

## ANNIVERSAIRE

## Louvain-la-Neuve, laboratoire urbain permanent

Christian Laporte

Mis en ligne le 02/02/2011

-----

### Pierre Laconte fut un des concepteurs de Louvain-la-Neuve. Quarante ans après, il fait le bilan d'une aventure urbaine peu commune.

Louvain-la-Neuve a 40 ans ce mercredi. Ce fut, en effet, le 2 février 1971 que le roi Baudouin posa la première pierre de la future ville universitaire sur le plateau de Lauzelle. L'urbaniste Pierre Laconte fut un acteur direct de la grande aventure. Coup d'œil dans le rétro, mais aussi de zoom vers le futur

*Vous avez fait partie de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme-Architecture de l'UCL et présidez la Fondation pour l'Environnement urbain. Comment a démarré l'aventure urbaine de LLN ?*

Louvain-la-Neuve a constitué dès le départ une aventure très spécifique, exprimant la volonté de la Communauté universitaire de l'UCL de recréer le milieu urbain de [Louvain](#) (Leuven), son lieu d'implantation historique. L'UCL, sous l'impulsion de Michel Woitrin, son administrateur général, avait décidé de réaliser, sur un territoire non bâti situé à 27 kilomètres du centre de [Bruxelles](#), un ensemble universitaire et urbain diversifié, à l'image de la ville historique de Louvain où elle était implantée depuis 1425. Elle mit en place à cet effet le Groupe Urbanisme-Architecture, chargé du plan directeur et de la coordination architecturale (Raymond Lemaire, Jean-Pierre Blondel et Pierre Laconte). Le fait que le gouvernement de l'époque ait voulu empêcher l'UCL d'être le promoteur d'une nouvelle ville, en faisant voter une loi l'empêchant de vendre ses terrains, s'est révélé être bénéfique, puisque l'université, en utilisant une loi hollandaise de 1824, toujours en vigueur, a réalisé la totalité de son développement en ne cédant que des baux emphytéotiques (27 à 99 ans), ce qui lui a permis de mettre en œuvre sans entraves sa vision de l'urbanisme.



Photo News

*Ce qui frappe dans l'aventure néolouvaniste c'est que d'emblée tous "les suppôts" de l'université ont joué le jeu.*

Grâce à la collaboration de son corps académique, l'UCL a été en mesure de planifier un ensemble axé, dès sa première phase (1972), à la fois sur l'économie des moyens et sur la qualité environnementale et urbaine. La forte densité et la contiguïté des constructions, la qualité des espaces publics, exclusivement réservés aux piétons, l'accessibilité, dès 1976, par chemin de fer, le contrôle de l'architecture, des matériaux et des gabarits et l'absence d'immeubles en hauteur ont pu contribuer à créer un paysage urbain attractif. Par ailleurs, l'attention portée à la qualité de l'air et de l'eau, le chauffage collectif au gaz naturel, l'égouttage séparatif, la collecte des eaux pluviales dans un bassin de retenue traité en lac d'agrément, ont contribué à la qualité environnementale. Ce lac constitue un exemple de synergie entre l'économie des moyens (réduction du diamètre des égouts) et la qualité environnementale, puisqu'il retient l'eau pluviale au lieu d'augmenter le débit des cours d'eau en aval, et constitue un atout paysager favorable au développement résidentiel. Le parti urbanistique de créer des petits ensembles par phase le long d'un axe piéton est-ouest a permis de minimiser le coût d'infrastructure et de faire appel à de petits investisseurs et constructeurs. Le parcellaire résidentiel de caractère urbain (1 à 2 ares) a renforcé ce parti urbanistique et accéléré sa mise en œuvre.

*Louvain-la-Neuve a réussi sa greffe lorsque la population non universitaire a pris le dessus sur celle de l'université ?*

La population non universitaire est devenue majoritaire dès les années 1980, attirée par la qualité de vie urbaine et diversité des activités culturelles, souvent liées à la vie universitaire. L'ouverture en 2005 du centre de commerces et de loisirs "L'Esplanade", à côté de la gare, et la nouvelle rue Charlemagne, ont apporté une diversité accrue d'offre de commerces, parallèlement à une diversité accrue de clients et de résidents. Le succès de "L'Esplanade" appelle aujourd'hui à un projet de doublement de sa surface, accompagné d'une extension de l'offre de logements. Un musée nouveau financé par le mécénat, y est implanté, l'emblématique musée Hergé. Et un autre est en projet. Par ailleurs, la transformation prochaine de la gare, trentenaire, en un terminal du Réseau express régional bruxellois, augmentera fortement sa fréquentation.

