

Planification d'une ville universitaire nouvelle et adaptation au changement d'échelle

Le cas de Louvain-la-Neuve

PLANIFICATION ET RÉALISATION DE LA VILLE UNIVERSITAIRE DEPUIS 1968

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, ins-

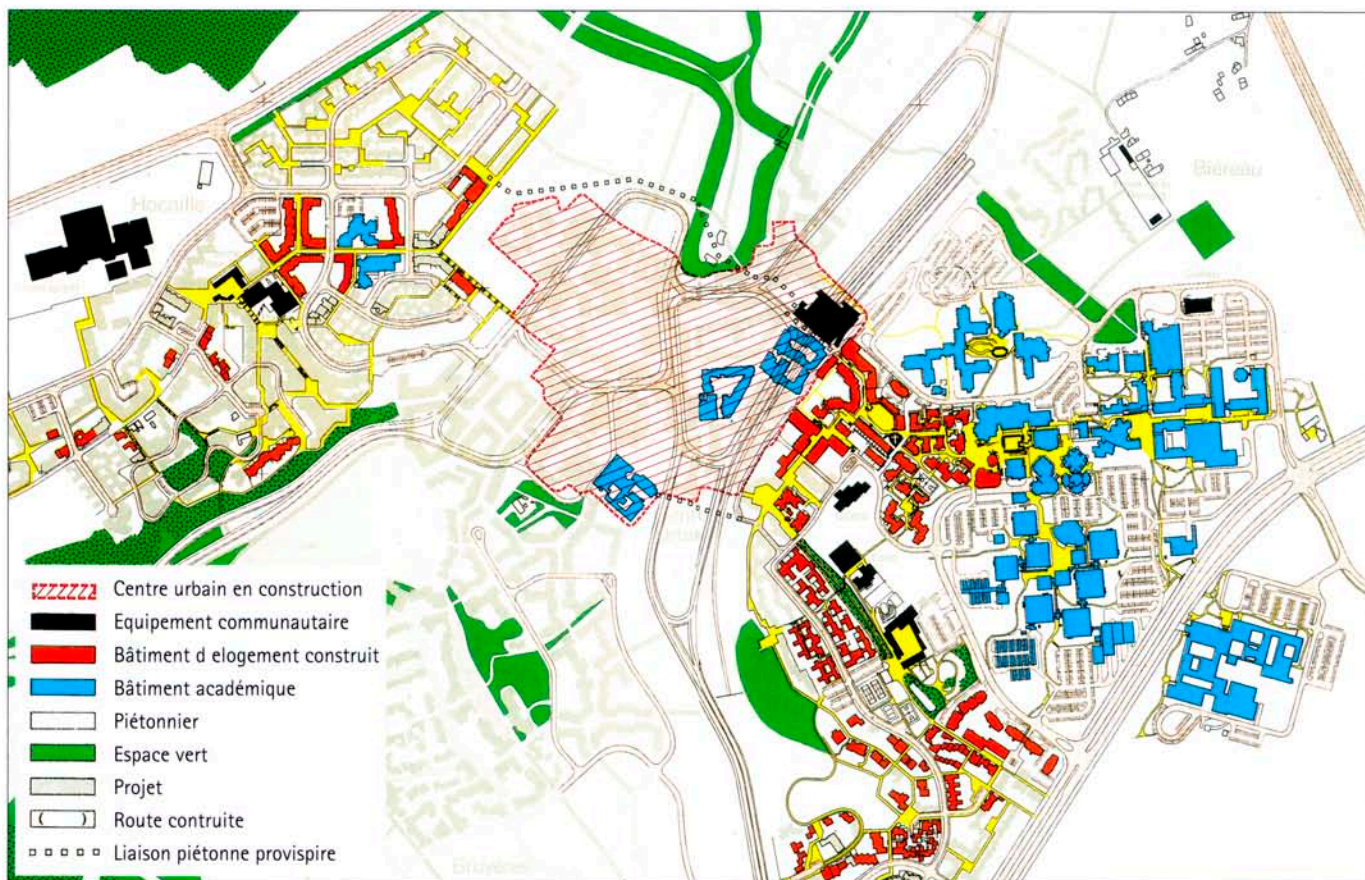
titution francophone, avait en effet l'obligation de quitter la Ville de Louvain, son lieu d'implantation depuis un demi-millénaire, dans le cadre des lois belges sur l'emploi des langues.

