

# Conférence-débat

## « Profession urbaniste ? » - Pierre Laconte



Conférence de rentrée du 11/09/2017 de  
l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL)

### **Introduction.**

Pour sa conférence de rentrée 2017/2018, l'IAUL de l'Université de Lille 1 a demandé à deux urbanistes aux cheminements atypiques, en l'occurrence Yves Chapuis et moi-même, de relater leurs parcours, de souligner les étapes et les personnages qui ont marqué leur carrière, de retracer leur engagement et d'évoquer les compétences qui leur semblent aujourd'hui nécessaires pour exercer la profession d'urbaniste dans ses multiples déclinaisons.

Ma présentation portera sur « l'itinéraire d'un urbaniste atypique », et un zoom sur le lien entre cet itinéraire et mes ouvrages. En particulier sur mes ouvrages consacrés à l'aménagement du territoire et la mobilité à Bruxelles, sur la ville nouvelle universitaire de Louvain-la-Neuve, et enfin sur les critères d'évaluation des bonnes pratiques en matière de villes durables ou reconnues comme telles internationalement.

### **1. L'urbanisme à Bruxelles.**

Rien dans mon curriculum universitaire (Doctorat en droit belge) ne me prédestinait à m'intéresser professionnellement aux villes et à l'environnement.

Le hasard a voulu que la Belgique ait voté en 1962 une Loi organique sur l'aménagement du territoire dont l'application pour Bruxelles-Capitale, notamment les permis de bâtir, fut confiée à un Vice-Gouverneur du Brabant, nommé à cet effet. Le jeu des équilibres politiques et linguistiques m'amena à être désigné pour diriger le cabinet du Vice-Gouverneur pour l'aménagement du territoire.

L'adaptation à ce défi me fit rencontrer beaucoup de monde dans le secteur de l'aménagement, en particulier trois personnes dont l'influence me fut des plus bénéfique, depuis les années 60 jusqu'à aujourd'hui.

### **D'abord Raymond Lemaire.**

Raymond Lemaire était professeur d'histoire des villes et de l'architecture à l'université de Louvain – UCL et fut le responsable de la transformation d'un ensemble urbain délabré et promis à la démolition, le vieux Béguinage de Louvain (ill. 1), propriété de l'université, en un quartier universitaire des plus réussi et aujourd'hui classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Illustration 1 : Vue du Béguinage de Louvain.

Il me convainquit de ce que cinq millénaires de civilisation urbaine avaient plus à nous apprendre sur le succès d'une ville ou d'un quartier que quelques décennies d'urbanisme fonctionnaliste, c'est-à-dire d'un urbanisme où chaque fonction occupe un espace spécialisé, « chaque chose à sa place », ce qui était le crédo dominant des années 60, notamment dans les enseignements universitaires. Ce fut une chance pour moi d'avoir échappé à cet enseignement et d'avoir au contraire été associé pendant quelque vingt ans à la personnalité hors du commun de Raymond Lemaire.

#### **Ensuite Françoise Choay.**

Françoise Choay m'a fasciné dès les années 60 par son approche, qualifiée de « culturaliste ». Son ouvrage *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie* (ill. 2).

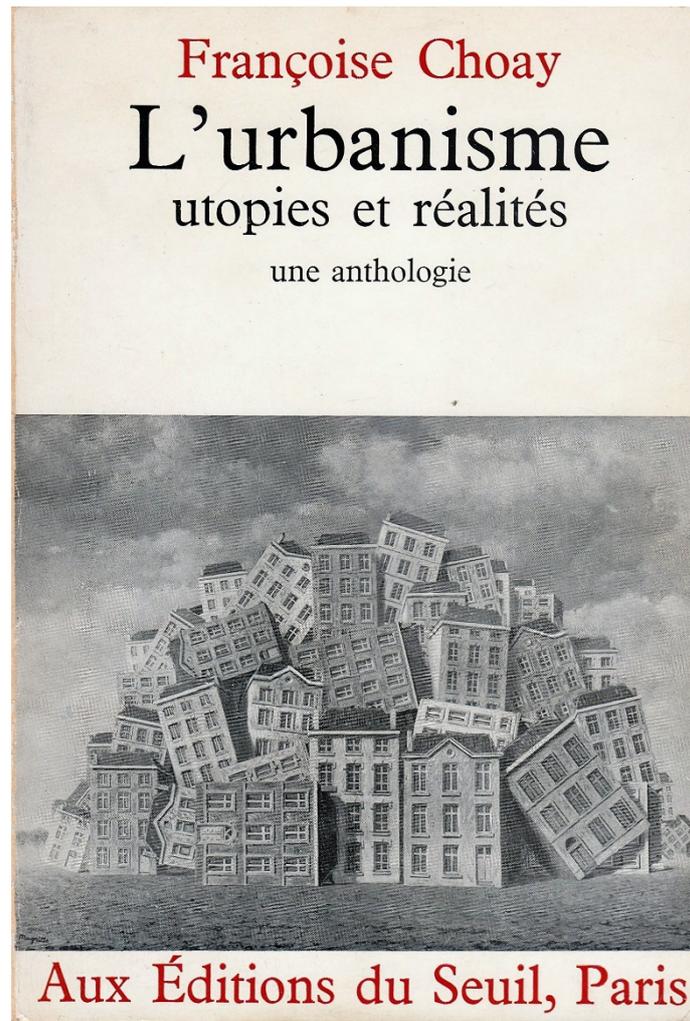


Illustration 2 : Couverture du livre de Fr. Choay.

