

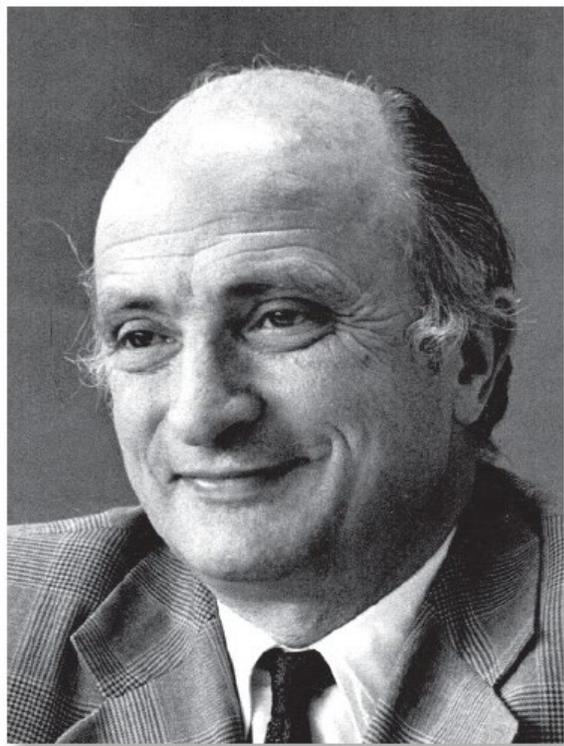


COLLOQUE UCLOUVAIN/LOCI
Mardi 11/2/2020
AUTOUR DE L'OUVRAGE
**LOUVAIN-LA-NEUVE A LA CROISEE
DES CHEMINS**
PAR PIERRE LACONTE ET JEAN REMY



Le plan directeur de 1970, une tentative d'urbanisme intégré pleine d'avenir

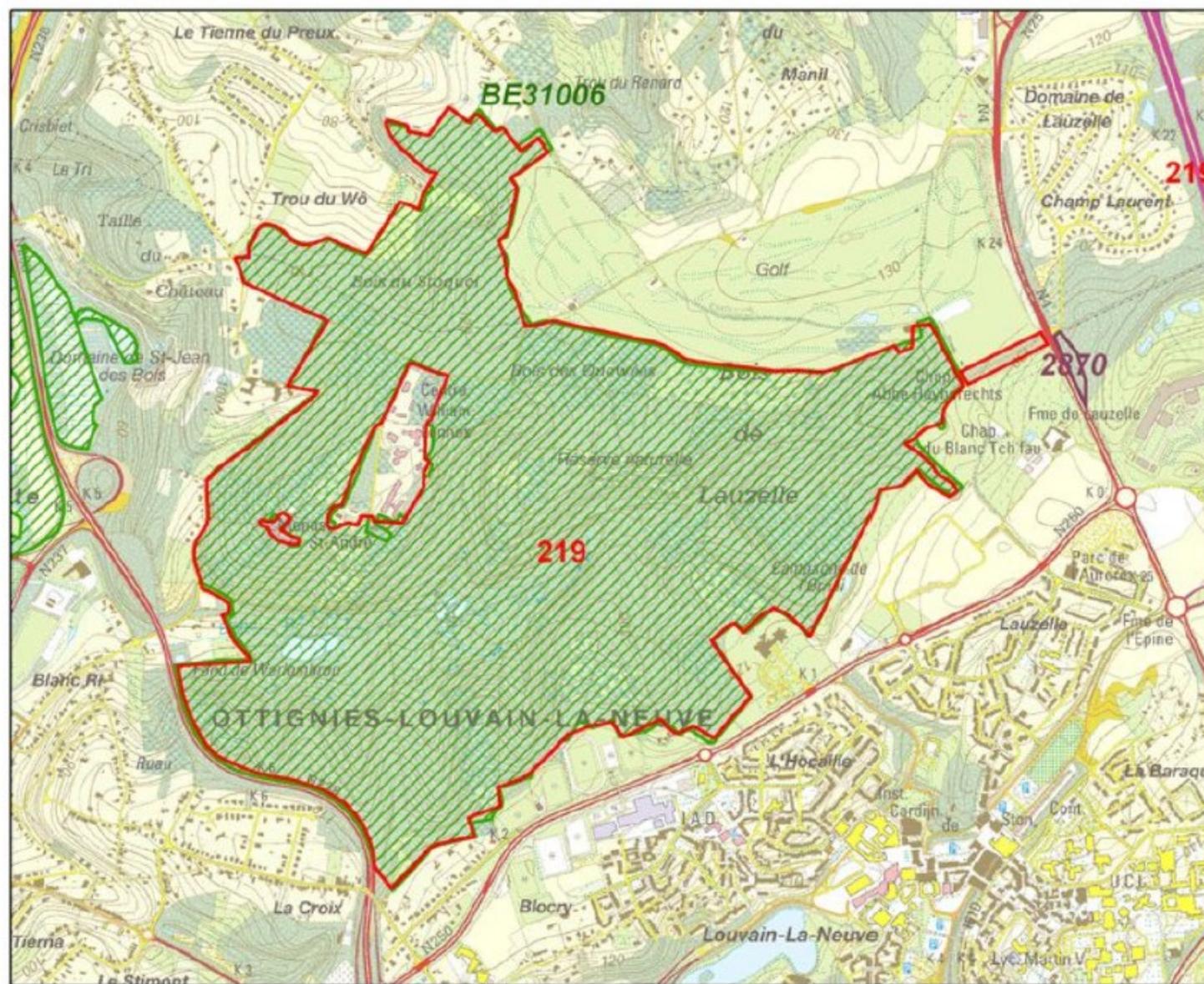
Pierre LACONTE, membre de l'équipe de direction du Groupe urbanisme architecture (UA) chargé du plan directeur de Louvain-la-Neuve (LLN) et de sa coordination architecturale – Exposé centré sur l'ouvrage objet du colloque et de l'ouvrage « La recherche de la qualité environnementale et urbaine: Le cas de Louvain-la-Neuve », auquel ont contribué les mêmes auteurs (prospectus).



