirs et parkings), constitua un nouveau changement d'échelle. Il comprend quelque 35.000 m² de surfaces commerciales. Si l'on y ajoute les quelque 7.000 m² de la nouvelle rue Charlemagne, le total est du même ordre que celui du Woluwe Shopping Centre à Bruxelles (www.lesplanade.be). À l'issue de sa réalisation, Wilhelm & Co a cédé le pôle commercial à la foncière cotée Klépierre (Groupe BNP-Paribas). Les appartements ont été vendus directement – avec grand succès – à des utilisateurs finaux.

Quant aux parkings et infrastructures d'utilité publique (quais de livraison souterrains notamment) Wilhelm & Co en partage la propriété et l'exploitation, au sein de la Société Gesparc, avec le groupe Parking Cathédrale.

La rue Charlemagne, longue rue commerçante incluse dans le projet, dédouble la Grand Rue sur toute sa longueur et renforce l'axe linéaire est-ouest central de LLN. La place de l'Accueil, qui mène au Centre « L'Esplanade », donne à la fois sur la gare et sur la place de l'Université.

Cette phase du développement est représentée par les illustrations ci-après. Des projets d'extension de « L'Esplanade » sont en cours d'étude.



Illustration 27 : vue aérienne (Photo Globalview) du centre-ville montrant la Grand-Place avec son Aula Magna, la Grand-Rue et la rue Charlemagne ainsi que l'ensemble du complexe Loisirs-Commerces-Logements « L'Esplanade » (Wilhelm & Co).



Illustrations 28,29 et 30 : deux vues du complexe « L'Esplanade » (Wilhelm & Co) montrant la place de l'Accueil et l'intérieur de hall ainsi que l'entrée des cinémas (également Wilhelm & Co). Photos par M. Detiffe et J.M. Byl.





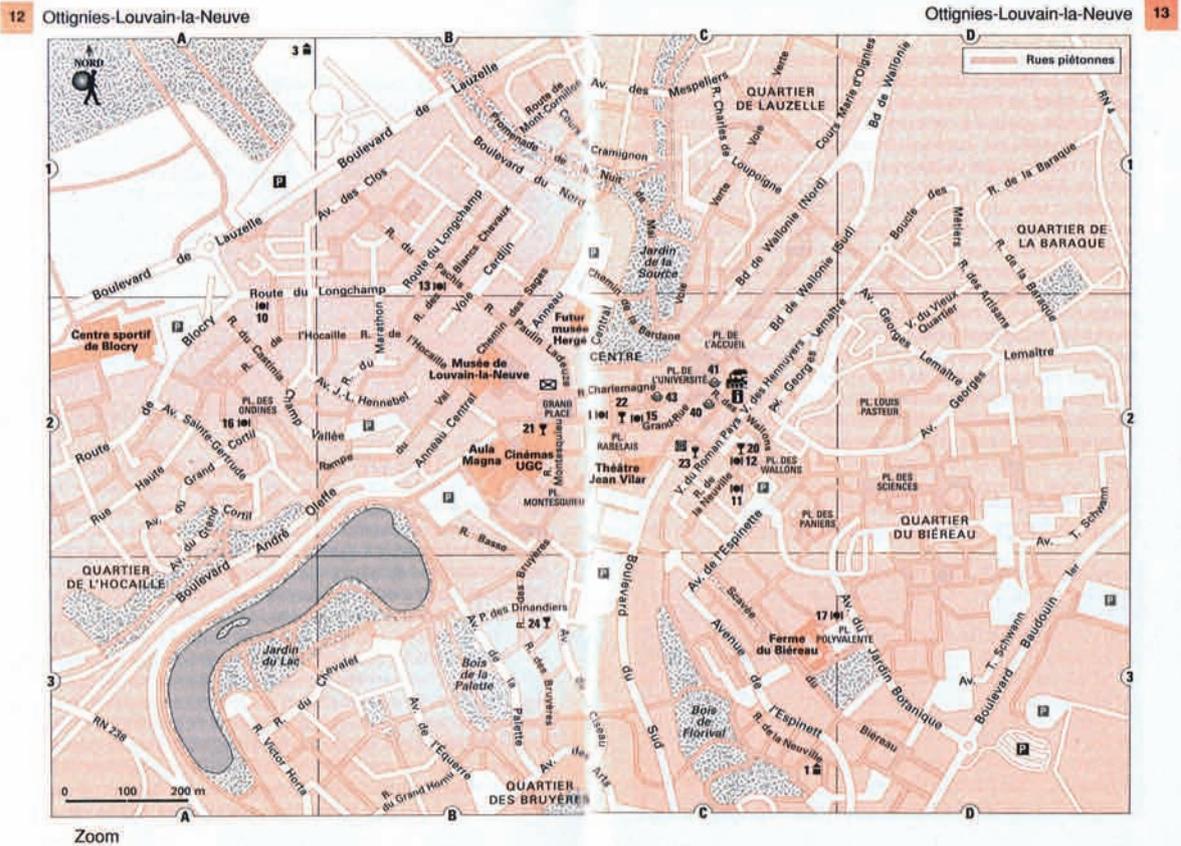
Illustration 31 : vue de la Grande Aula, par les architectes Samyn and Partners. Photo Samyn and Partners.