Le livre situe les idées sur la ville dans leur cadre idéologique. La place accordée à l'automobile dans les projets, les rôles des espaces publics, des rues, des espaces publics et des édifices, la consultation citoyenne, l'esthétique et le spectacle urbains, la conservation du patrimoine, les frontières de la ville et le combat de l'urbain dilué contre la ville dense reflètent des idéologies sous-jacentes sur le pouvoir dans la société à l'aube des Golden Sixties. Ses ouvrages et son contact critique et amical m'ont inspiré tout au long de mon activité professionnelle.

#### **Enfin Charles Haar.**

Charles Haar, Professeur de droit à l'Université de Harvard, était l'auteur du textbook classique *Land-Use Planning: A Casebook on the Use, Misuse and Re-Use of Urban Land* publié en 1959.

Sa thèse récurrente était que pour pouvoir réaliser un bon projet urbain l'auteur doit non seulement avoir une vision spatiale de qualité mais aussi bien connaître les contraintes juridiques et les moyens légaux de pouvoir se faire entendre des décideurs dont dépend la mise en œuvre de son projet, au besoin avec l'aide des tribunaux. Il parvint par exemple à faire arrêter les déversements d'eaux polluées dans la Baie de Boston, par des actions légales, malgré les fortes pressions des propriétaires d'usines, soutenus par les élus et les syndicats, et faire arrêter différents grands projets en cours. Ces

décisions de justice ont rapidement entraîné la revitalisation complète du front de mer de Boston, devenu un quartier très attractif (ill. 3).



Illustration 3 : Boston, vue du front de mer.

Son enseignement m'a permis de réaliser l'importance des droits de propriété foncière et d'autres instruments juridiques pour réaliser des projets complexes tels la ville nouvelle universitaire de Louvain-la-Neuve.

#### **Revenons à présent sur l'urbanisme à Bruxelles.**

Je ne fus pas long à découvrir que la Loi belge de 1962 était une construction voulue par les principaux promoteurs, en faveur de ces mêmes principaux promoteurs, avec le plein appui du Gouvernement (ill. 4).

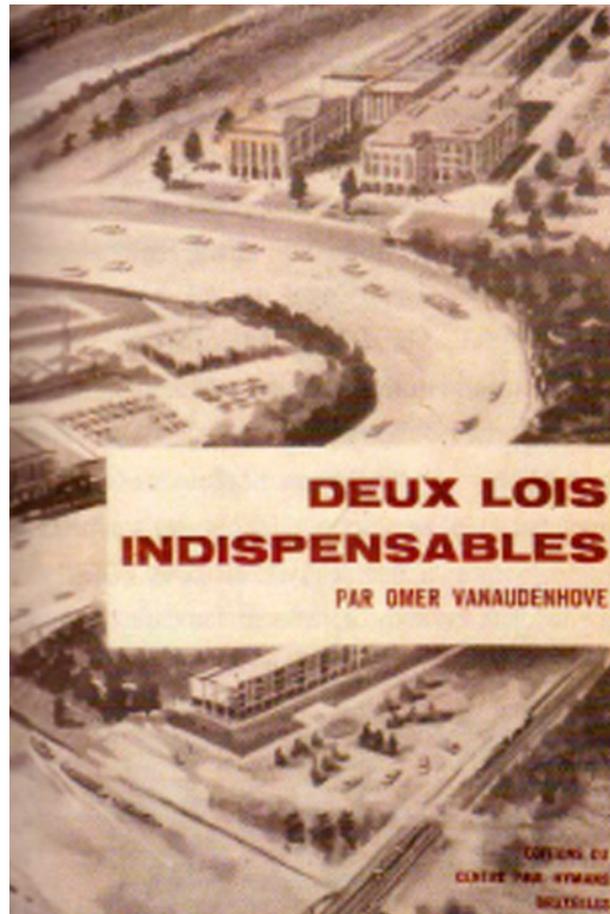


Illustration 4 : Deux lois indispensables (Loi sur l'Urbanisme/Fonds autoroutier à péage fictif).

Ainsi la loi de 1962 donnait au propriétaire de la moitié d'un îlot le droit d'être chargé de l'aménagement de l'îlot entier, en fait d'exproprier le reste. Le demandeur de permis non satisfait de la décision du fonctionnaire délégué, administration de l'État, pouvait en outre aller en appel auprès d'un pouvoir subordonné, le conseil provincial, sorte de conseil départemental, notoirement proche de l'électeur. Il pouvait enfin tenter de démontrer que sa demande correspondait à la vocation normale du bien, donc bloquer l'interdiction et faire pression sur le fonctionnaire délégué.

Ces dispositions des plus permissives ont entraîné une énorme surproduction d'immeubles de bureaux à Bruxelles. Ce boulet de bureaux excédentaires vacants de faible qualité continue un demi-siècle plus tard à peser sur le marché et à décourager une architecture nouvelle de qualité.