L'« affaire de Louvain » a commencé dès le début des années 60' et visait la suppression de la section française de l'Université de Louvain, (UCL), à l'instar de celle de de l'Université de Gand dans les années 30', ou à tout le moins son départ de Flandre. La relocalisation de l'UCL était donc la seule parade à sa suppression. Le lieu de cette relocalisation fit l'objet d'une vive rivalité entre deux figures sociales chrétiennes. Le Baron Donald Fallon avait réservé pour l'UCL 38 ha entièrement urbanisés à Woluwe/Bruxelles (plus de trois fois le Campus ULB du Solbosch), avec le soutien du gouvernement, y compris son aile flamande, pour y construire une université complète. D'autre part le jeune Comte Yves du Monceau de Bergendal, nouveau bourgmestre de la commune d'Ottignies (3.800ha) offrait à l'UCL une localisation purement régionale Wallonne mais dont l'infrastructure urbaine était à créer ab ovo. Le jeune Comte David l'emporta sur le Baron Goliath auprès du CA de l'UCL, en majorité favorable à une localisation en Wallonie.

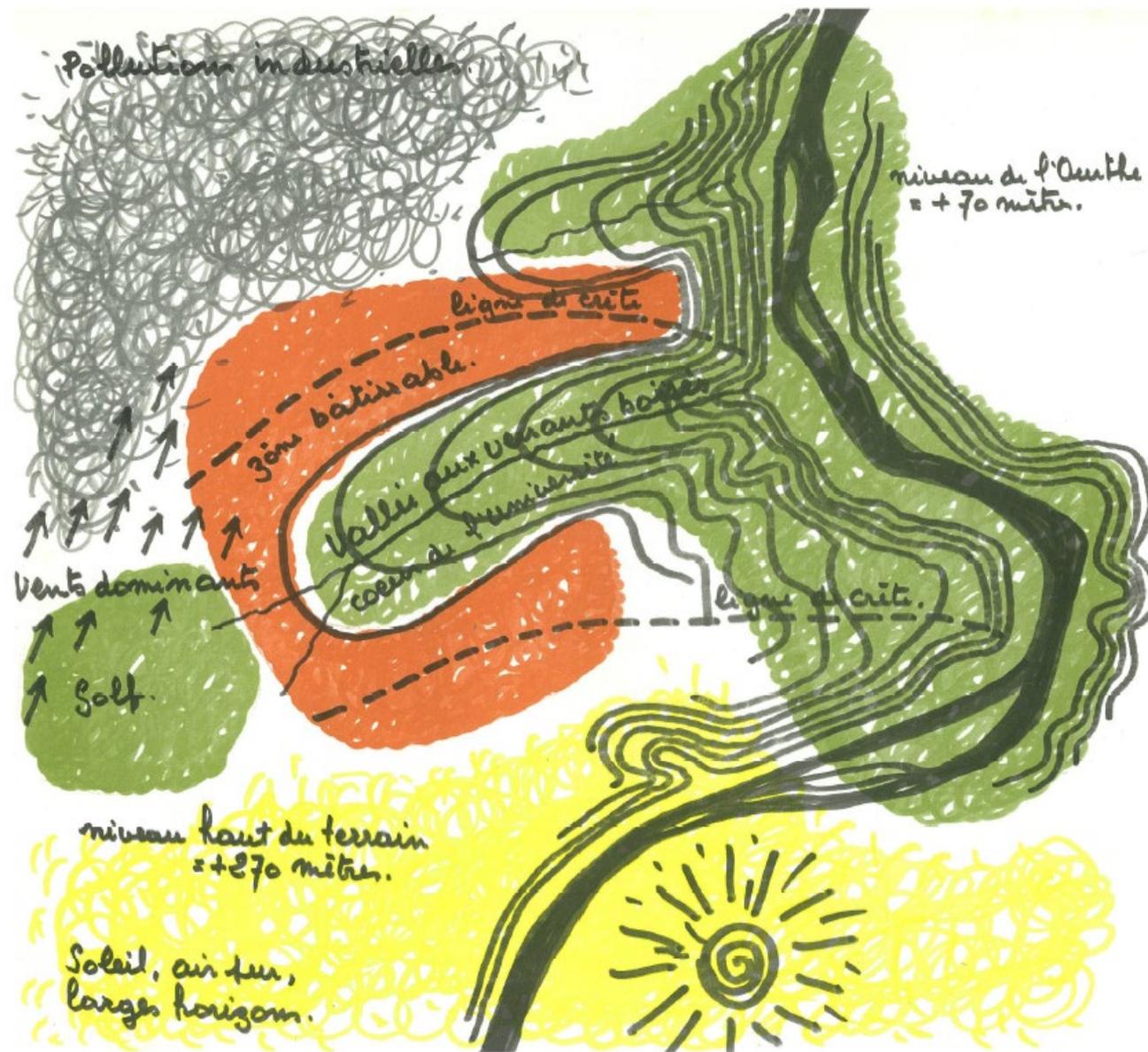


La localisation proposée par la Commune d'Ottignies était un haut plateau agricole de 920 ha, dont 200 ha de bois (Bois de Lauzelle), qui ne comportait pas d'autre infrastructure que la RN 4. Ce domaine fut acquis par l'UCL, sous l'impulsion de son administrateur général Michel Woitrin, qui fit désigner en Novembre 1968 un Groupe chargé de concevoir le plan directeur de l'ensemble et d'en assurer la coordination architecturale, L'équipe de direction de ce groupe était constituée de Raymond Lemaire, historien de l'art, Jean-Pierre Blondel, enseignant à l'Ecole d'architecture La Cambre et Pierre Laconte, précédemment directeur de cabinet du Vice-Gouverneur chargé de l'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale, dans le cadre de la loi organique du 29 mars 1962.



