

**SOUS LA DIRECTION DE PIERRE LACONTE
ET D'UNE ÉQUIPE ÉDITORIALE, COORDONNÉE PAR PIERRE COËRS**

Oser la transition

22 histoires belges pour inspirer l'avenir

PUBLICATION DE LA FONDATION POUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN

ÉDITIONS ALITER

2.4.

Un urbanisme marqué par la sobriété énergétique et la qualité environnementale : Louvain-la-Neuve

André MERTENS et Pierre LACONTE

*D*éplacer la partie francophone de l'Université de Leuven, pour l'installer sur 400 ha de campagne wallonne, en créant un centre urbain intégré et durable, et non un campus. Voilà le projet d'un groupe interdisciplinaire d'urbanistes il y a 50 ans, qu'ils voulaient prioritairement réservé aux piétons, parce que plus sobre en consommation d'espaces et de ressources et favorisant les relations interpersonnelles. L'ensemble urbain, notamment le centre commercial connecté à la gare, qui accueille 8 millions de visiteurs par an, mêle aujourd'hui des fonctions universitaires, résidentielles, commerciales et culturelles, combinant l'agrément à la sobriété énergétique, reléguant en souterrain la gare, les parkings et la gestion des eaux de pluie. Mais, Louvain-la-Neuve saura-t-elle le rester et satisfaire aux demandes de logements et aux besoins de mobilité de ses quelque 30.000 résidents ?



Illustration 1 : Vue du site en 1970. © Archives de l'UCLouvain.

1. Localisation du nouveau site universitaire et urbain

L'affaire de Louvain (Laporte Ch., 1999) a commencé dès le début des années 60 et visait l'expulsion de la section francophone de l'Université de Louvain, (UCL, devenue depuis 2019, *UCLouvain*), voire sa suppression, à l'instar de celle de l'Université de Gand dans les années 30.

L'unique commune de Wallonie prête à accueillir l'Université catholique de Louvain fut la Commune d'Ottignies. La localisation proposée par cette commune de 3.800 habitants, pour y construire un campus universitaire, était un haut plateau agricole et forestier d'environ 900 ha, dont 200 ha de forêt, situé à la périphérie de la commune, et qui ne comportait pas d'autre infrastructure que d'être traversée par une route nationale (RN 4, Bruxelles-Namur-Luxembourg). *Illustration 1*

Sous l'impulsion de son Administrateur général, Michel Woitrin, ce terrain fut acquis par l'UCL, avec l'aide d'un prêt de l'État.

Le choix du Conseil d'Administration de l'Université, en faveur d'une installation en Région wallonne de l'ensemble des facultés, à l'exception de la Médecine et des hôpitaux universitaires, posait une question existentielle.

En effet, le Gouvernement Vanden Boeynants-Declercq lui proposait, au même moment, une installation complète de l'Université à Woluwe-Saint-Lambert, en Région bruxelloise, à l'exception des facultés de Philosophie et Lettres, déjà présentes au Centre de Bruxelles. Cette proposition comprenait un terrain urbanisé de 40 ha, soit plus de trois fois la dimension du campus urbain de l'ULB, au Solbosch.

Pour réaliser son grand dessein, le Conseil d'Administration décida, en novembre 1968, de créer 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, connu pour sa restauration du Grand Béguinage de Louvain, Jean-Pierre Blondel, enseignant à l'École 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 du 29 mars 1962, organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

2. La référence patrimoniale

La communauté universitaire était désireuse de retrouver un cadre urbain familier. Le modèle de Louvain s'imposa donc naturellement au Groupe Urbanisme Architecture (UA), d'autant plus que Raymond Lemaire y avait réalisé la

restauration de son Béguinage, qui figure aujourd'hui sur la liste du Patrimoine mondial.

La référence à Louvain ne se voulait nullement un pastiche architectural mais la recreation d'une qualité de vie axée sur l'identité culturelle du lieu et la proximité des fonctions universitaires et non universitaires, et la multiplicité des lieux de rencontre, notamment par la piétonnisation de la partie centrale du site.