La gare de Louvain-la-Neuve, qui dessert aujourd'hui à la fois la ville universitaire existante et le centre « L'Esplanade », est destinée à devenir une gare de fin de ligne du réseau express régional bruxellois en cours de réalisation. Ceci renforcera encore le rôle polarisateur régional de l'ensemble mais créera aussi les problèmes accrus de coordination entre acteurs urbains :

- la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, responsable vis-à-vis de l'ensemble de sa population ;
- le gestionnaire du centre commercial et de loisirs, également gestionnaire de l'ensemble des places de parking sous la dalle, désormais payantes (voir les propositions de Jean Remy dans sa contribution) ;
- l'UCL, propriétaire des terrains et promoteur initial du site universitaire et urbain. Celle-ci doit faire face à la pression de ses employés et de ses étudiants motorisés, habitués à stationner gratuitement ;
- la SNCB et les autorités régionales, en charge de la gare RER et ses abords, soucieuses de répondre

à la demande de stationnement des utilisateurs nouveaux venus des communes environnantes, attirés par l'offre ferroviaire accrue. Cet objectif n'est pas nécessairement compatible avec la qualité d'accès de la gare par les habitants, ni avec l'utilisation optimale des terrains jouxant une gare. Ce problème est commun à tous les parkings-relais autour des gares périphériques (Laconte 2003).

Le renforcement de la fonction commerciale et de centre de services régional en cours à LLN n'est pas sans rappeler l'évolution de Leuven/Louvain. Le développement du commerce et des services n'y a nullement mis en péril le caractère universitaire de la ville.



Illustrations 32 et 33 : guide du Routard 2008 et plan touristique, montrant le réseau des rues piétonnes, illustrant à la fois le caractère urbain de LLN et son osmose avec la ville d'Ottignies-LLN.