La première position de principe du Groupe Urbanisme Architecture (UA) fut de ne rien construire sur ces 200 ha de forêt ni à leur environnement immédiat et de centrer l'urbanisation sur le seul plateau agricole, ce que confirme la carte de la situation actuelle.

Cette option était diamétralement opposée à celle qu'avait prise l'Université de Liège, dont le site universitaire du Sart Tilman disposait d'une forêt quasi identique au Bois de Lauzelle. Tout le développement du site universitaire liégeois se fit le long d'une route d'accès en fer à cheval construite en contact direct avec cette forêt.



Le nouveau gouvernement, issu des élections résultant de l'« affaire de Louvain », était prêt à tolérer un campus à la liégeoise mais rien d'autre. Le seul précédent que le groupe UA ait trouvé d'un campus purement universitaire occupant 900 ha était celui de Santa Barbara en Californie (quatre places de parking par étudiant), dont l'exemple fut accepté par le Ministère de l'éducation nationale.



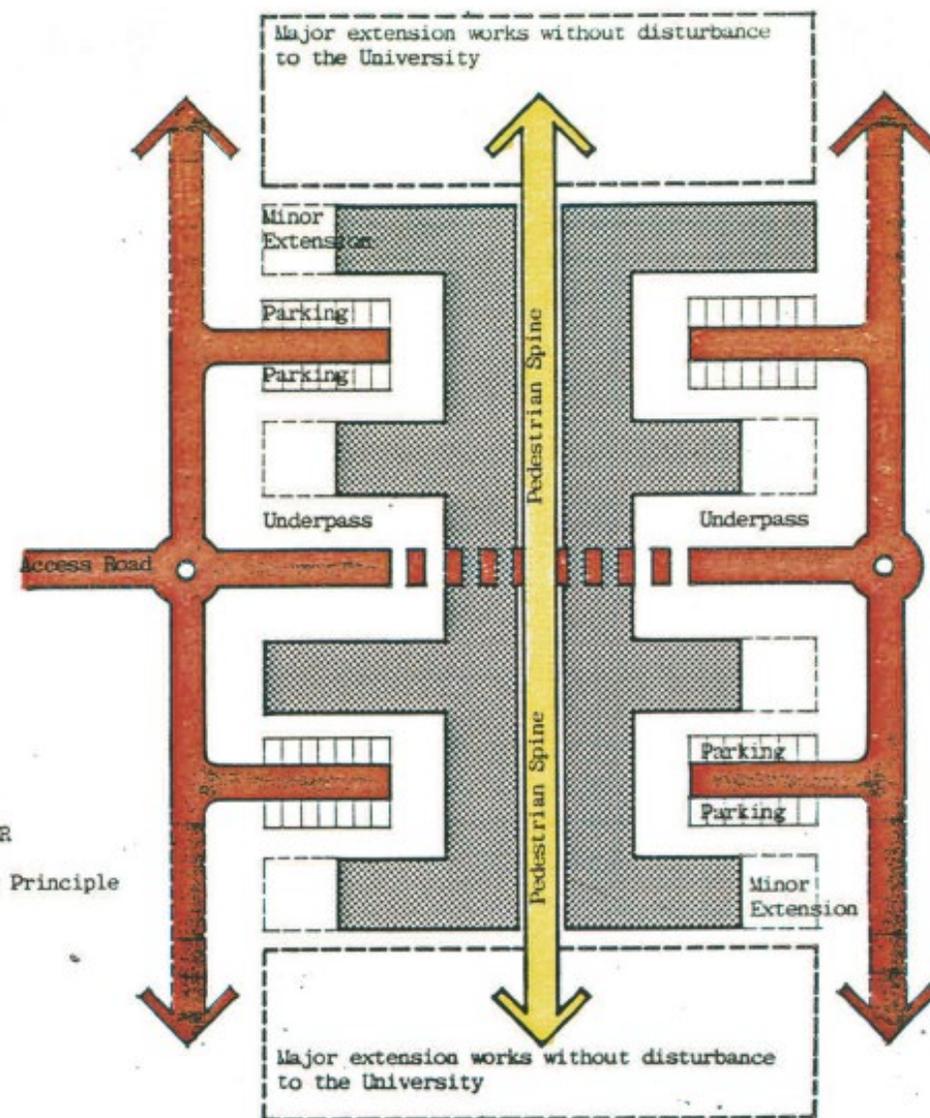
L'UCL souhaitait cependant créer non un campus mais une ville nouvelle sur 400 ha, au centre du domaine universitaire, ce qui se heurtait à l'absence de financement prévu pour des infrastructures urbaines. UA décida donc de planifier l'ensemble à partir de la RN 4, seule voirie existante, et de créer un axe linéaire de développement urbain à partir de ce point, sur plus d'un km.