La piétonnisation a été, depuis lors, partiellement adoptée à Louvain/Leuven, siège initial de l'Université, créée en 1425. *Illustration 2*



Illustration 2 : Vue de la Grand-Place piétonnisée et de l'Hôtel de Ville de Louvain/Leuven. © sedmak iStock by Getty Images.

3. Option de développement pour le site rural et forestier retenu

3.1. Point de départ du développement universitaire et urbain (1970-75)

La première position de principe du Groupe Urbanisme Architecture fut de ne rien construire sur ces 200 ha de forêt, ni dans leur environnement immédiat, considéré comme réserve écologique, et de recentrer l'urbanisation sur la partie centrale du plateau agricole.

L'UCL souhaitait créer sur l'espace qu'elle venait d'acquérir, non un campus mais une ville universitaire nouvelle, d'environ 400 ha, dimension moyenne des villes universitaires anciennes. Ce souhait se heurtait à l'absence de financement prévu pour des infrastructures urbaines

autres que directement universitaires. UA décida donc de planifier l'ensemble à partir de la Route Nationale 4, seule voirie existante, et de créer un axe linéaire piéton de développement urbain à partir de ce point.

Cette approche différait de la pratique courante des nouveaux campus créés dans les pays voisins. Ces campus résultent généralement de concours d'urbanisme. Ainsi, le plan général du Campus de l'Université libre de Bruxelles fut établi, à la suite d'un concours international, par le Bureau d'Architecture Le Masquelier (Paris) et prévoyait un ensemble de barres et les principales voiries et réseaux divers, ce qui exigeait en préalable à toute construction un important investissement financier.

L'approche retenue par l'UCL était, par contre, d'investir en priorité dans l'axe central et de réaliser, par phases successives, une croissance conjointe des activités universitaires et urbaines. Cet axe central était piéton mais accessible en voiture par ses deux côtés, selon l'exemple de l'Université de Lancaster (Royaume-Uni).

L'abandon du zonage agricole existant fut rendu possible grâce à un Plan directeur indicatif, non prévu par la Loi du 29 mars 1962, organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, et qui fut approuvé par l'Université en 1970.

Un obstacle majeur au développement urbain fut l'interdiction faite à l'UCL de vendre ses terrains à des acquéreurs extérieurs (Loi du 24 juillet 1969). Cette interdiction fut contournée par l'UCL en ne cédant que des droits d'emphytéose (occupation à long terme/*long-term lease*), permettant de construire.

3.2. Consommation d'espace selon le mode de déplacement

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 et les villes universitaires anglaises, allemandes et italiennes de la même époque.

À l'évidence, la ville piétonne est la plus sobre en consommation d'espace, de carburants fossiles et d'autres ressources non renouvelables, ce qui correspond à l'objectif général du développement durable et à la recherche d'un espace de qualité environnementale et urbaine (Laconte, 2009).

Illustration 3 >

3.3. Schéma conceptuel de plan linéaire du Groupe UA

Illustration 4 >

L'axe de développement linéaire piéton schématisé fut traduit en pratique dès la première phase du projet par une succession de places piétonnes, depuis la Place du Levant (Faculté des Sciences appliquées), proche de la RN 4, jusqu'à la Place des Sciences et ensuite la future gare (en 1975), la Grand-Rue, la Grand-Place et au-delà, vers le futur Centre sportif, sur plus d'un kilomètre.

Illustration 5 >

L'axe central était depuis l'origine – et le reste depuis lors – l'élément de continuité d'un urbanisme intégré et durable, comprenant à la fois les fonctions universitaires, résidentielles, commerciales et culturelles. L'espace souterrain accueille notamment les quais de la gare et les accès vers les parkings. Le Plan directeur inclut aussi la gestion des ressources hydrologiques du site, élément important de la sobriété énergétique.