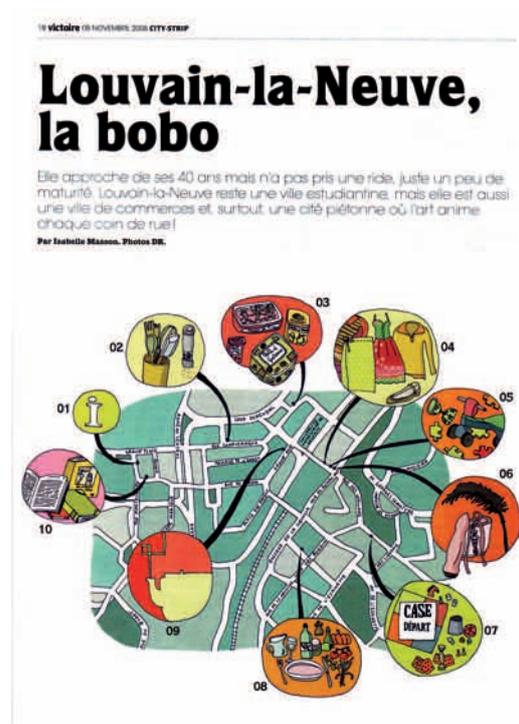
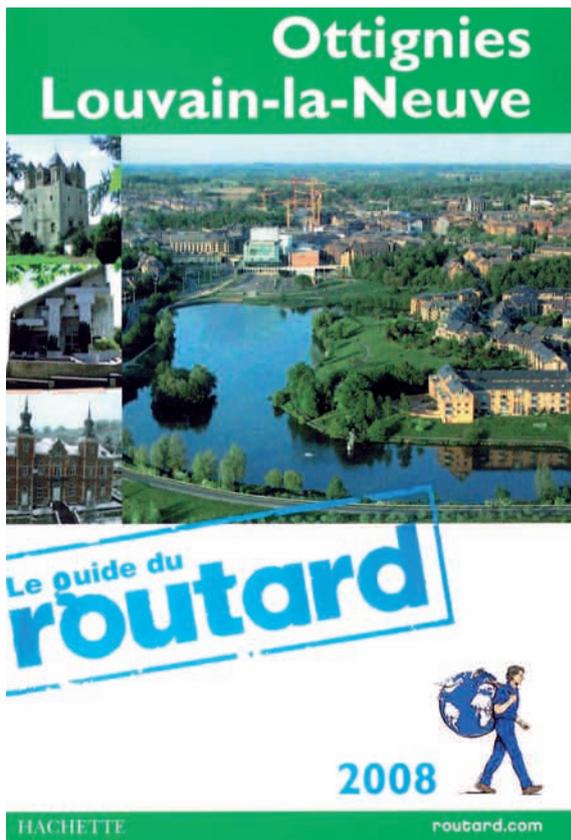


Illustration 34 : « Louvain-la-Neuve, ville Bobo » - Article de la presse « nationale » (Le Soir, supplément « Victoire » du 8 novembre 2008) attestant l'identité culturelle, estudiantine et commerciale diversifiée de LLN.

2.3. Plan directeur et développement durable

Enfin l'objectif du développement durable inscrit au Plan directeur d'ensemble du site UCL est rencontré par des nombreuses spécificités du site. Outre celles liées à la mobilité, on peut mentionner:

2.3.1 Economie d'espace, économie d'énergie et politique foncière

Tout le centre-ville, y compris « l'Esplanade », n'occupe qu'un tiers du total des terrains acquis par l'Université. Les économies d'énergie résultant de l'absence de bâtiments hauts, gros consommateurs d'énergie, s'allient à la contiguïté des bâtiments. Cette caractéristique est à l'abri des spéculations

pouvant résulter des demandes de propriétaires, puisque l'Université reste le propriétaire unique du terrain et détermine le volume bâti autorisé sur les parcelles cédées en emphytéose.

Le reste du site universitaire a été consacré, toujours par emphytéose, à des usages de faible densité : deux zones réservées à des centres de recherche et de développement privés, inévitablement aménagés et gérés selon la logique urbanistique des parcs industriels, un club de golf public et des espaces verts accessibles au public.

Le fait que ces espaces restent la propriété de l'UCL constitue une raison d'espérer qu'une partie au moins de ce patrimoine naturel résistera durablement aux pressions du développement immobilier, malgré l'urbanisation diffuse qui se poursuit tout autour du site.



Illustration 35 : vue aérienne du site montrant les parties boisées (Google-Earth 2009) et au nord le terrain de golf public.

2.3.2 Prise en compte du cycle de l'eau

La prise en compte du cycle de l'eau dans un aménagement urbain soucieux de son environnement à long terme doit inclure l'alimentation en eau, l'évacuation des eaux de ruissellement et des pluies d'orage, le traitement des eaux usées et la protection des réserves d'eaux souterraines, de manière efficace et économique.