Cet axe central est piéton mais accessible en voiture par les côtés, selon l'exemple de l'U. de Lancaster.

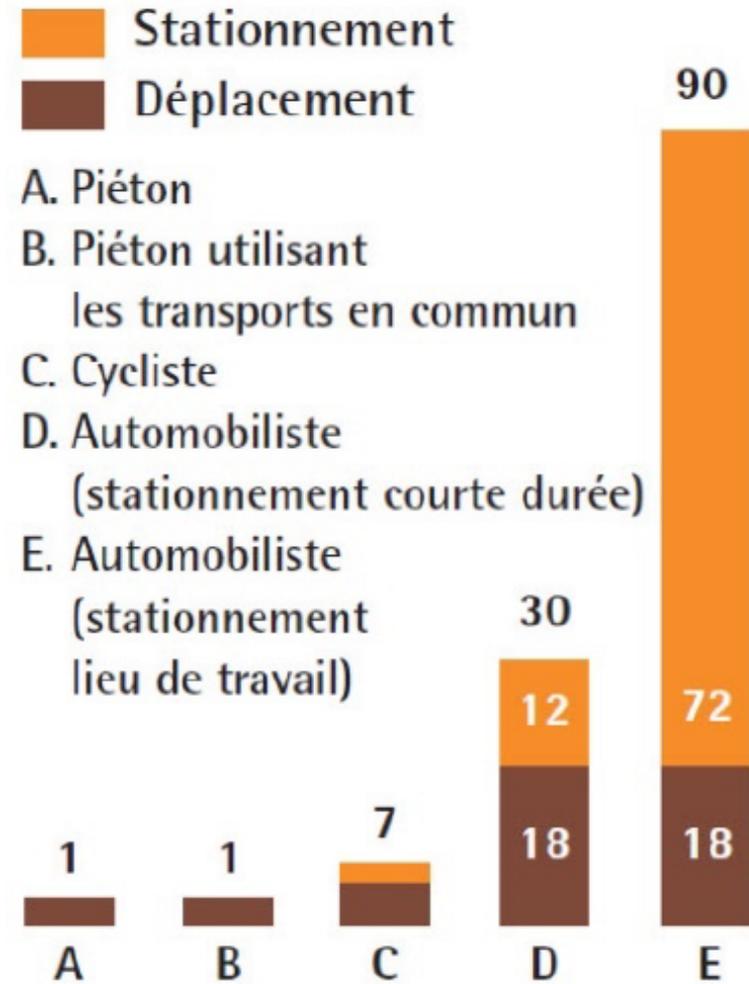
La modification du zonage fut rendue possible grâce à un plan directeur indicatif, non prévu par la loi du 29 mars 1962 sur l'urbanisme.

Un autre obstacle majeur au développement urbain était l'interdiction faite à l'UCL de vendre ses terrains (loi du 24 juillet 1969). Cette interdiction fut contournée par l'UCL en ne cédant que des droits d'emphytéose (baux à la construction).

UNIVERSITY OF LANCASTER
Diagram of Development Principle

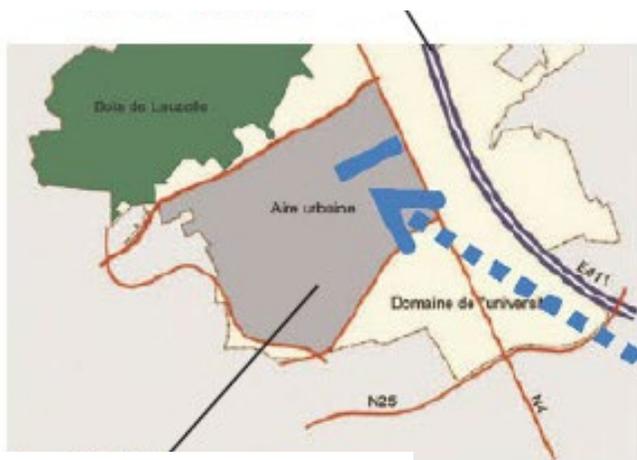


L'option de UA en faveur d'un axe de développement et d'un centre urbain prioritairement réservés aux piétons se situait dans le sillage des villes universitaires traditionnelles aux chemins courts, riches en potentiel de relations interpersonnelles, notamment la ville de Louvain (Leuven en flamand). Par ailleurs la ville piétonne est la plus sobre en consommation d'espace, de carburants fossiles et d'autres ressources non renouvelables, ce qui correspondait à l'objectif général d'un développement durable et à la recherche d'un espace de qualité environnementale et urbaine.