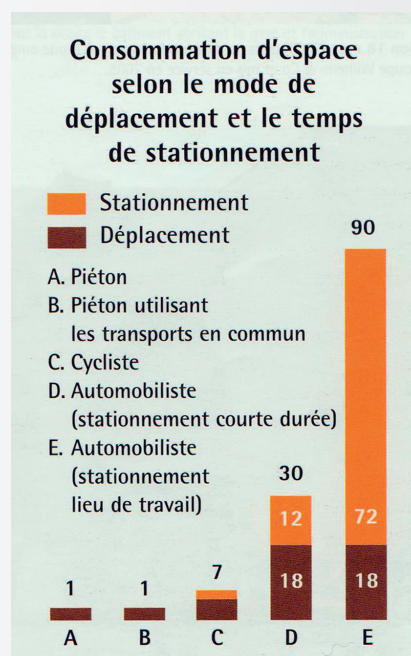


Illustration 3 : Consommation d'espace selon le mode déplacement et le temps de stationnement. Le déplacement par un véhicule, qu'il y a lieu de parquer quand on ne l'utilise pas, c'est-à-dire les neuf dixièmes du temps, entraîne un multiplicateur de consommation d'espace, qui peut atteindre quelque cent fois l'espace consommé par le piéton. © UTIP - Marchand RATP.



Illustration 4 : Schéma conceptuel de plan linéaire UA pour l'axe central, à partir de la RN 4, et son application à l'axe (600 m) Place du Levant-Place de l'Université. © André Mertens.



Illustration 5 : Vue actuelle (2023) de la Place des Sciences, inaugurée en 1972. © Pierre Laconte.

3.4. Sobriété dans l'usage des ressources hydrologiques

Également par souci d'économie sur l'infrastructure d'égouttage, UA plaça un *parc industriel d'intérêt national* (Loi du 17 juillet 1959) 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 universitaire.

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, sans risques d'inondations. En outre, ce lac artificiel permettait d'intégrer plusieurs fonctions, notamment paysagères et récréatives.

Illustration 6, page suivante

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

Illustration 7

4. De la Gare (1975) à l'hypercentre piéton (1975-)

Un apport, qu'on peut qualifier de *miraculeux*, au développement de Louvain-la-Neuve, fut la décision du Ministre des Communications, Alfred Bertrand, soucieux de promouvoir le transport public, 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 furent laissés au propriétaire.

Illustration 8

La construction du tunnel d'accès et de la gare souterraine et les mouvements de terre y afférents devaient engendrer des espaces souterrains variés, pour économiser en surface l'espace public piéton, essentiel à la qualité de vie urbaine.

Illustration 9

Conformément à l'objectif d'un urbanisme durable intégré, le bâtiment de la gare abrite à la fois, outre les voies ferrées, la salle des guichets, le siège administratif (les Halles) de l'UCL et une galerie commerçante. L'extension de cet espace a permis le développement de l'hypercentre urbain, cœur de l'axe central piéton N-E/S-O traversant toute l'aire urbaine.

L'hypercentre sur dalle se voulait riche en espaces publics multifonctionnels et arborés (bien que sur sol artificiel). Ainsi, le Théâtre Jean Vilar et la Place Rabelais sont construits sur le parking et agrémentés d'arbres à haute tige. Ces espaces sont, dans toute la mesure du possible, bordés d'arcades les protégeant de la pluie et du soleil, à l'instar de ceux de villes anciennes comme Bologne et Turin.

Illustration 10

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'intégration des fonctions universitaires et urbaines.