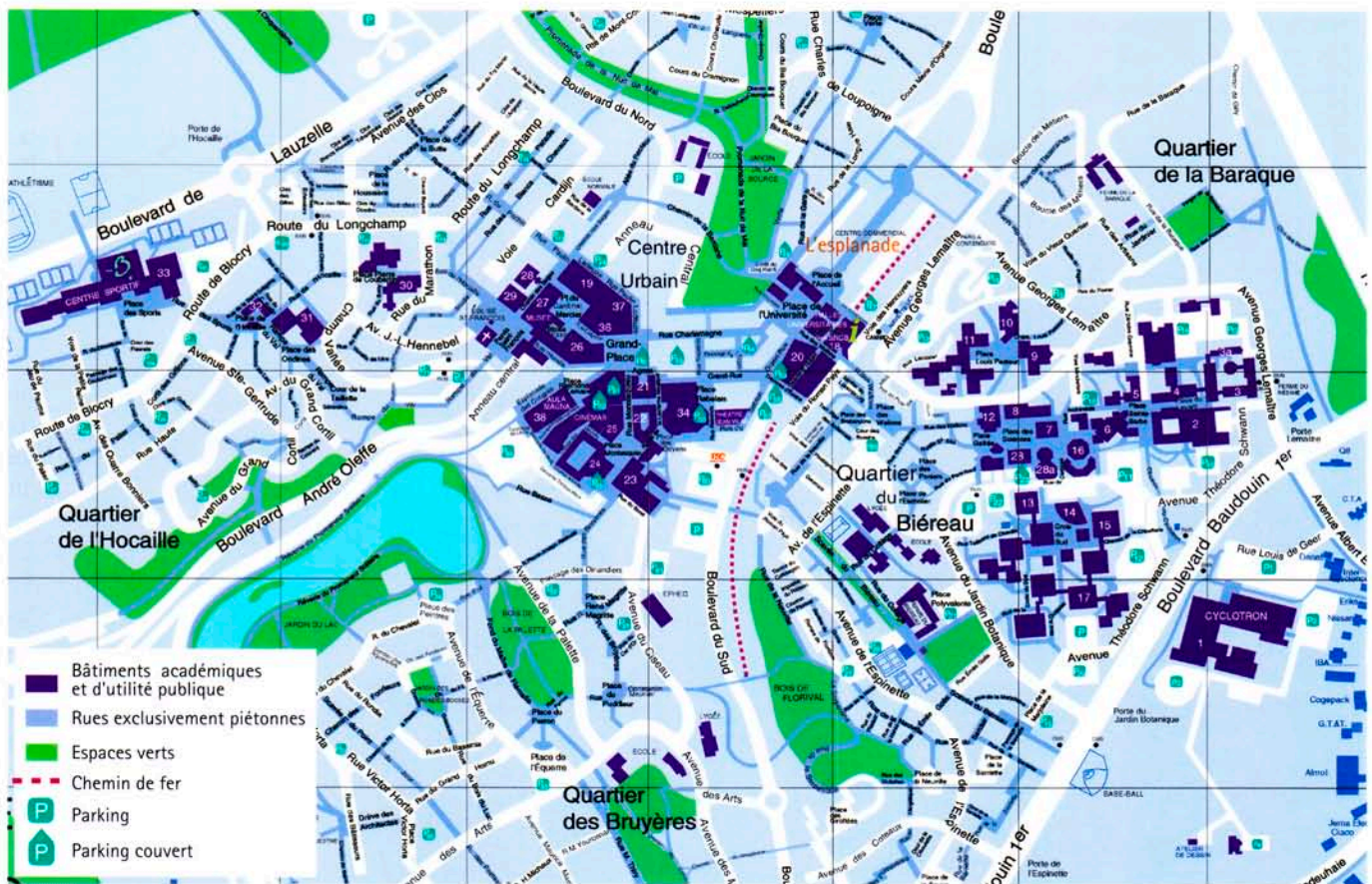
L'objectif de l'UCL était de recréer un milieu urbain et universitaire comparable à celui des villes universitaires européennes, marquées par la mixité entre les fonctions urbaines et universitaires, dont la ville de Louvain