La traduction académique de cette expérience fut une thèse de doctorat en sciences économiques, sous la direction de Jean Remy, auteur notamment de l'ouvrage « La ville phénomène économique », également un de mes maîtres à penser. L'ouvrage issu de cette thèse « Mutations urbaines et marchés immobiliers : le développement des immeubles de bureaux à Bruxelles » obtint le prix « droit-économie » du Crédit Communal, la banque des communes. Il appliquait notamment à Bruxelles le concept de filtrage (« filtering down ») c'est-à-dire la descente aux enfers graduelle de la construction neuve à la friche, et le concept de percolation, c'est-à-dire la transformation d'un même immeuble d'une fonction à rendement faible vers une fonction à rendement plus élevé.

Cet ouvrage a pu modestement contribuer au mouvement associatif bruxellois. La forte réaction d'associations d'habitants de quartiers contre des projets publics ou privés de plus en plus

dévastateurs finit par avoir quelque effet. Ainsi par ex. la démolition de la Place du Grand Sablon et de ses antiquaires (ill. 5).



Illustration 5 : Place du Grand Sablon.

Elle fut arrêtée de justesse en 1967 par une campagne de l'association « quartier des arts ». Elle fête cette année son cinquantième anniversaire.

Plus tard des procédures de concertation obligatoire avec les associations d'habitants ont été mises en place avec succès mais depuis les années 1990 une génération de jeunes promoteurs fait à nouveau la loi. En pratique un nouveau Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT), actuellement en cours de discussion au Parlement bruxellois, devrait permettre une nouvelle vague de laissez-faire au bénéfice de constructions massives et sans caractère (ill. 6).



Illustration 6 : Projet de reconstruction de la Cité administrative (arch. Jaspers-Eyers).

## 2. De Bruxelles à Louvain-la-Neuve (LLN).

La fin des années 60, marquées en France par les événements de 1968, fut en Belgique marquée par la montée en puissance des aspirations nationales de la Flandre, et donc de revendications territoriales. Un moment fort en fut la campagne visant à supprimer l'enseignement universitaire en français dans la ville flamande de Louvain/Leuven. Un peu comme si le Gouvernement du Québec avait voulu supprimer l'Université anglophone McGill de Montréal.

L'Université francophone devait donc se préparer à disparaître ou à déménager. Elle pouvait le faire soit en s'installant à Bruxelles, ville officiellement bilingue, soit en Wallonie, territoire exclusivement francophone.

L'installation à Bruxelles était soutenue par le Baron Fallon, maire démocrate-chrétien d'une des principales communes bruxelloises et qui mettait à la disposition de l'Université 40 hectares, espace équivalent à la totalité des terrains occupés par ses bâtiments à Louvain. Le Gouvernement, à majorité démocrate chrétienne, soutenait fortement cette implantation. Cependant au sein du Conseil d'administration de l'Université une majorité était idéologiquement favorable à une implantation « en terre wallonne », purement francophone. Cette vue correspondait aux vœux du Comte du Monceau, maire d'une commune de 4.000 habitants, Ottignies, qui ambitionnait de la voir devenir Cité universitaire. Le Comte David gagna contre le Baron Goliath.

L'Université refusa donc l'offre bruxelloise (et son financement) et se replia sur la Wallonie – où le financement restait à trouver. Un plateau inhabité de 920 ha fut proposé par la commune et acquis par l'université (ill. 7).



Illustration 7 : Site de la nouvelle université en 1969.

L'université se mit alors en quête d'un auteur de projet capable de concevoir un nouveau Louvain sur ce plateau désert, un mini Saclay.

L'architecte américain Victor Gruen, pionnier des centres d'achat, fut désigné par l'Administrateur général Michel Woitrin. Victor Gruen présenta un projet formé d'une grande plateforme climatisée surmontée de tours. Cette proposition fut rejetée avec véhémence par la communauté universitaire, attachée à la ville de Louvain, obligeant l'université à trouver d'urgence un Plan B. En clair des

urbanistes maison. Ce furent Raymond Lemaire, sur la foi du Béguinage de Louvain, et moi-même, dont elle connaissait l'expérience juridique et économique en matière d'urbanisme. Le groupe, appelé « Groupe Urbanisme-Architecture » fut complété par Jean-Pierre Blondel, Professeur à l'École supérieure d'architecture « La Cambre ». Il fut officialisé en octobre 1968 (Laconte 2011).

Sa mission était d'aménager le terrain de 920 ha au coût d'infrastructure le plus bas possible – dans la limite du budget des universités – et d'en assurer la coordination architecturale (sans faire lui-même de l'architecture).

Le « Groupe Urbanisme-Architecture » se mit immédiatement au travail, avec l'aide d'une équipe de jeunes architectes de « La Cambre » et des conseils de Jean Remy, et présenta un projet de plan directeur, approuvé par l'Université en 1970 et dont la première phase fut mise en service en octobre 1972.

### **3. Le mode opératoire du « Groupe Urbanisme architecture », ou l'« Arte Povera » de l'urbanisme.**

LLN a constitué dès sa conception, une aventure urbanistique atypique exprimant la volonté de la Communauté universitaire louvaniste francophone de recréer le milieu urbain diversifié de Louvain/Leuven, sa ville d'implantation historique, et non un campus monofonctionnel (ill. 8).



Illustration 8 : Place de l'Université à Louvain/Leuven en 1969.

Le nouveau gouvernement, issu des élections de 1968, peu favorable à l'implantation d'une université catholique en Wallonie, voulut empêcher l'UCL d'être le promoteur d'une nouvelle ville, en faisant voter en 1969 une loi lui interdisant de vendre ses terrains.