Ill. 25. Consommation d'espace selon le mode déplacement et le temps de stationnement. Le déplacement par un véhicule, qu'il y a lieu de parquer quand on ne l'utilise pas, c'est-à-dire les neuf dixièmes du temps, entraîne un multiplicateur de consommation d'espace, qui peut atteindre quelque cent fois l'espace consommé par le piéton. (Source : RATP)

L'autoroute E411 n'était pas construite

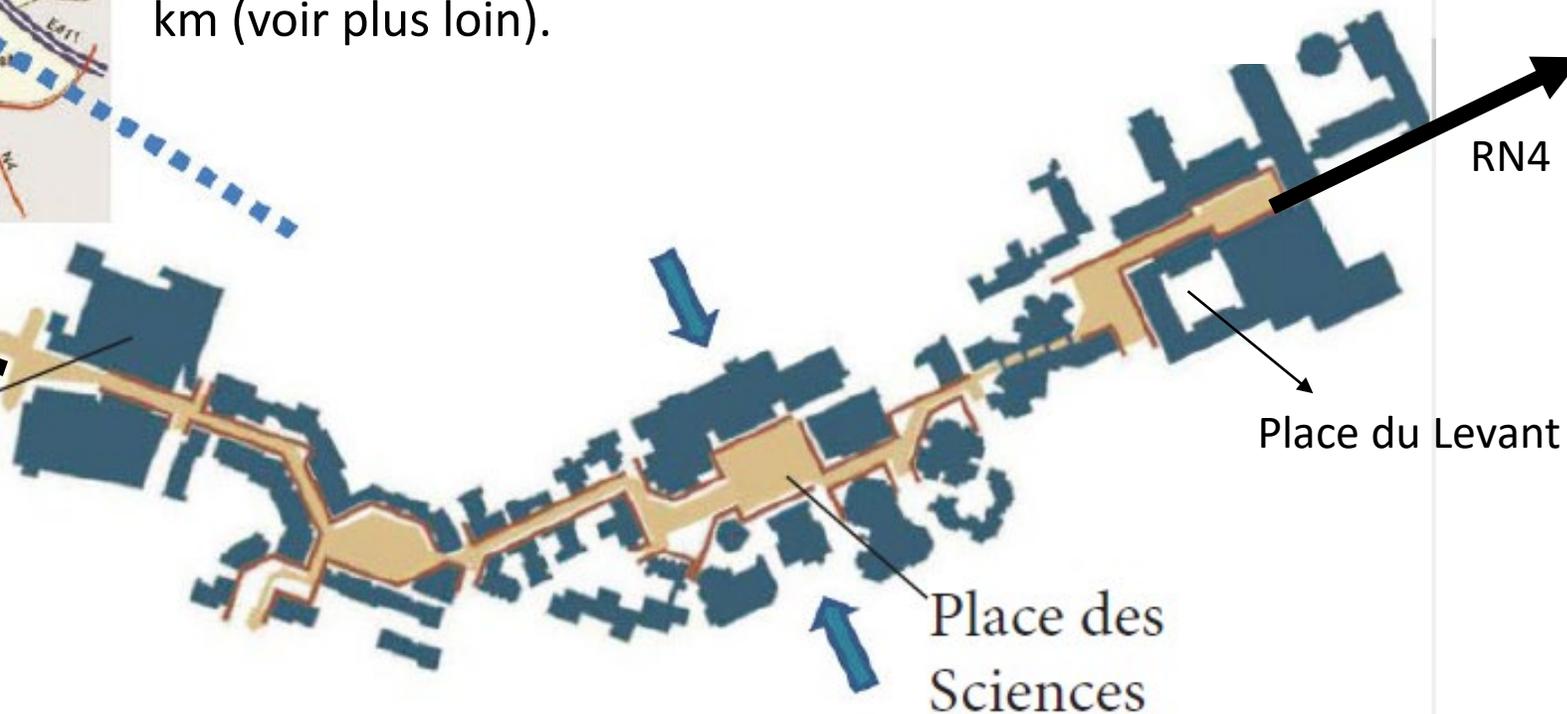


L'axe de développement linéaire piéton théorique fut mis en pratique en 1972 par la succession de places depuis la Place du Levant (Faculté des Sciences appliquées) proche de la RN 4, jusqu'à la Place des Sciences, la future gare en 1975, par la Grand-Rue, la Grand-Place et au-delà, sur plus d'un km (voir plus loin).