était un exemple. Après avoir tenté différentes possibilités d'implantation à Bruxelles et 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 à un prix peu élevé quelque 1000 ha de terres

▼ Louvain-la-Neuve en 1975.
La carte montre l'axe principal Est-Ouest ponctué par la rue des Wallons, la place du Levant, la place Sainte Barbe, la place des Sciences, la place des Wallons, la place de l'Université, les futures Grand'Rue et Grand'Place, la rue de l'Hocaille, le parvis Saint François, la place Pierre de Coubertin et la place des Sports.

Carte extraite de P. LACONTE, "De la conception à la réalisation d'un plan urbain", dans *Habiter* n°68-69, Institut national du Logement, 1976, p. 76-77.





agricoles. L'initiative urbanistique de l'Université, qualifiée de spéculative, 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 en juillet 1969 une loi interdisant à l'Université toute vente de terrains avant 2020. Cette disposition amena l'université, non certes à renoncer à son projet urbain, mais bien à le réaliser en cédant aux constructeurs privés, non la pleine propriété des terrains, mais des emphytéoses (baux à la construction de 99 ans au maximum). La nue propriété de tout le site appartenait 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 resta le fil conducteur de tout le développement. Il fut mis à jour en 1993, par Jean Remy.

Etant donné que tous les équipements autres qu'universitaires devaient être financés par le secteur privé, la réalisation de la ville devait nécessairement se faire par petites étapes, constituées chaque fois d'un ensemble urbain polyvalent 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 Bibliothèque et de la

Place des Sciences (1972). Sa réalisation fut confiée par le Groupe Urbanisme Architecture à différents architectes, de tendances diverses, notamment André Jacquain, selon un plan directeur détaillé. Celui-ci comprenait notamment les voiries et réseaux divers, la rue piétonne, les espaces 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 permettait en outre un recyclage ultérieur de la ville parcelle par parcelle, selon le modèle de la ville traditionnelle.

▲ Louvain-la-Neuve en 2005. La carte montre l'axe principal Est-Ouest ponctué par la rue des Wallons, la place du Levant, la place Sainte Barbe, la place des Sciences, la place des Wallons, la place de l'Université, la Grand'Rue et la rue Charlemagne, la Grand'Place, la place Cardinal Mercier, le parvis Saint François, la place Pierre de Coubertin, la rue de l'Hocaille et la place des Sports.

De part et d'autre de cet axe se développent, de manière relativement autonome, au Nord : le quartier de la Baraque et le quartier de Lauzelle et au Sud : le quartier des Bruyères et le quartier de l'Hocaille.

Carte A. Van Noorbeeck.

© UCL, Service de Promotion et de Gestion urbaines (SPGU).



▲
Vue générale (2003)
de LLN depuis le lac.

© Photo J. Rousseau.

Les architectes choisis furent tous de nationalité belge et chargés chacun d'un seul bâtiment, à l'exception de l'architecte chargé de la Faculté des sciences appliquée et de l'Ecole d'architecture, G. Epstein, 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 poursuivait 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. Le bâtiment de la gare elle-même, souterraine, et les bâtiments en superstructures furent occupés

par l'administration de l'UCL ainsi qu'une galerie commerciale. Cet ensemble fut mis en service en 1976. L'axe urbain se poursuivit ensuite le long de la Grand-rue (bâtiments universitaires, logements, commerce et loisirs, notamment le Théâtre Jean Vilar), vers la Grand-Place. Celle-ci est bordée de l'Aula Magna polyvalente, du complexe de cinémas, du musée, des facultés de sciences humaines et de commerces. Au-delà de la Grand-Place l'axe se poursuit 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). 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 et dans les communes environnantes. La population diurne (2004) est d'environ 40.000, dont 30.000 domiciliés, 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 locaux, dans le cadre fixé par le Plan directeur général.