Cette loi s'est révélée être bénéfique pour le projet urbain. En effet 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 sa propre vision de l'urbanisme, en opposition avec le fonctionnalisme dominant des années 60. Un modèle d'emphytéose est le Rockefeller Center, développé par l'Université Columbia.

Grâce à la collaboration de divers membres de son corps académique, l'UCL a été en mesure de planifier techniquement un ensemble axé, dès sa première phase (1972), à la fois sur la qualité

environnementale et urbaine et sur l'économie de ses ressources. Les moyens propres de l'UCL se limitaient en effet aux subventions annuelles pour les infrastructures universitaires, le reste devant provenir d'autres sources.

Une caractéristique urbanistique innovante, dans le contexte d'incertitude politique et économique du projet, était de prévoir un plan directeur linéaire à croissance variable (« stop and go ») et faible investissement en infrastructures.

Cette volonté d'économie des ressources a amené l'UCL à réaliser un ensemble urbain à faible consommation énergétique. Le point de départ du projet a été une rue piétonne greffée sur la seule infrastructure existante (la route Bruxelles-Namur). Des routes latérales permettaient d'accéder aux parkings des bâtiments (ill. 9). Elles étaient reliées par un passage automobile souterrain sous le parvis de la Bibliothèque des Sciences, édifice iconique de cette première phase (ill. 10 et 11).

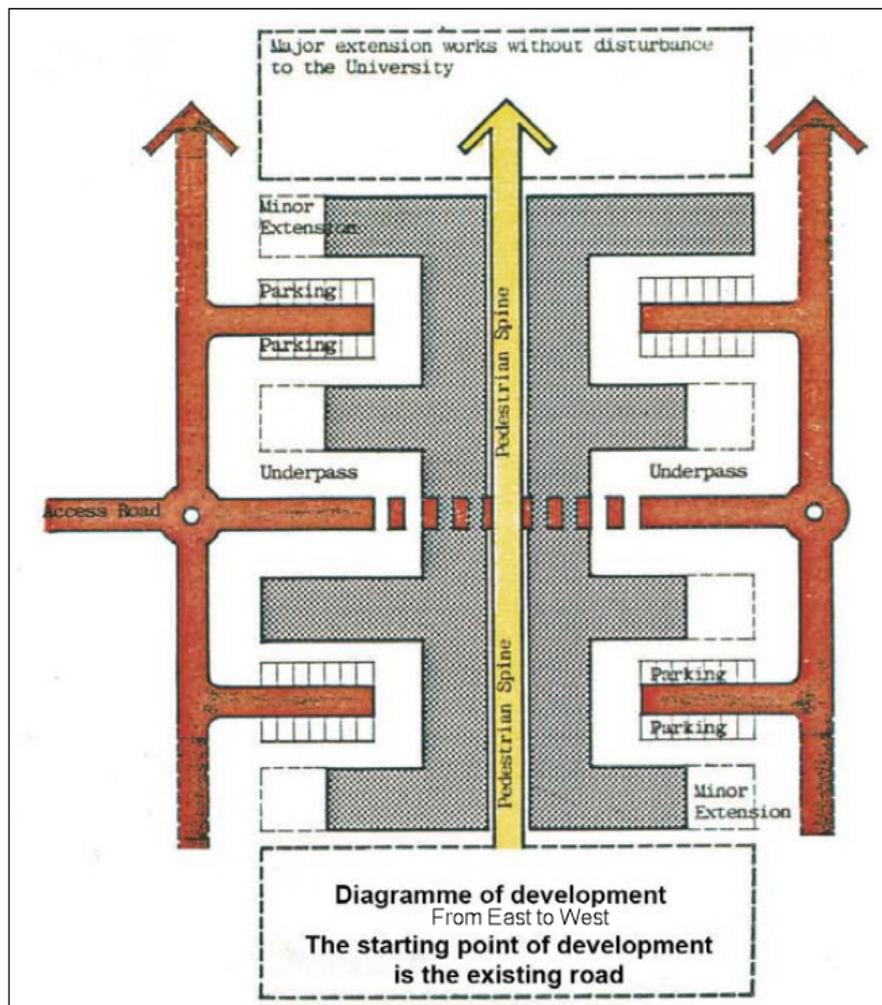


Illustration 9 : Schéma de développement linéaire à partir de la route existante.

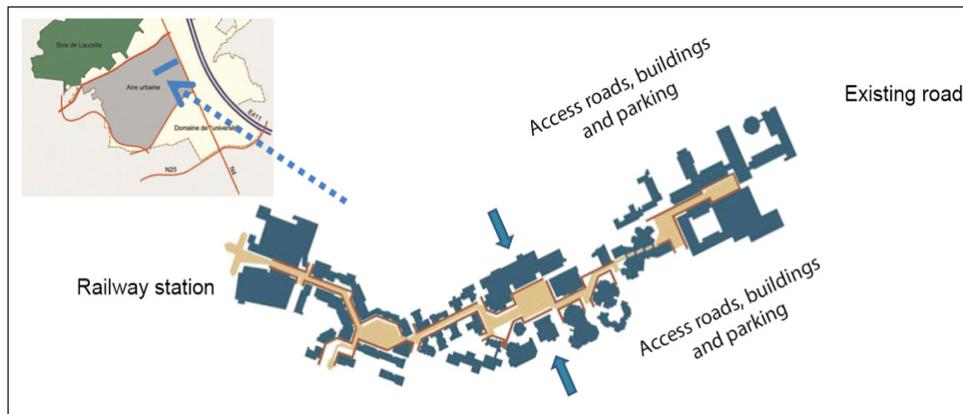


Illustration 10 : Traduction du schéma en design urbain. Succession d'espaces publics.