Aire urbaine
400 ha

Grand-place

Gare



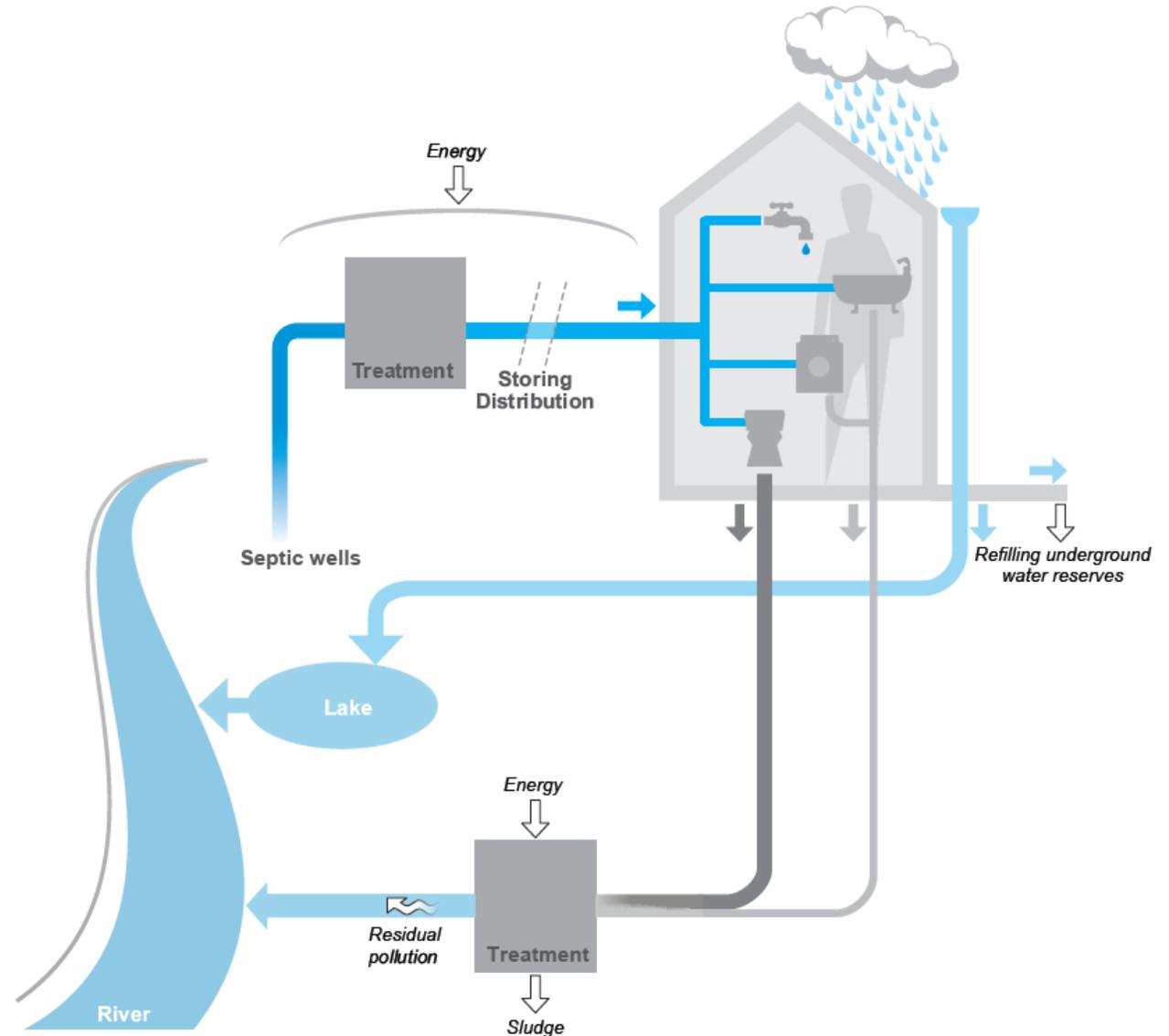
RN4

Place du Levant

Place des
Sciences

Également par souci d'économie sur l'égouttage le groupe UA plaça le « parc industriel d'intérêt national » au point le plus haut du site universitaire, ce qui permettait de mettre l'infrastructure hydrologique de ce parc à charge du Ministère des Affaires économiques, au bénéfice de l'ensemble du site.