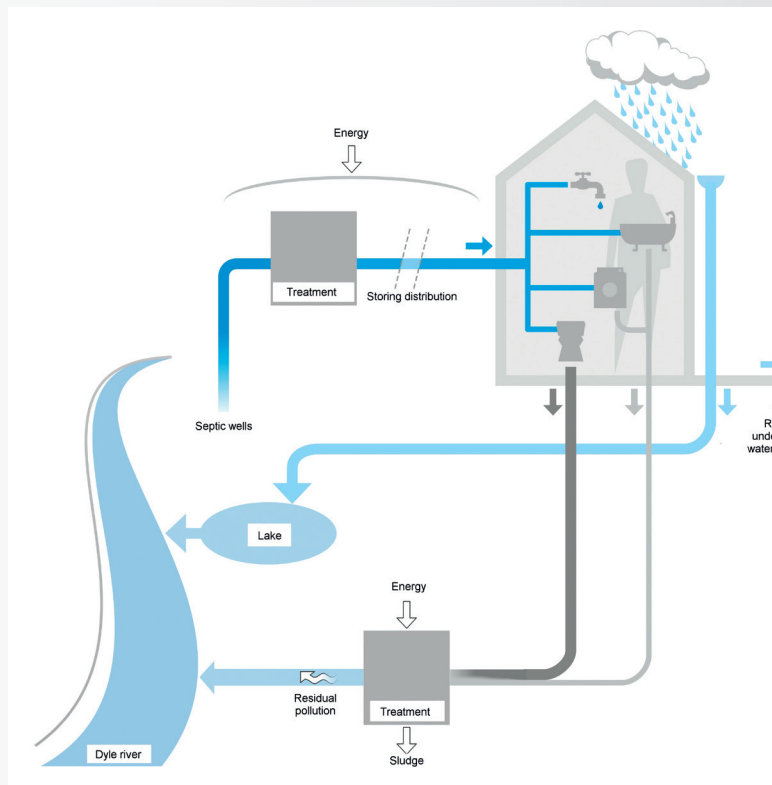


Illustration 6 : Schéma d'ensemble de la gestion de l'eau. Système d'égouttage séparatif. © Architecture et Climat, LOCI UCLouvain, 2019.



Illustration 7 : Aérateur et puits d'observation. Le design du lac comprend, depuis l'origine, un aérateur et un puits d'observation de la qualité de l'eau. © L. de Backer.



Illustration 8 : La gare et son accès par la rue des Wallons. (Architectes Y. Lepère et J. Polet). L'entrée des Halles universitaires se trouve de l'autre côté du même immeuble, Place de l'Université. L'abondance d'espaces publics permet des interactions personnelles sans gêne liée au trafic, tout en respectant la distance sanitaire éventuellement exigée en cas d'épidémie. © Pierre Laconte.



Illustration 9 : Vue de la Place de l'Université, en 2023. © Pierre Laconte.

