

n° 1 hiver/winter 2004/2005

CITYLAB

Revue de maîtrise d'œuvre urbaine
Review of Urban Design and Planning

Paris extra-muros
Cergy-Pontoise
Tokyo • Shanghai • Doi Tung

M A R D A G A

Les Ateliers internationaux de Maîtrise d'œuvre urbaine • Cergy-Pontoise • Ile de France
Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise



• **Pierre Laconte urbaniste**
pierre.laconte@euronet.be

Aménagement d'une ville nouvelle autour d'une gare nouvelle : le cas de Louvain-la-Neuve

A Different Kind of New Town : Louvain-la-Neuve

Le choix urbanistique de construire une ville universitaire nouvelle pour y accueillir l'Université Catholique de Louvain (UCL) a été fait il y a quelque 35 ans, en 1968, par le Conseil d'Administration de l'Université, sur la proposition de son Administrateur général, le Professeur Michel Woitrin. L'Université 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, et ne souhaitait pas construire un campus isolé.

L'objectif était de recréer un milieu urbain et universitaire comparable à celui des villes universitaires européennes, marquées par la mixité entre les fonctions urbaines et universitaires, dont la ville de Louvain était un exemple. Après avoir tenté différentes possibilités d'implantation au sein de villes existantes l'UCL accepta l'invitation de la Commune d'Ottignies (4 000 habitants) et de son Bourgmestre, le Comte Yves du Monceau de Bergendal, à s'installer à la périphérie de cette commune, sur un plateau légèrement vallonné longeant la Route Nationale Bruxelles – Namur et à y acquérir quelque 1 000 ha de terres agri-

The decision to build a new university town instead of a campus for the Catholic University of Louvain (UCL) was taken 35 years ago, in the year 1968, when the Board of Directors of the University okayed the proposal made by Professor Michel Woitrin, its General Administrator. New Flemish laws on the use of languages had compelled the francophone part of the university to move from the city of Louvain, where it had existed for 500 years.

The aim was to recreate an urban and university environment similar to that of classic university towns just like Louvain. After examining several options, the UCL accepted the invitation proffered by the small town of Ottignies and its burgomaster, Count Yves du Monceau de Bergendal, to settle at the periphery of the town on a gently undulating plateau along the National Brussels-Namur Road, and buy a thousand hectares of agricultural land there. The then government had agreed only



Contributions

coles. L'initiative urbanistique de l'Université 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 une loi interdisant à l'Université toute vente de terrains avant 2020. Cette disposition amena l'université, non certes à renoncer à son projet, mais bien à le réaliser en ne cédant aux constructeurs privés que des baux emphytéotiques (27 à 99 ans), ce que permettait une loi datant de l'époque hollandaise (1824). La totalité du terrain appartient donc à l'Université.

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 1969 (Raymond Lemaire, Jean-Pierre Blondel et Pierre Laconte). Le Plan directeur fut adopté en 1970 et révisé en 1993 (Jean Remy).

Étant donné que les équipements autres qu'universitaires devaient être financés par le marché, la réalisation de la ville devait nécessairement se faire par petites étapes, constituées chaque fois d'un ensemble urbain 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 Place et de la Bibliothèque des sciences (1972). Sa réalisation fut confiée par le Groupe Urbanisme Architecture à différents architectes, de tendances diverses, selon un plan directeur détaillé. Celui-ci comprenait notamment les voiries et réseaux divers, la rue piétonne, les espaces

to finance various university facilities, and disliked the notion of a French-style University. It passed a law that forbade the university from selling plots of land until 2020. However, far from abandoning the project, the University pressed ahead, issuing long term leases for the development of the ground.

The UCL commissioned the Urban Planning and Architecture Office (R. Lemaire, J.P. Blondel et P. Laconte) to work out the Master Plan and undertake the architectural coordination of the new town.

The actual development of the town had to be done in stages, with self-contained units, because all facilities that were not directly connected to the university needed to be privately financed. Each stage of development had to include houses, blocks of flats, shops and university buildings. The first stage grew around the Faculty, the Square and the Science Library (1972). Then followed a pedestrian axis (rue des Wallons) towards the new railway station. The SNCB (Belgian National Railway Company) agreed to build a 4km long junction to the Ostend-Brussels-Basel railway line. The University financed the building of the railway station and the connected buildings, which opened in 1976.