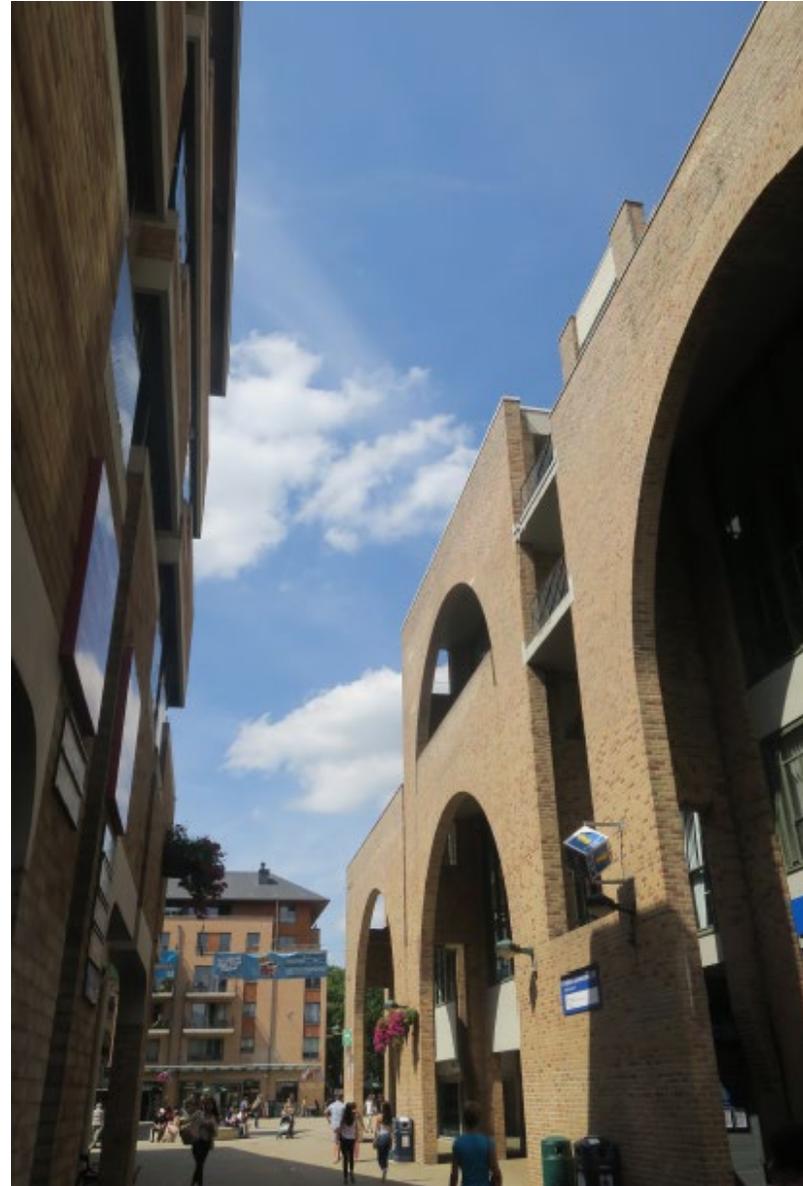
En récoltant les eaux de pluie et d'orage, très irrégulières, vers un réservoir, traité en lac de niveau variable, on pouvait réduire fortement le diamètre de l'égout par rapport au tout-à-l'égout traditionnel. En outre on créait un lac intégrant plusieurs fonctions, notamment paysagères et récréatives (Source : LOCI/UCL Energie-Climat).





Pour assurer à l'eau du lac une qualité piscicole, une pré-épuration des eaux de pluie fut installée à l'entrée du lac, notamment pour éliminer la pollution provenant des mégots de cigarette.

Un apport « miraculeux » au développement de LLN fut l'accord personnel du Ministre Chrétien flamand des Communications Alfred Bertrand d'offrir à l'UCL une nouvelle gare souterraine, sur la seule foi du plan directeur, sans contrepartie. Même les droits de construire au dessus des voies à ciel ouvert furent laissés à l'UCL. La construction du tunnel d'accès et de la gare souterraine et les mouvements de terre y afférent devaient en outre engendrer les espaces construits en souterrain, accueillant les accès routiers et le parking et ainsi réserver l'espace public en surface au piéton.



Conformément à l'objectif d'un urbanisme durable Intégré, le bâtiment de la gare abrite à la fois les voies souterraines, la salle des guichets, le siège administratif de l'UCL et une galerie commerciale . Il rendait possible par extension tout l'hypercentre urbain, cœur de l'axe central piéton N-E/S-O traversant toute l'aire urbaine.