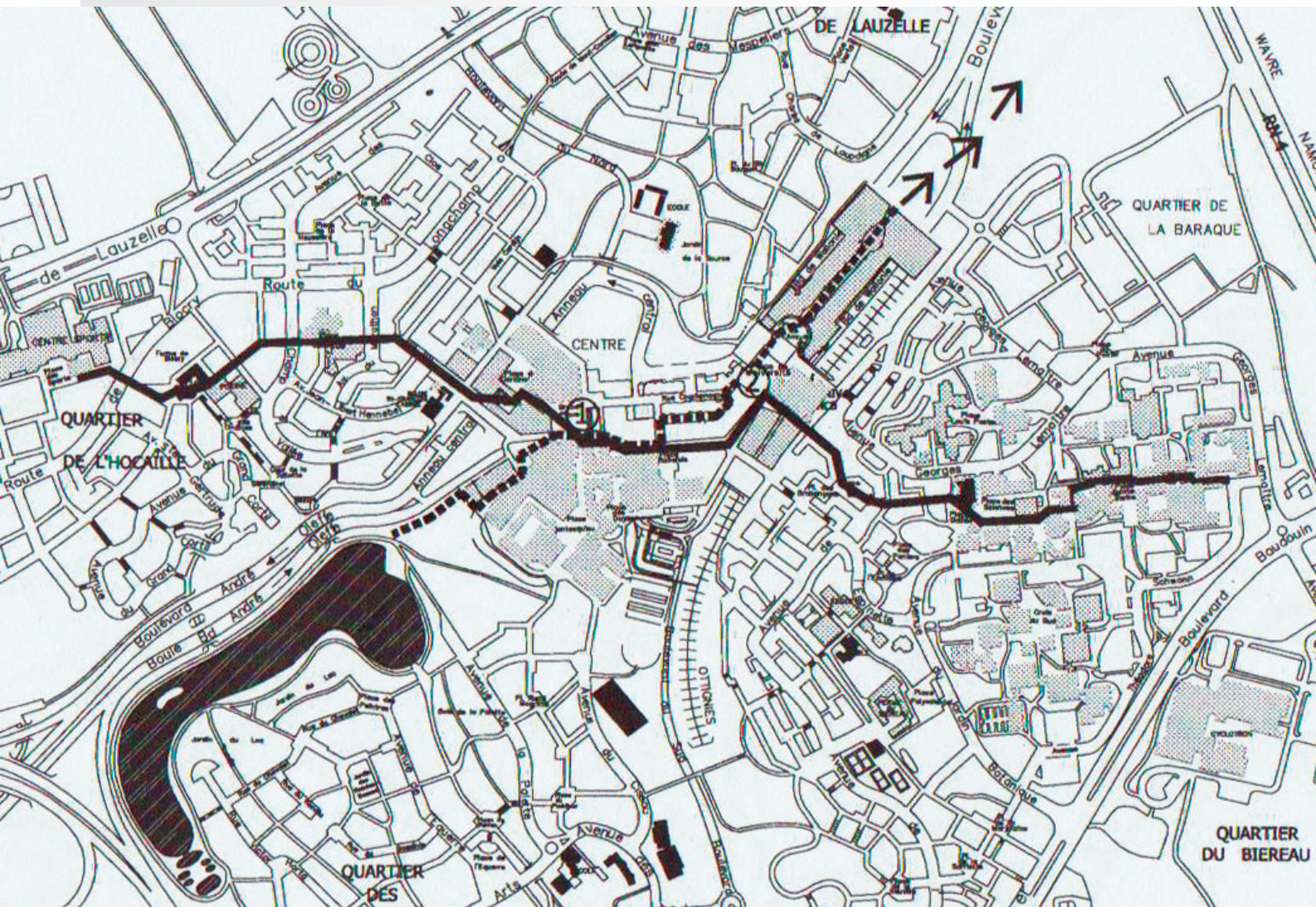


Illustration 10 : Situation en 2020. Le schéma linéaire d'ensemble est-ouest s'étend sur 1.200 m. L'axe piéton principal est indiqué en trait foncé surligné. Les embranchements sont indiqués en trait foncé pointillé, notamment vers le lac et vers le Centre commercial L'Esplanade, mis en service en 2005. © Jean Remy.

5. Développement futur de l'hypercentre

5.1. Espace jouxtant la Grand-Place et l'Aula Magna

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

Un défi pour les urbanistes du Louvain de demain sera de rencontrer la demande potentielle de logements, tout en aménageant des espaces arborés et des vues agréables de l'hypercentre vers le lac et inversement.

Illustration 11



Illustration 11 : Aula Magna (Arch. Philippe Samyn), vue vers le centre de la dalle (à gauche). © EmDee, Wikipedia (fr).

5.2. L'extension de la Gare et du Centre commercial

Une importante aire potentielle de développement urbain intégré sera l'ensemble actuellement formé de la gare, du Centre commercial et de loisirs L'Esplanade, de quais de déchargement, d'un parking à deux niveaux, surmonté d'immeubles d'appartements.

L'espace aérien au-dessus des voies et des routes appartient à l'UCL mais son affectation finale relèvera des autorités municipales et régionales chargées de l'urbanisme.

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.

Illustration 12 >

5.3. La rénovation de l'hypercentre sur dalle

1. L'expérience du premier demi-siècle de la ville universitaire permet des leçons différenciées, selon les phases de construction. L'espace entre la Place des Sciences et la gare marque une obsolescence certaine. Elle appelle à une construction partiellement nouvelle plus dense que celle des espaces construits en 1972-1974, mais n'affectant pas la vue sur la vallée en contrebas. Il est loisible au propriétaire UCL de financer cette rénovation en accordant aux candidats constructeurs une densité bâtie supérieure à celle des immeubles préexistants sur le même espace.
2. L'achèvement de la dalle centrale peut s'effectuer et se financer par des bonus de densité autorisée. En particulier, l'espace en contrebas du Théâtre Jean Vilar constitue un espace inutilement sous-utilisé. Une construction en hauteur, accessible à la fois depuis le niveau des transports publics, des deux niveaux de parking existants et le niveau du piéton (Place Rabelais), permettrait une occupation optimale sur chaque niveau (Laconte et Remy, 2020 pp. 98-99).
3. L'instrument de l'emphytéose, c'est-à-dire un bail de longue durée, courante dans le monde anglo-saxon (*long-term lease*) permet de différencier les charges en fonction des occupations (Bernard in Laconte et Remy, 2020). En conséquence, au terme du bail, éventuellement renouvelé, le propriétaire université peut laisser se poursuivre l'usage passé ou, au contraire, remplacer l'existant par des constructions plus denses. Ce fut le cas par exemple du Rockefeller Center à New-York, propriété de l'Université de Columbia. Le bail emphytéotique, arrivé à son terme, a été renégocié par l'Université à un prix dûment ajusté.