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. L'accessibilité depuis l'extérieur est assurée par une liaison directe (train et bus express) avec Bruxelles et par un embranchement à l'autoroute Bruxelles - Luxembourg).

Cette forme urbaine, à la fois compacte et verte, est la plus économe en déplacements motorisés, en consommation d'énergie et en émissions de gaz à effet de serre, et la plus économe en consommation d'espace. 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 communications et aux télécommunications, être dispersées à tout vent.

ADAPTATION AU CHANGEMENT D'ÉCHELLE : VERS UN CENTRE DE SERVICES RÉGIONAL

La mise en sous-sol de l'accès ferroviaire et automobile et des emplacements de stationnement entraîna la décision de construire une dalle d'environ 3 ha - 1% de la surface totale du centre. Cette dalle recouvre deux étages en sous-sol, qui accueillent 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. Ceci a permis de réaliser un raccord à niveau entre le sol naturel de la rue des Wallons et le sol artificiel de la Grand Rue.

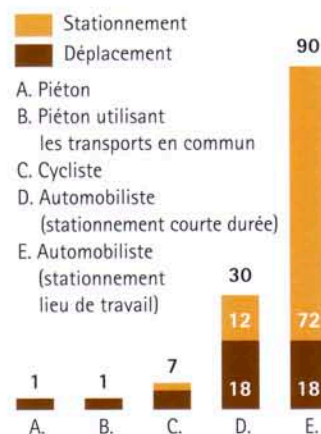
Ce changement d'échelle fut inévitablement générateur d'un élément d'artificialité lié au contraste entre d'une part l'espace souterrain d'accès et de circulation automobile et d'autre part les rues en surface réservées aux piétons. Le centre L'esplanade (commerce, loisirs et logements), mis en service en octobre 2005, comprend 130.000 m² de bâtiments et 150.000 m² d'infrastructures et de parkings souterrains (www.lesplanade.be). Pour la réalisation de ce projet, le promoteur Wilhelm & Co s'est associé à la Société Klépierre (Groupe BNP-Paribas), qui a acquis le volet commercial et de loisirs et en assurera la gestion, ainsi qu'à un exploitant de parkings. La longue rue commerciale - rue Charlemagne - incluse dans le projet dédoublable la Grand Rue sur toute sa

longueur et renforce donc le caractère linéaire du centre-ville.

La gare de Louvain-la-Neuve, qui dessert à la fois la ville universitaire et le centre L'Esplanade, sera une gare de fin de ligne du réseau express régional bruxellois en cours de réalisation. Ceci renforcera encore le rôle polarisateur régional de l'ensemble mais aussi les problèmes de coordination entre acteurs urbains :

- la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, responsable vis-à-vis de l'ensemble de sa population ;
- le gestionnaire du Centre commercial et de loisirs, également gestionnaire de l'ensemble des places de parking sous la dalle, désormais payantes ;
- l'UCL, propriétaire des ter-

Consommation d'espace selon le mode de déplacement et le temps de stationnement



©UITP, source: Marchand, RATP.



Vue de la gare depuis les voies en 2003.

© Photo P. Laconte.



A côté de la gare, emplacement actuel du Centre d'achats et de loisirs L'esplanade.