The urban axis then developed further along the Grand Rue towards the Grand Place. This will be the site of the future Grande Aula, some cinemas, a museum and shops, and will continue onwards towards the Church and the Sports Centre.

The railway station is therefore a key point for urban development. Since

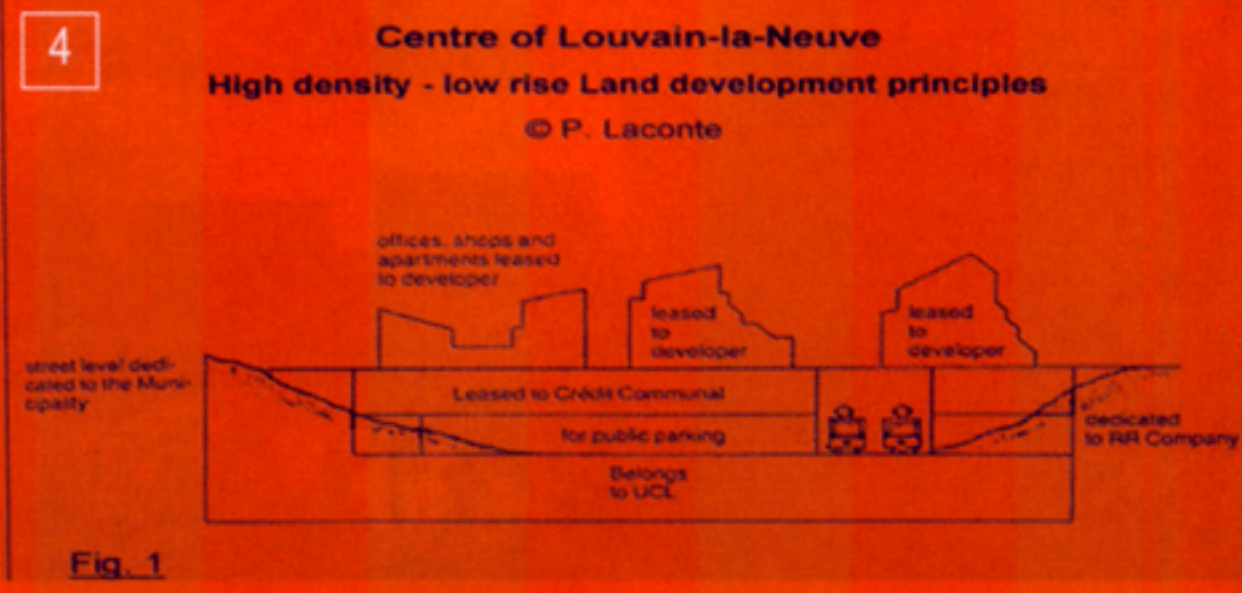
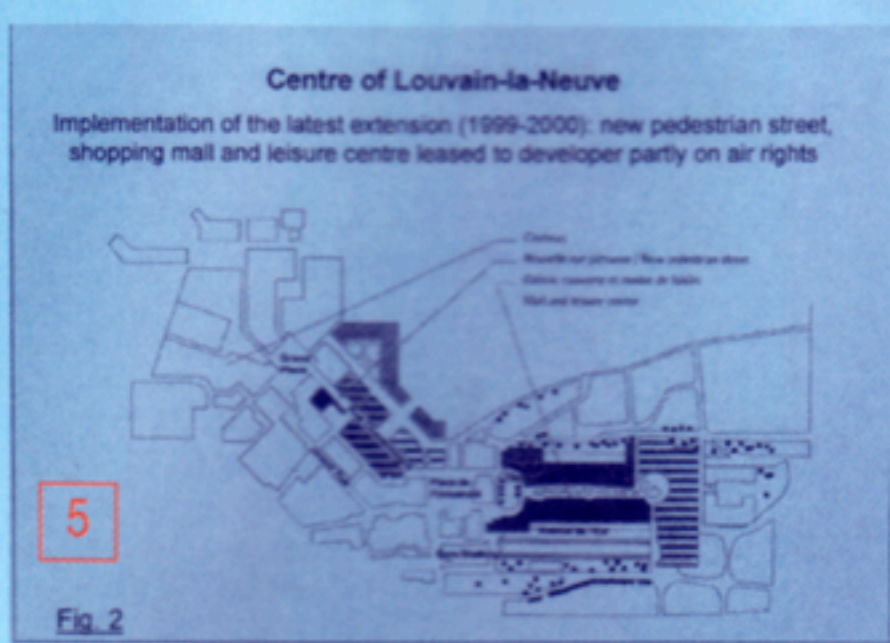