Illustration 11 : Place centrale de la première phase, Bibliothèque des Sciences.

Le phasage de l'ensemble a été un élément essentiel, chaque phase devant pouvoir fonctionner de manière autonome, même si le projet devait être interrompu (« stop and go »), et déjà s'articuler avec les suivantes, comprenant la future gare, le futur centre-ville et sa continuation vers l'ouest (ill. 12).

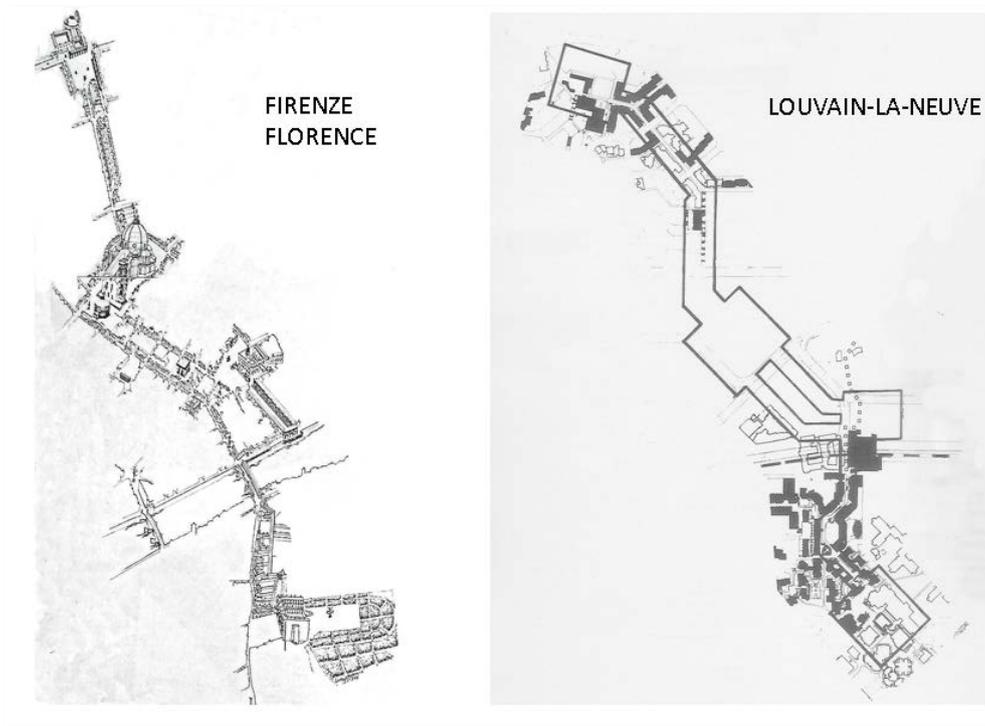


Illustration 12 : Dessin par P. Lombaerde comparant le schéma linéaire de développement de Florence et celui de Louvain-la-Neuve.

La forte densité et la contiguïté des constructions, l'étranglement des rues, l'abondance des espaces publics, exclusivement réservés aux piétons, l'accessibilité, dès 1975, par chemin de fer, le contrôle strict de l'architecture, des matériaux et des gabarits, le mélange des fonctions universitaires et non universitaires et l'absence d'immeubles en hauteur ont pu contribuer à créer un paysage urbain attractif (ill. 13-14-15-16-17).



Illustration 13 : Entrée de la Gare au niveau de la rue piétonne.



Illustration 14 : Placette bordée par des commerces, cafés et le théâtre Jean Vilar.



Illustration 15 : Vue de la Grand'Place.



Illustration 16 : Vue en plongée de la partie centrale des constructions sur la dalle (appartements, bâtiments facultaires, amphithéâtres et espaces verts).



Illustration 17 : Vue générale montrant le bassin de retenue traité en parc d'agrément.

### **Une écocité avant la lettre.**

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 dernier (le lac) constitue un exemple de synergie entre l'économie des moyens (réduction du diamètre des égouts à un cinquième de la norme courante) 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 coût de l'égouttage faisait partie des infrastructures subventionnées pour le parc industriel de recherche, localisé dans la partie supérieure du site, qui a donc financé les réseaux divers de la ville.

Le parti urbanistique de créer des petits ensembles pour chaque phase de développement, le long d'un axe piéton est-ouest a permis de minimiser le coût des voiries et de faire appel à de petits investisseurs et constructeurs, gage de diversité. Le parcellaire résidentiel de caractère urbain (1 à 2 ares) a renforcé ce parti urbanistique et accéléré sa mise en œuvre (ill. 18).