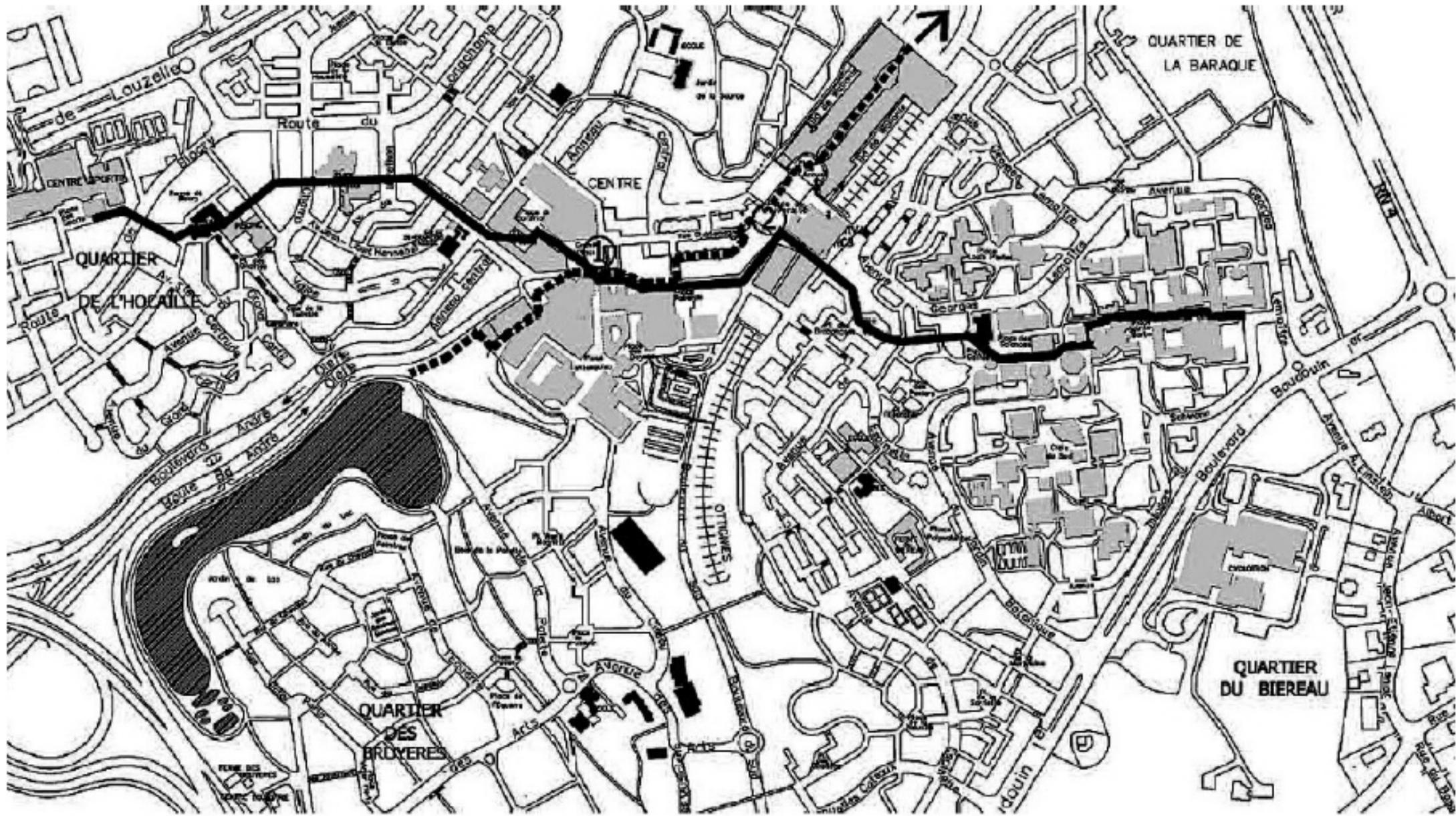


Cet hypercentre sur dalle se voulait riche en espaces publics multi-fonctionnels et arborés (ici la Place Rabelais et le théâtre Jean Vilar). Ils sont, dans toute la mesure du possible, bordés d'arcades les protégeant de la pluie et du soleil, à l'instar de villes anciennes comme Bologne et Turin.





L'hypercentre sur dalle s'achève sur la Grand-place, l'Aula Magna, le Collège Descamps et le complexe Agora Resort.



L'axe central E/O de l'aire urbaine, qui s'étend de la RN 4 au centre sportif, la Grand-Place et ses embranchements vers le lac et ce qui fut depuis 2005 le Centre commercial L'Esplanade accolé à la gare et le musée Hergé reflètent l'urbanisme intégré de LLN.

Le centre urbain entier prévu pour occuper 400 ha, dont l'hypercentre sur dalle, est à présent largement pourvu en constructions, à l'exception de 30 ha agricoles situés dans le plongement Nord du Quartier de Lauzelle, secteur en cours de développement par le propriétaire UCL . La poursuite du développement intégré appellera donc à une certaine densification de la zone urbaine et à une volonté de l'UCL de la promouvoir effectivement, par des bonus de densité, à l'instar notamment de l'U. Columbia, propriétaire du Rockefeller Center à NY.



Une première aire d'extension possible de l'hypercentre dense est l'espace vacant (espace de parking) jouxtant l'Aula Magna et le complexe Agora Resort.

Un défi pour les urbanistes de demain sera de rencontrer les besoins en logement tout en aménageant des espaces arborés et des vues agréables de la ville vers le lac et du lac vers la ville.



Une deuxième aire de densification possible est l'achèvement et l'extension du bâtiment central qui fait face à la gare et à l'espace en contre-bas du Théâtre Jean Vilar (rue des Sablons). La vue montre cet emplacement depuis le N-O vers Le S-E. Vacant depuis 40 ans à cause du coût additionnel d'une construction au-dessus de voies ferrées et d'une route, cet espace au cœur de l'hypercentre appelle à l'évidence une occupation du sol plus élevée que les bâtiments voisins et donc un bonus de densité permettant d'absorber ce surcoût.



Le même espace vu du S-Ouest. Son accessibilité est possible depuis les deux niveaux souterrains, depuis le niveau piéton de la dalle et depuis la gare. Y attirer des développeurs exigera, outre un bonus de densité, un design urbain mettant en valeur les opportunités d'accès ouvertes à chacun des ces trois niveaux pour les futurs résidents et les occupants des espaces commerciaux et culturels.





La troisième aire potentielle de développement urbain intégré sera l'ensemble actuellement formé d'un centre Commercial monofonctionnel, de quais, d'un parking géant surmonté d'immeubles d'appartements, qui appellent un lieu d'accueil nouveau par rapport à la Place de l'Université et l'entrée de L'Esplanade. Un chapitre de l'ouvrage y est consacré.



L'espace aérien au dessus des voies et des routes appartient à l'UCL mais son affectation finale relèvera des autorités municipales et régionales. Le défi d'un urbanisme intégré sera de rencontrer la demande résidentielle, les besoins de mobilité intermodale des résidents (actuels et nouveaux) et des non-résidents, les services à leur assurer et de créer un lieu d'accueil attrayant à l'échelle de tout l'ensemble universitaire et urbain, devenu à présent un ensemble urbain et universitaire.