*Quarante ans après, choisiriez-vous des solutions différentes, physiques ou sociales, étant entendu qu'il y avait des limites politiques ?*

Dans le contexte politique du "Walen buiten", nous avons étudié différentes localisations possibles. Il fut ainsi question de nous localiser à Bruxelles et plus particulièrement à Woluwe, où s'est établie la faculté de médecine et qui aurait pu accueillir l'ensemble de l'UCL, mais les autorités académiques qui étaient très régionalistes ont rejeté cette hypothèse trop

bruxelloise/bilingue présentée par le Premier ministre de l'époque. De ce fait, Bruxelles aurait eu deux grandes universités, comme [Amsterdam](#), au lieu d'une. L'on pensa aussi à une localisation à Namur ou à [Wavre](#) (où un grand terrain était disponible), mais nous nous sommes heurtés à un "non possumus" des villes en question. Namur était déjà le fief de l'université jésuite alors que Wavre craignait de perdre sa majorité électorale socialiste - mais elle l'a perdue de toute manière. Finalement, l'UCL s'est implantée dans une petite commune désireuse de l'accueillir. Ce fut en l'occurrence Ottignies - 3 800 habitants - sous l'impulsion très volontariste de son bourgmestre de l'époque, le comte Yves du Monceau. Voilà pourquoi l'UCL s'est implantée à la campagne mais le modèle était urbain (Leuven) et les contre-modèles étaient les campus anglais, français, allemands, italiens, etc. de monoculture universitaire qui étaient destinés à éloigner les troubles potentiels des populations étudiantes. L'Université de Lille-Hannappe est un modèle de paysage antiurbain, où il n'y a ni offre ni demande de logement et où l'on prend sa voiture pour aller à la cantine

*Quelles sont les perspectives d'avenir pour LLN ?*

Louvain-la-Neuve est aujourd'hui un pôle de services régional. Celui-ci constitue un nouveau défi pour l'Université, propriétaire de l'ensemble du site, et appelle à une gouvernance élargie, garante du maintien de la qualité environnementale et urbaine de l'ensemble, mais dont l'UCL ne serait plus l'acteur dominant. En effet, au niveau de l'Université, la compétition mise en place par le processus de Bologne l'oblige à mettre en priorité l'accent sur la qualité de l'enseignement et de la recherche, au détriment de l'urbain. Au niveau municipal, la commune d'accueil, Ottignies, devenue ville d'Ottignies/Louvain-la-Neuve, a adapté ses services à une population en expansion et pourrait dès à présent jouer un rôle accru dans le développement et la gestion des équipements urbains. Les institutions régionales se sont renforcées en parallèle avec le développement d'Ottignies/Louvain-la-Neuve et des communes voisines, en particulier la ville de Wavre. La collaboration avec l'Intercommunale du Brabant wallon - IBW - constitue à cet égard un précédent intéressant pour des partenariats futurs. Lorsqu'une partie de la zone universitaire réservée à l'industrie s'est vue dotée du statut de parc industriel d'intérêt national, l'Université a spontanément pris contact avec l'IBW en vue d'une gestion commune de l'ensemble industriel. Ce partenariat "public-public", en amont de partenariats "public-privé" a été bénéfique aux deux parties. La SDRW y a aussi construit du logement. Espérons que ce modèle puisse engendrer d'autres partenariats bénéfiques au développement de l'ensemble diversifié formé d'Ottignies/Louvain-la-Neuve et de Wavre.

*On peut envisager aussi un partenariat avec la SNCB pour le RER ?*

Le développement de la gare RER et ses abords constituent un autre exemple de partenariat possible. L'intérêt de la SNCB est de desservir des migrants quotidiens venus en voiture des communes environnantes, en leur offrant de l'espace de stationnement, tandis que l'intérêt de la ville est de réserver un maximum d'emplacements pour les habitants et les utilisateurs du site. Un partenariat devrait permettre un équilibre, voire une synergie entre ces objectifs, notamment en étudiant simultanément le plan des constructions des espaces publics et du parking, y compris l'installation de services à la clientèle des parkings, thème qui relève de ce qu'aux [Etats-Unis](#) on appelle "la parcologie" ou optimisation de la gestion de parkings à usagers multiples.

**Pierre Laconte a développé différents aspects sur l'avenir de Louvain-la-Neuve dans "La recherche de la qualité environnementale et urbaine : le cas de LLN, Lyon, Editions du Certu, 2009.**

Cet article provient de <http://www.lalibre.be>