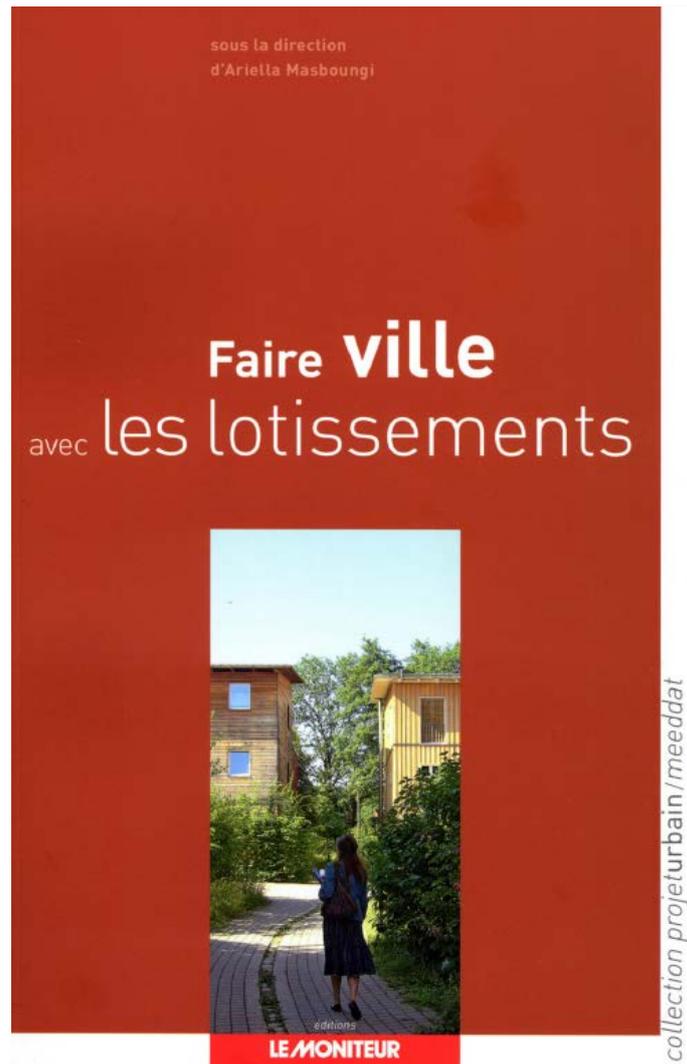


Illustration 18 : Couverture de l'ouvrage d'Ariella Masboungi consacré notamment au système de petits parcellaires de Louvain-la-Neuve.

Ainsi la population non-universitaire est devenue dès 1980 majoritaire, attirée par la qualité de vie urbaine et diversité des activités culturelles, notamment celles liées à la vie universitaire. Elle a constitué dès le départ une Association des habitants de Louvain-la-Neuve, des plus vigilante.

L'ouverture en 2005 du centre de commerces et de loisirs « L'Esplanade », à côté de la gare, et la nouvelle rue commerçante et résidentielle Charlemagne, ont apporté un éventail accru d'offre de commerces, parallèlement à une diversité accrue de clients et de résidents. Le succès de « L'Esplanade » (8 millions de visiteurs par an) appelle à l'horizon 2020 un projet de doublement de sa surface, en partie au-dessus des voies du chemin de fer, accompagné d'une extension de l'offre de logements contigus à la gare. Cette gare, fortement agrandie, est destinée à être la gare de départ d'une des lignes du futur S-Bahn (RER) bruxellois.

Deux musées nouveaux, financés par le mécénat, y sont implantés : l'emblématique Musée Hergé par l'Atelier de Portzamparc (ill. 19) et le nouveau Musée L, abritant les collections d'art de l'université.



Illustration 19 : Musée Hergé (arch. Atelier de Portzamparc), situé sur l'axe central.

Le développement résidentiel de LLN respecte (cinquante ans après sa conception) le cadre général du plan directeur linéaire initial. Mais les acteurs du développement sont aujourd'hui des sociétés immobilières dont le poids est devenu déterminant.

LLN est devenu un ensemble urbain et universitaire après avoir été un ensemble universitaire et urbain.

Le mode opératoire du « Groupe urbanisme-architecture » est expliqué en détail dans l'ouvrage collectif que j'ai dirigé en 2009 avec divers architectes, acteurs et collaborateurs du projet *La recherche de la qualité environnementale et urbaine. Le cas de Louvain-la-Neuve* et dans l'ouvrage de Jean Remy *Louvain-la-Neuve, une manière de concevoir la ville*.

#### 4. LLN, inspiration possible pour l'enseignement de l'urbanisme.

L'université, développeur atypique par nécessité, a mis en place, pour la réalisation de son projet urbain, un ensemble de professions et formations universitaires susceptibles d'un intérêt plus général :

- Mise en place d'un urbanisme de projets selon un schéma directeur linéaire au lieu d'un plan détaillé en attente de projets s'insérant dans un parcellaire préétabli ;
- Primauté au design et à la séquence d'espaces publics par priorité à la construction de bâtiments entourés d'espaces résiduels ;
- Lotissement privilégiant les petits lots, accessibles aux petites entreprises de construction ;
- Architecture paysagère étendue aux espaces délaissés : parkings en plein air, et à la couverture végétale d'espaces vacants ;
- Importance accordée à l'hydrologie urbaine (réservoir traité en lac à niveau variable) et potentiel des espaces inondables dans la ville (ill. 20) ;



Illustration 20 : Boulogne-Billancourt, Parc Trapèze (Agence TER).