7. Conclusion

Pour comprendre la volonté de créer un ensemble urbain économe en ressources, en énergie et en déplacements, il faut se référer à la volonté de survie d'une communauté universitaire menacée par le politique. La réalisation



Shopping Mall L'Esplanade
to be enlarged as mixed
development (ca 2025)

Station building and
Place de l'Université
(1975)

Courbevoie housing neighbourhood
(above commuter parking) and La Bara-
que alternative housing neighbourhood

Existing track
potentially to be covered

Track extension (S-Bahn)
to be operational ca 2025

Illustration 12 : Aire formée du centre commercial, des quais et du parking de la gare RER, susceptible d'être aménagée de manière multifonctionnelle. © Simon Schmitt - www.globalview.be.

du projet a exigé la désignation d'une équipe tout à fait interdisciplinaire et refusant le système courant des concours d'urbanisme. Celle-ci a opté, en 1968, pour une croissance selon un axe linéaire piéton unique, partant de la route Bruxelles-Namur, seule infrastructure existante.

Sa mise en œuvre, à partir de 1970, a été phasée en fonction des opportunités qui se sont présentées, notamment la gare. Les ressources en eau ont été sauvegardées par la création d'un réservoir traité en lac d'agrément résidentiel. Le primat à l'espace piéton et son chapelet de places se voulait la création d'un espace à la fois lieu d'agrément et lieu de déplacement dans le quart d'heure.

Le cas de Louvain-la-Neuve a soulevé une question de répartition interrégionale des activités nouvelles. La localisation choisie, en Région wallonne rurale, sans infras-

tructures urbaines, a constitué un geste fort en faveur de la Wallonie. Mais il a privé Bruxelles des avantages de disposer, dès les années 1970, de deux grandes universités francophones de profil différent, à l'instar d'Amsterdam, qui dispose à la fois de l'Universiteit van Amsterdam et de la Vrije Universiteit Amsterdam.

Enfin, le choix d'une ville à la campagne avait également un coût élevé pour le développement universitaire de l'UCL, car il exigeait la prise en charge de dépenses d'investissement et de fonctionnement, jusqu'alors prises en charge par la ville d'accueil.

Quelque 50 ans plus tard, le projet est à la croisée des chemins. Le site universitaire et urbain accueille journallement quelque 45.000 usagers, dont moins de la moitié sont liés à l'université, 20.000 résidents perma-

nents et 10.000 habitants domiciliés. Le Centre commercial L'Esplanade accueille quelque 8 millions de visiteurs par an. Le parc industriel comporte quelque 280 entreprises, souvent attirées par les développements scientifiques de l'Université.

Le site dans son ensemble est devenu désirable mais des lieux d'obsolescence, voire des chancres apparaissent – notamment le haut de la rue des Wallons – et des choix d'aménagement s'imposent pour achever la plateforme centrale. Un de ces chancres se situe en contrebas du Théâtre Jean Vilar – Place Rabelais – et de la rue des Sablons et appelle la construction d'un ensemble immobilier dense et à fonctions multiples.

En périphérie de l'aire urbaine actuelle, le développement du Parc scientifique (280 sociétés), zoning d'intérêt national permis grâce aux Lois d'expansion économique de 1959, répond à une demande soutenue. Les développements liés à la recherche universitaire devraient être réservés à l'aire prévue, tandis que d'autres développements industriels ou de services peuvent aisément prendre place dans des espaces réservés à cet effet par la Ville de Wavre, la Commune de Mont-Saint-Guibert et d'autres Communes voisines.