Fig. 1



Le cas de Louvain-la-Neuve

publics et un lotissement formé de parcelles étroites le long d'un axe piéton. Cet axe était destiné à se prolonger, si les circonstances devaient le permettre, et prévoyait une forte densité bâtie mais uniquement des 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 étaient en outre destinés à permettre un recyclage ultérieur de la ville parcelle par parcelle. Les architectes choisis furent tous de nationalité belge et chargés d'un seul bâtiment, à l'exception de l'architecte chargé de la Faculté des sciences appliquée et de l'École d'architecture, architecte britannique à qui furent confiés par la suite quatre autres bâtiments, en divers points du site universitaire.

C'est selon cet axe, baptisé rue des Wallons, que se poursuit le développement urbain, en direction de ce qui devait devenir la nouvelle gare et la Place de l'Université. La Société des chemins de fer belges accepta de réaliser un embranchement de 4 km à la ligne Bruxelles-Bâle, partiellement en tunnel. La gare elle-même, souterraine, et les bâtiments en superstructures furent réalisés par l'Université, pour y installer siège administratif ainsi qu'une galerie commerciale, et mis en service en 1976. L'axe urbain se poursuit ensuite le long de la Grand-Rue (bâtiments universitaires, commerce et loisirs, notamment le Théâtre Jean Vilar, et logements), vers la Grand-Place, lieu de la future Grande Aula, du complexe

2001, the non-university related population has exceeded the population connected to university jobs and that shows just how successful the town has been. The non-university population has been attracted by the numerous cultural activities generated by the university. Conversely, the university population often lives outside.

Thanks to the central location of the station, it became possible for the real estate market to plan adequate high density housing, without having to resort to infamous tower blocks (concept "high-density - low rise"). The daytime population (2002) is 37,000, which translates to roughly 100 jobs/inhabitants per ha in the central part of the town. Because of its high density, traffic in the city centre is mainly pedestrian, often via passages through the courtyards of buildings. Access to the city from the outside is either by car or via public transportation (direct train or bus connections to Brussels, and direct access via the Brussels-Namur highway). This urban concept – both compact and green – is by far the best in terms of savings in energy consumption and greenhouse gas emissions, since cars are not needed.

In order to relocate the railway line and access road underground, and in order to provide sufficient parking spots, a decision was made to build an overpass of roughly 3 ha, as well as two underground levels for the station, parking lots and the various support services. The overpass was easily inte-

Recréer un milieu urbain et universitaire comparable à celui des villes universitaires classiques



6

de cinémas, du musée, de bâtiments universitaires et de commerces, puis en direction de l'Eglise et du Centre sportif.

La gare souterraine est donc depuis 1976 le point central du développement urbain, réalisé pour l'essentiel sur un axe principal et ses embranchements, dans un rayon de 600 m autour de cette gare (voir photos de la gare, côté voies et côté place). Grâce à la situation centrale de la gare, une densité d'ensemble élevée devenait plausible et acceptable pour le marché immobilier résidentiel privé, malgré la localisation dans un site rural et l'emphytéose.

Depuis 2001, la population résidente non-universitaire dépasse la population liée à l'emploi universitaire, ce qui atteste le succès objectif de l'opération. Une population non liée à l'université est en effet attirée par les nombreuses activités culturelles engendrées par l'Université. Inversement la population universitaire habite souvent en dehors, notamment à Bruxelles. La population diurne (2004) est d'environ 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) participe activement aux choix urbanistiques. 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 photo). L'accessibilité depuis l'extérieur est assurée par une liaison directe (train et bus) avec Bruxelles et par un accès direct à l'autoroute Bruxelles-Luxembourg).

Cette forme urbaine, à la fois compacte et verte, est de loin la plus économique en déplacements mo-

grated into the site topography - actually a dry valley - and helped to provide a smooth connection between the rue des Wallons and the artificial ground of the Grand Rue. It was, however, necessary to call upon private investments to finance the high costs of the overpass. The University therefore negotiated with the developer Wilhelm & Co to develop a mixed use project of more than 100,000 m² on the overpass (shops, housing, offices, leisure and parking lots). The project was called Esplanade and now belongs to the French Group Klépierre (Paris). The opening is planned for autumn, 2005 - see views and plans.