- Ingénierie et géotechnique des espaces souterrains (réalisation d'une « dalle » sans coupure avec son prolongement sur sol réel, indispensable et rarement réalisé ;
- Sociologie : participation organisée des résidents via l'Association des Habitants de Louvain-la-Neuve et répartition selon les quartiers et le statut résidentiel - étude des règles de cohabitation de cultures différentes : étudiants-résidents permanents, laïcité et pratiques religieuses exigeantes, droit de la différenciation ;
- Études juridiques, foncières et immobilières notamment le recours à l'emphytéose qui permet au propriétaire de reconstruire la ville sur la ville et de choisir ses partenaires privés ;
- Administration de projets : les projets de construction sont approuvés d'abord par l'université (en tenant compte des vues de l'Association des habitants de LLN – AHLLN), et ensuite par les autorités municipales et régionales (pour lesquelles des programmes de formation ont été prévus dès l'origine).

### **5. De l'urbanisme au transport.**

En 1985, je devins secrétaire général de l'Union internationale des transports publics (UITP), association professionnelle des métiers de la mobilité, de leurs autorités et des industries connexes. Ce fut un nouveau défi de taille car les disciplines de l'urbanisme et du transport se meuvent dans des univers différents et sont enseignées à part.

Plutôt que de se restreindre comme jusqu'alors à la défense du seul transport public organisé l'UITP a élargi ses études, colloques et expositions professionnelles à tout le domaine de l'intermodalité des transports. Intermodalité axée sur la demande et non sur la seule convenance des opérateurs (ill. 21).



Illustration 21 : La nouvelle Gare Schuman (train et métro superposés dans le même espace).

L'UITP, laboratoire de la mobilité à l'échelle internationale, a désormais des bureaux dans les cinq continents.

Les études d'optimisation du parking forment un nouveau domaine du savoir, la parcologie, dont le pionnier est Donald Schoup, professeur à UCLA (Schoup 2016).

La ville pionnière en stationnement/aménagement me semble être Zurich (ill. 22).



Illustration 22 : Carte du stationnement à Zurich.

L'adaptation de la ville aux modes émergents de mobilité devient également un secteur en expansion : vélos électriques, voitures et minibus autonomes, plateformes de services de mobilité privées telles Uber, ou coopératives, telles Blablacar.

La congestion du trafic est aujourd'hui un domaine de recherche des plus actifs. La notion de péage urbain par zone est de plus en plus remplacée par celle de la tarification routière généralisée associée à d'autres services. Les maîtres de ces technologies, et de l'allocation des recettes qu'ils engendreront, seront en quelque sorte les fermiers généraux de demain.

Que deviendront les transports publics de masse et leurs opérateurs dans ce nouveau contexte de mobilité ? On peut penser que les opérateurs de larges flottes de véhicules sur rail et sur pneus seront bien placés pour devenir les opérateurs des flottes de camions et véhicules sans conducteur de demain.

Les choix d'investissement dans le rail resteront sans doute indispensables pour les transports de masse à condition que les lieux de desserte soient étudiés plus systématiquement en relation avec l'aménagement du territoire, notamment dans des métropoles comme Bruxelles. C'est le message de l'ouvrage *Le rail, clé de la mobilité urbaine à Bruxelles* (ill. 23).

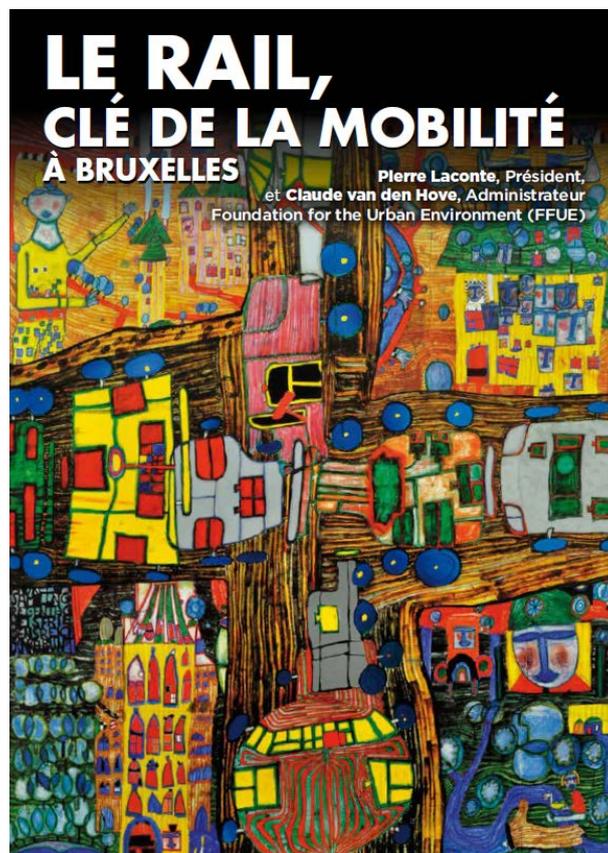


Illustration 23 : Couverture du livre paru en 2016.

## 6. Le défi de la ville durable : quelle ville, quelle durabilité ?

En 2001, désormais retraité, je fus coopté au Conseil scientifique de l'Agence européenne de l'Environnement, pour ses activités dans le domaine urbain, et ensuite son vice-président.

Milieu stimulant de quelque 200 spécialistes aux intérêts les plus divers, des fonds marins à la haute atmosphère.

Tous ont en commun de lutter en faveur d'un bon environnement, mais selon quels critères ? Question d'autant plus pragmatique je fus nommé co-évaluateur du Prix de la capitale verte européenne pour la partie relative au climat, à partir du calcul des émissions de gaz à effet de serre de chacune des villes candidates. Je dus constater que chacune de ces villes avait son propre mode de calcul et la comparaison méthodologique était des plus difficile car les émissions prises en compte incluaient les émissions importées et les émissions exportées et divers autres paramètres susceptibles d'interprétations diverses (Bader 2009).