Le Plan directeur a prévu, dès la première phase, un égouttage séparatif : les eaux pluviales sont écoulées vers le point le plus bas du site aménagé en lac de retenue et d'agrément et entouré d'immeubles de logements. Cette synergie illustre l'approche pluridisciplinaire de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme Architecture. En effet la subvention de la « zone industrielle d'intérêt national » incluait le raccordement au réseau d'égouts existant, vers la Dyle. L'implantation de la zone ayant été faite délibérément au point le plus haut du site, l'égouttage traversait nécessairement tout le site. Cependant le rapport d'ingénieur sur l'égouttage de la zone, via le centre, prévoyait un tout-à-l'égout classique d'un diamètre maximum de 2,5 m, et un raccordement direct à la Dyle.

Les discussions avec l'ingénieur ont amené à prévoir un égouttage séparatif, permettant une réduction du diamètre à quelque 50 cm et dès lors de son coût, en concentrant dans celui-ci les seules eaux usées, d'un volume prévisible, qui étaient dirigées vers la station d'épuration. Les pluies d'orage,

sujettes à fortes variations, étaient quant à elles amenées par un égouttage séparé vers le lac, ce qui en a permis la réalisation. Ce plan d'eau avait donc une fonction de bassin régulateur autant que d'élément du plan directeur d'urbanisme.

Encore fallait-il le réaliser.

Certains pensaient qu'un colmatage du fond prendrait place spontanément. D'autres craignaient que le lac ne se remplisse jamais. Par mesure de précaution le fond du lac a été imperméabilisé.

Louvain-la-Neuve, hébergeant une université, a pu profiter des compétences d'une équipe interdisciplinaire, la Commission Hydrogéologique (HYGE), qui pendant plus de vingt-cinq ans a collaboré avec la coordination générale des constructions, le Groupe Urbanisme Architecture et l'administration centrale de l'UCL. Cette collaboration a abouti à la mise en place au même endroit d'un bassin d'orage, dont l'apport d'eau est placé sous observation constante, et d'un lac d'agrément stable et poissonneux (voir la contribution de Louis de Backer).

En ce qui concerne l'égouttage séparatif, son utilité est multiple. Il concentre les polluants dans un plus petit volume, ce qui permet une épuration plus efficace et plus poussée à un moindre coût, les eaux de pluie étant seulement débarassées de leurs matières en suspension (feuilles, poussières, etc.) par décanation dans le lac.



Illustration 36 : vue du lac.



Illustration 37 : rue piétonne en escalier utilisant la pente du relief naturel.

2.3.3 Prise en compte de la qualité de l'air et du sol

Outre la qualité de l'air résultant de l'absence de voitures en surface au centre, il faut noter celle résultant de l'interdiction du mazout de chauffage et du chauffage urbain.

Une décharge d'immondices est située à trois kilomètres du site. Une récupération du gaz méthane a été mise en place et permet le chauffage de serres. L'alimentation du site s'est révélée impossible, car il aurait fallu faire passer les canalisations sous une route nationale.

2.3.4 Gestion des déchets

Un corollaire de la piétonnisation est la gestion collective des déchets. Les habitants de la « dalle » portent leurs déchets ménagers dans des poubelles collectives placées à certains endroits aménagés en bordure des voies de circulation automobile, toujours très proches et accessibles aux camions de collecte. Il en résulte moins d'arrêts des camions (uniquement aux points de récolte) et consommation moindre de carburant, manipulation automatisée des grosses poubelles, moins de bruit, pas de (lourdes) poubelles à déplacer par les habitants.

Pour les laboratoires, une collecte des déchets dangereux ou toxiques (acides, solvants, produits chimiques toxiques) a été organisée (un responsable par bâtiment et des récipients spécifiques de récolte).

2.3.5 Bois de Lauzelle

Une forêt vallonnée de quelque 300 hectares (Bois de Lauzelle) a été maintenue dans son état initial et est gérée par l'UCL dans le respect de la nature. Il semble évident que si le développement du site universitaire s'était effectué par un chapelet d'immeubles en fer à cheval autour de cette vallée, celle-ci aurait été en fait « consommée » par la génération actuelle au lieu d'être réservée aux générations futures.