Pierre Laconte

ILLUSTRATIONS

1 Vue de la gare depuis les voies – Emplacement du Centre d'achats et de loisirs Esplanade • 2 Vue de la Place de l'Université et du bâtiment abritant la gare • 3 Passage à l'intérieur d'une cour de bâtiment sur dalle • 4 Coupe schématique de la gare et du centre urbain • 5 Plan du centre d'achats et de loisirs l'Esplanade – ouverture 2005 (source : Wilhelm & Co) • 6 Vue de la rue piétonne nouvelle qui fait partie de l'Esplanade (id.) • 7 Vue générale depuis le lac

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Laconte, P., "L'emphytéose, une expérience foncière originale", dans : d'Haenens, A., *L'Université catholique de Louvain, Vie et mémoire d'une institution*, Bruxelles, La Renaissance du Livre, 1993
- Lemaire, R., "Ville nouvelle : quelle ville ?", Bruxelles : *Habiter* n° 68-69, 1976 (numéro spécial Conférence Habitat).
- Mertens, A., *Louvain-la-Neuve, une aventure urbanistique*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- 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.

7



torisés, en consommation d'énergie et en émissions de gaz à effet de serre. 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 autoroutes et aux télécommunications, être dispersées à tout vent.

Pour permettre la mise en sous-sol de l'accès ferroviaire et automobile et un nombre suffisant d'emplacements de stationnement, une dalle d'environ 3 ha (1% de la surface totale du centre fut estimée nécessaire (voir schéma). Cette dalle comporte deux étages en sous-sol, regroupant à la fois la gare, les routes de desserte, le stationnement et des services logistiques. Surplombée d'immeubles bas, elle se situe dans la logique topographique du site, constitué d'un fond de vallée sèche, et a permis de réaliser un raccord invisible entre le sol naturel de la rue des Wallons et le sol artificiel de la Grand Rue. Il n'en reste pas moins qu'en l'absence de tout financement public, le surcoût résultant de cette dalle entraînait nécessairement le recours à des promotions privées de plus grande échelle que jusqu'alors. Cette nécessité fut génératrice d'un élément d'artificialité dû à l'anonymat de l'espace souterrain, en contraste avec l'animation des rues en surface. Le projet de promotion privé le plus important est celui de la société Wilhelm & Co, qui prévoit la réalisation d'un centre multi fonctionnel comprenant 130 000 m² de bâtiments et 150 000 m² d'infrastructures et de parkings en substructure. Pour la réalisation de ce projet de 260 millions d'euros, appelé L'Esplanade, le promoteur s'est associé à Klépierre (Groupe BNP-Paribas), qui a acquis le volet commercial et de loisirs en l'état futur

d'achèvement et en assurera la gestion. Son inauguration est prévue pour octobre 2005. La longue rue commerçante prévue dédoublera la Grand Rue sur toute sa longueur et renforcera le caractère linéaire du centre-ville – voir vues et plans.

Le centre-ville n'occupant qu'un tiers des terrains acquis par l'Université, le reste a été consacré, toujours par emphytéose, à des centres de recherche et de développement privés, aménagés et gérés selon la logique urbanistique des parcs industriels, à un terrain de golf et à des espaces verts. Le plan directeur a prévu, dès la première phase, un égouttage séparatif, toutes les eaux pluviales étant conduites vers le point le plus bas du site, aménagé en lac de retenue et d'agrément, entouré d'immeubles de logements. Une forêt vallonnée de quelque 300 hectares (Bois de Lauzelle) a été maintenue dans son état initial, à titre de réserve naturelle.

Louvain-la-Neuve a été un des deux projets urbains représentant la Belgique à la Conférence des Nations Unies Habitat (Vancouver 1976) et a obtenu en 1982 le Prix Abercrombie de l'Union Internationale des Architectes. Elle attire de nombreux visiteurs (elle figure au Guide Michelin vert).

Pierre Laconte

L'auteur préside la Fondation pour l'environnement urbain (www.ffue.org). Il a été un des trois membres de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme Architecture de l'UCL. Il est vice-président de l'Association internationale des urbanistes et membre du Conseil scientifique de l'Agence Européenne de L'Environnement, en charge des questions urbaines. Son ouvrage *Mutations urbaines et marchés immobiliers* (Oyez 1978) a obtenu le Prix Droit-Economie 1974-1978 du Crédit Communal de Belgique.