L'invitation à une sous-estimation systématique était claire. Moins on avouait d'émissions plus on gagnait des points...

La conclusion inévitable selon moi est qu'il fallait se tourner vers d'autres critères de durabilité, en particulier la consommation d'énergie et la composition de cette énergie.

Contrairement aux gaz à effet de serre, la consommation d'énergie peut être comptabilisée avec précision. C'est donc par elle que l'on peut déterminer de manière indirecte le niveau d'émissions de GES et leur impact climatique. Thèse que j'ai défendue dans le cadre du projet européen Milesecure (Milesecure-2050, 2015).

L'ouvrage *Sustainable cities. Assessing the Performance and Practice of Urban Environments* (ill. 24) s'efforce d'esquisser quelques critères de durabilité et de tenter leur application à certaines villes reconnues par leurs pairs comme durables, du moins selon certains de ces critères.

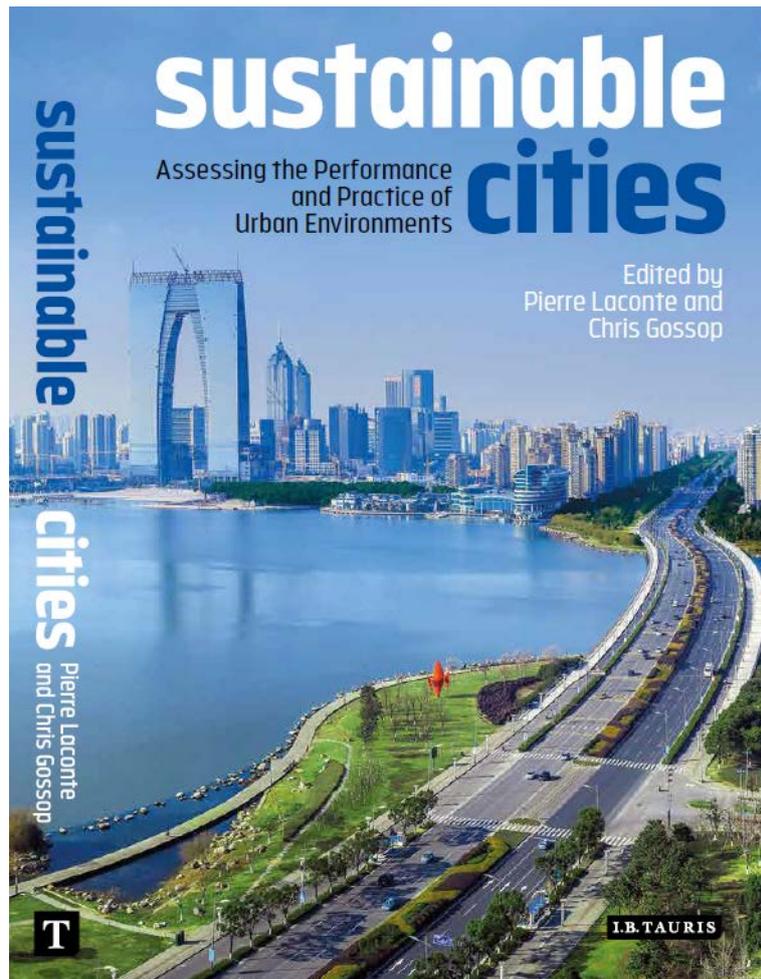


Illustration 24 : Couverture du livre paru en 2016.

Il sera suivi par un ouvrage sur la transition énergétique et la sobriété dans la consommation des ressources non renouvelables, qui concerne les villes de partout, dans un monde toujours plus urbanisé.

Comme le dirait Tintin : « En route pour de nouvelles aventures ! »

## Références

Bader, N. & Bleidschwitz, R. (2009). *GHG Study Report*. Bruges : College of Europe.

Choay, Fr. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris : Editions du Seuil.

Haar, ch. (1959). *Land-Use Planning: A Casebook on the Use, Misuse and Re-Use of Urban Land*. Boston : Little, Brown & Co.

Laconte, P. (sous la dir.) (2009). *La recherche de la qualité environnementale et urbaine. Le cas de Louvain-la-Neuve*. Lyon : Editions du Certu.

Laconte, P. (2011). « Louvain-la-Neuve Comment une université a-t-elle pu concevoir et réaliser une ville "désirable" ? Que faire pour qu'elle le soit encore davantage ? » *Les Cahiers nouveaux* n°80, Décembre 2011, 28-32, Bruxelles : Mardaga.

Laconte, P. & van den Hove, C. (éd.) (2016). *Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles*. Bruxelles : éditions Aliter.

Laconte, P. & Gossop, C. (eds.) (2016). *Sustainable cities. Assessing the Performance and Practice of Urban Environments*. London : I.B. Tauris.

Masboungi, A. (sous la dir.) (2008). *Faire ville avec les lotissements*. Paris : Editions Le Moniteur. Coll. Projet urbain.

MILESECURE-2050. EU low carbon & energy security. International Seminar. Brussels, 15 December 2015.

Remy, J. (2007). *Louvain-la-Neuve, une manière de concevoir la ville. Genèse et développement*. Louvain : Presses universitaires de Louvain.

Shoup, D. (2005). *The high Cost of Free Parking*. Chicago : American Planning Association.