2.4 Conclusion

La forme urbaine retenue dans le Plan directeur de 1970, compacte mais sans immeubles en hauteur, réduit les déplacements motorisés intra-urbains, économise la consommation d'énergie fossile et favorise les contacts informels. La diversité architecturale découle de la faible dimension des lots et de la multiplicité des architectes. L'UCL reste propriétaire de la totalité de ses terrains.

Les résidents du site universitaire sont, depuis 2001, en majorité non liés à l'UCL. La mise en service en 2005 de « L'Esplanade », vaste programme d'aménagement de l'hyper-centre urbain de Louvain-la-Neuve, comprenant commerces, bureaux, logements, loisirs et parkings, vise à confirmer la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve dans son rôle de centre régional. La décision de faire de la gare de Louvain-la-Neuve une tête de ligne du réseau express régional bruxellois, entrainera un changement d'échelle supplémentaire. Outre l'UCL, qui reste le principal développeur urbain de la ville, de multiples acteurs sont concernés par le développement et la gestion du site universitaire, ainsi que son insertion dans un ensemble urbain plus vaste, dont la coordination constituera un défi majeur. En effet la ville d'Ottignies-LLN et les communes voisines ne peuvent que participer au mouvement général d'étalement urbain que révèle l'observation du territoire par satellite.

Le renforcement de la fonction commerciale et de centre de services régional en cours à LLN n'est d'ailleurs pas sans rappeler l'évolution de Leuven/Louvain. Le renforcement du commerce et des services n'y a nullement mis en péril le caractère universitaire de la ville. Il est essentiel qu'il en soit de même à LLN (voir la Préface de Bernard Coulie)

Quelques références bibliographiques :

- D'Haenens, A., « L'Université catholique de Louvain, Vie et mémoire d'une institution », Bruxelles : La Renaissance du Livre, 1993 – Voir notamment Laconte, P. « L'emphytéose, une expérience foncière originale »
- Laconte, P. (Ed.), «La gare et la ville - grands axes et réseau express régional : enjeux et perspectives», Liège : Editions du Perron, 2003.
- Laconte, P., « Dossier : Le système d'assainissement des eaux de Louvain-la-Neuve », Louvain-la-Neuve : UCL- Reul 1980.
- Laconte, P., « Planification d'une ville universitaire nouvelle et adaptation au changement d'échelle : le cas de Louvain-la-Neuve, Belgique, Cahiers de l'urbanisme, Mardaga 2005.
- Lemaire, R., « Ville nouvelle : quelle ville ? », Bruxelles : Habiter n° 68-69, 1976 (numéro spécial Conférence UN-Habitat) – voir également Woitrin, M., « La création de Louvain-la-Neuve », Remy, J. et Voyé, L. «L'apport du sociologue urbain à l'étude la ville nouvelle » et Laconte, P. « De la conception à la réalisation d'un ensemble urbain »
- Lombaerde, P., "Beeld en anti-beeld van een stad: Louvain-la-Neuve", APLUS, nr. 45, 1978.
- Petitot, S., "Land Policy for Urban Development – the French Experience", Lyon: Certu 2008
- Remy, J., Bodson, D., Boulet, L., "Louvain-la-Neuve, un cas de figure", Les Cahiers de l'urbanisme, N°33, Mardaga 2001
- Remy, J., « Louvain-la-Neuve, une manière de concevoir la ville – Genèse et développement », Louvain-la-Neuve : Presses universitaires de Louvain 2007
- Mertens, A., « Louvain-la-Neuve, une aventure urbanistique », Paris : L'Harmattan, 2003
- Lechat, J.M. « Naissance de Louvain-la-Neuve 1962-1971 : chronique d'une aventure entrepreneuriale », Louvain-la-Neuve : Presses universitaires de Louvain 2006
- Rousseaux, V., « L'urbanisme d'une ville nouvelle : Louvain-la-Neuve », Namur : Ministère de la Région Wallonne, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, 1997.
- Woitrin, M., « Louvain-la-Neuve, Louvain-en-Woluwe : le grand dessein », Gembloux/ Duculot 1987.