Le succès est largement à mettre au crédit de la qualité de vie offerte à ses habitants : pas ou peu de trafic automobile et de dépendance à la voiture, les besoins commerciaux et culturels étant disponibles *dans le quart d'heure*. L'espace libéré pour le piéton, sous forme de places publiques, permet des contacts informels et une vie sociale sans comparaison avec celles d'un espace volontiers étouffé par le trafic et le stationnement de surface. Ceci est une leçon générale pour l'urbanisme de demain.

L'objectif de qualité de vie et de sobriété énergétique de la nouvelle ville universitaire a été atteint sur ces 50 premières années. La poursuite de son urbanisation dense et durable dépendra des politiques conjointes de l'UCLouvain, propriétaire du site, mais talonnée par d'autres défis, des autorités communales politiquement responsables de l'urbanisme, et des occupants du site, réunis dans l'Association des Habitants de Louvain-la-Neuve.

Finir ce qui a été commencé était la devise de Catherine II de Russie, qui voulait continuer d'investir à Saint-Petersbourg, ville nouvelle fondée par Pierre le Grand, dont elle était le successeur. Plus modestement, cette devise pourrait inspirer l'Université à donner une priorité à l'achèvement de l'hypercentre sur dalle, plutôt que de disperser ses ressources au gré des sollicitations, telles un siège de banque ou un Centre chinois. ■

Références

LACONTE Pierre, « Exposition sur la ville durable au 21^e siècle », Berlin 2020 : *urbainable, stadthaltig – Positions on the European City for the 21st Century*, à l'Akademie der Künste de Berlin, du 5/9 au 22/11/2020.

urbainable, stadthaltig. Positions on the European City for the 21st Century, Catalogue de l'exposition, Akademie der Künste, Archi Tangle, Berlin, 2020.

LACONTE Pierre et REMY Jean (dir.), *Louvain-la-Neuve à la croisée des chemins*, Academia (coll. Acteurs pour l'Université), Louvain-la-Neuve, 2020.

LACONTE Pierre, « La ville universitaire de Louvain-la-Neuve : un projet d'urbanisme pour le 21^e siècle », revue *lieuxdits* #19, UCLouvain, novembre 2020, pp. 10-27.

LACONTE Pierre, « 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, pp. 29-32.

LACONTE Pierre (dir.), *La recherche de la qualité environnementale et urbaine – Le cas de Louvain-la-Neuve (Belgique)*, Éditions du Certu, Lyon, 2009.

LAPORTE Christian, *L'affaire de Louvain, 1960-1968*, De Boeck, coll. Pol-His, 1999.

LOCI/UCL, Unité Architecture et Climat : le système d'égouttage séparatif, 2019.

MERTENS André, *Louvain-la-Neuve, une aventure urbanistique*, Academia 2011.

REMY Jean, *Louvain-la-Neuve, une manière de concevoir la ville - Genèse et développement*, Presses universitaires de Louvain, 2007.

WOITRIN Michel, *Louvain-la-Neuve – Louvain en Woluwe. Le grand dessein*, éd. Duculot, Namur, 1987.

Les auteurs

André MERTENS

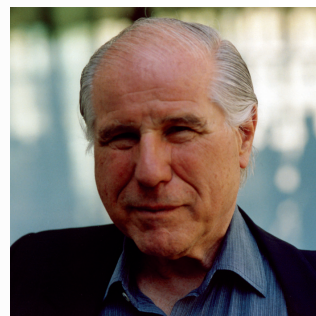
Architecte et urbaniste (La Cambre), il a été l'un des premiers collaborateurs du Groupe Urbanisme Architecture de l'UCL et a participé à la conception des plans de lotissement de quartiers. Il a publié l'ouvrage *Louvain-la-Neuve, une aventure urbanistique*, aux Éditions L'Harmattan et diverses contributions à d'autres ouvrages.



© André Mertens.

Pierre LACONTE

Membre de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme Architecture (en association avec R. Lemaire et J.-P. Blondel), chargé du Plan directeur de Louvain-la-Neuve et de sa coordination architecturale. Membre de l'Académie allemande des Arts, Berlin (section Urbanisme). Fondateur en 1999 de la Fondation pour l'Environnement urbain.