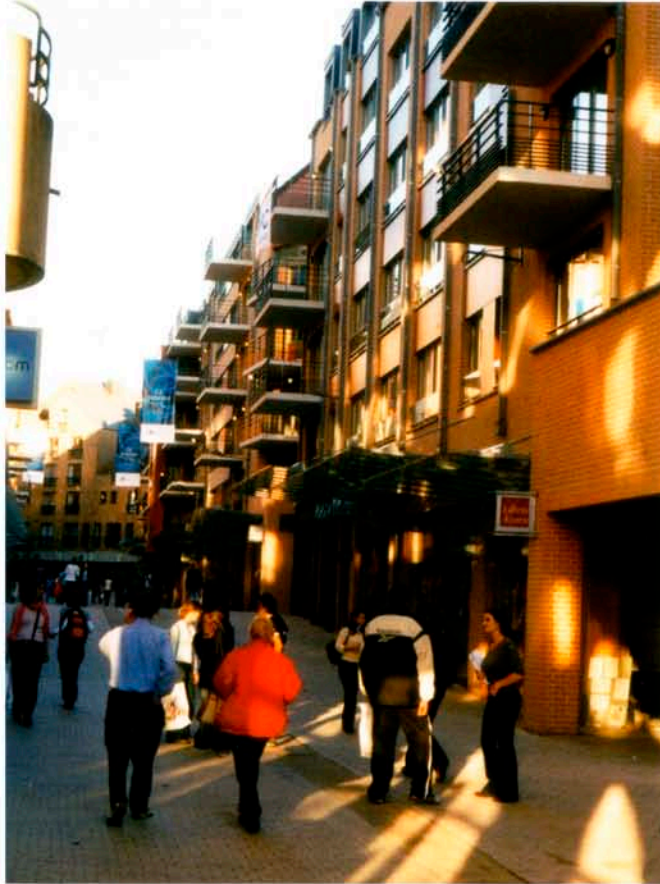
Photo F. Vanhorenbeke.

rains et promoteur initial du site universitaire et urbain. Celle-ci doit faire face à la pression de ses employés et de ses étudiants motorisés, habitués à stationner gratuitement ;

- la SNCB et les autorités régionales, en charge de la gare RER et ses abords, soucieuses de répondre à la demande de stationnement des "navetteurs" qui seront attirés par l'offre ferroviaire accrue.

Enfin au plan du développement durable inscrit au plan directeur d'ensemble du site UCL on peut mentionner les éléments suivants :

- tout le centre-ville, y compris l'Esplanade, n'occupe qu'un tiers du total des terrains acquis par l'Université. Le reste a été consacré, toujours par emphytéose, à deux zones réservées à des centres de recherche et de développement privés, aménagés et gérés selon la logique urbanistique des parcs industriels (faible densité), à un club de golf et à des espaces verts ;
- le plan directeur a prévu, dès la première phase, un égouttage séparatif : les eaux pluviales sont écoulées vers le point le plus bas du site, aménagé en lac de retenue et d'agrément et entouré d'immeubles de logements ;
- une forêt vallonnée de quelque 300 hectares (Bois de Lauzelle) a été maintenue



◀ Cette rue commerçante nouvelle relie le centre d'achats et de loisirs à la Grand'Place en parallèle avec la Grand'Rue et renforce donc le caractère linéaire du centre de Louvain-la-Neuve.

Photo P. Laconte.

dans son état initial et est gérée par l'UCL en réserve naturelle. ■

Bibliographie

- LACONTE P., "L'emphytéose, une expérience foncière originale", dans : D'HAENENS A., *L'Université catholique de Louvain, Vie et mémoire d'une institution* ruxelles : La Renaissance du Livre, 1993.
- LEMAIRE R., "Ville nouvelle : quelle ville ?", Bruxelles : *Habiter* n° 68-69, 1976 (numéro spécial Conférence Habitat).
- REMY J., BODSON D., BOULET L., "Louvain-la-Neuve, un cas de figure", *Les Cahiers de l'urbanisme* n°33, mars 2001.
- MERTENS A., *Louvain-la-Neuve, une aventure urbanistique*, Paris : L'Harmattan, 2003
- ROUSSEAU 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.
- WOITRIN M., *Louvain-la-Neuve, Louvain en Woluwe, le grand dessein*, Gembloux : Duculot 1987.