Pierre Laconte.

© Akademie der Künste, Berlin.

Pistes de transition

1. Une décision politique irréversible, et potentiellement délétère, a mené à une seconde naissance et à une totale innovation pour la partie francophone de l'Université de Louvain. **La destruction créatrice mène à une vision originale**, dans le cas présenté, à une réalisation urbanistique unique en Belgique.
2. Écartant le classique concours d'urbanisme (recours à un tiers extérieur), **l'équipe de projet initiatrice a décidé de définir elle-même les contours du projet.**
3. **En contournant le consultant externe, la proximité sans interférence de l'équipe projet avec le terrain augmente les chances de conserver intacte la multidimensionnalité du projet.** L'intervention d'un tiers – particulièrement les gros bureaux – comporte le risque fort de réduire le lien entre porteur de projet et réalité à traiter. Car, pour un consultant-tiers, quel que soit le domaine, la solution privilégiée est le plus souvent celle qui homogénéise, donc appauvrit la diversité du système.

Questionnements

Jusqu'où une ville nouvelle peut-elle se développer, au détriment du paysage rural et de l'activité agricole, par bétonisation des sols (*soil sealing*) ? Heureusement pour l'UCL, la décision du Ministère chargé des Chemins de fer de doter la ville universitaire d'une gare entièrement nouvelle a permis d'y connecter le quartier central et d'éviter l'étalement urbain. Cinquante ans plus tard, la Ville d'Ottignies tente à son tour de recréer un centre autour de sa nouvelle gare.

Le succès de la ville nouvelle pose la question de la hausse inévitable du foncier et de l'immobilier privé. Pour garder à la ville son caractère étudiant, et accessible financièrement, des expériences coopératives (Community Land-Trust) sont en cours (Laconte et Remy, 2020, p. 240 sq).

Pierre COËRS, Coordinateur éditorial



La **Fondation pour l'Environnement urbain Pierre Laconte (FFUE)** vise à promouvoir l'environnement urbain par des conférences, débats, recherches, publications et autres formes de communication.

L'environnement urbain inclut :

1. Le bon aménagement du territoire urbain et rural y compris leur patrimoine culturel ;
2. Le transport et la mobilité ;
3. Le bon usage des ressources affectant la qualité de vie de ses habitants.

La FFUE est une institution permanente créée par un Arrêté Royal du 8 août 1999, publié au Moniteur Belge du 1^{er} octobre 1999.

PUBLICATION DE LA

FONDATION POUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN

SOUS LA DIRECTION DE PIERRE LACONTE ET
D'UNE ÉQUIPE ÉDITORIALE, COORDONNÉE PAR PIERRE COËRS

L'équipe éditoriale comprend Michel BANDE, CSR Europe, ancien VP, Solvay SA ; Bruno CLERBAUX, architecte urbaniste ACP Group, ancien Secrétaire général du Conseil européen des Urbanistes ; Pierre COËRS, Sustainability Adviser CSR Europe ; Pierre LACONTE, Secrétaire général honoraire de l'Association internationale des Transports publics et Jean-Marie POSTIAUX, CEO Pairi Daiza Foundation.

Pierre COËRS a assuré la coordination éditoriale de l'ensemble de l'ouvrage et a également écrit les *pistes de transition* et les *questionnements* qu'inspirent chacune des 22 initiatives.

Les résumés en tête des contributions ont été rédigés par Richard THOMMERET, professeur à La Cambre.

© Éditions ALITER, Bruxelles, 2024

Dépot légal : D/2024/11.036.1

ISBN-13 : 978-2-9600650-5-3

pour la version PDF

Tous droits réservés. Aucun élément de cette publication ne peut être reproduit, introduit dans une banque de données ni publié sous quelque forme que ce soit, électronique, mécanique ou de toute autre manière, sans l'accord écrit préalable de l'éditeur. L'éditeur a tout fait pour régler les droits d'auteurs selon les dispositions légales.

Illustration de couverture :

HUNDERTWASSER

124 SINGING BIRD ON A TREE IN THE CITY, 1951

© 2024 NAMIDA AG, Glarus/CH