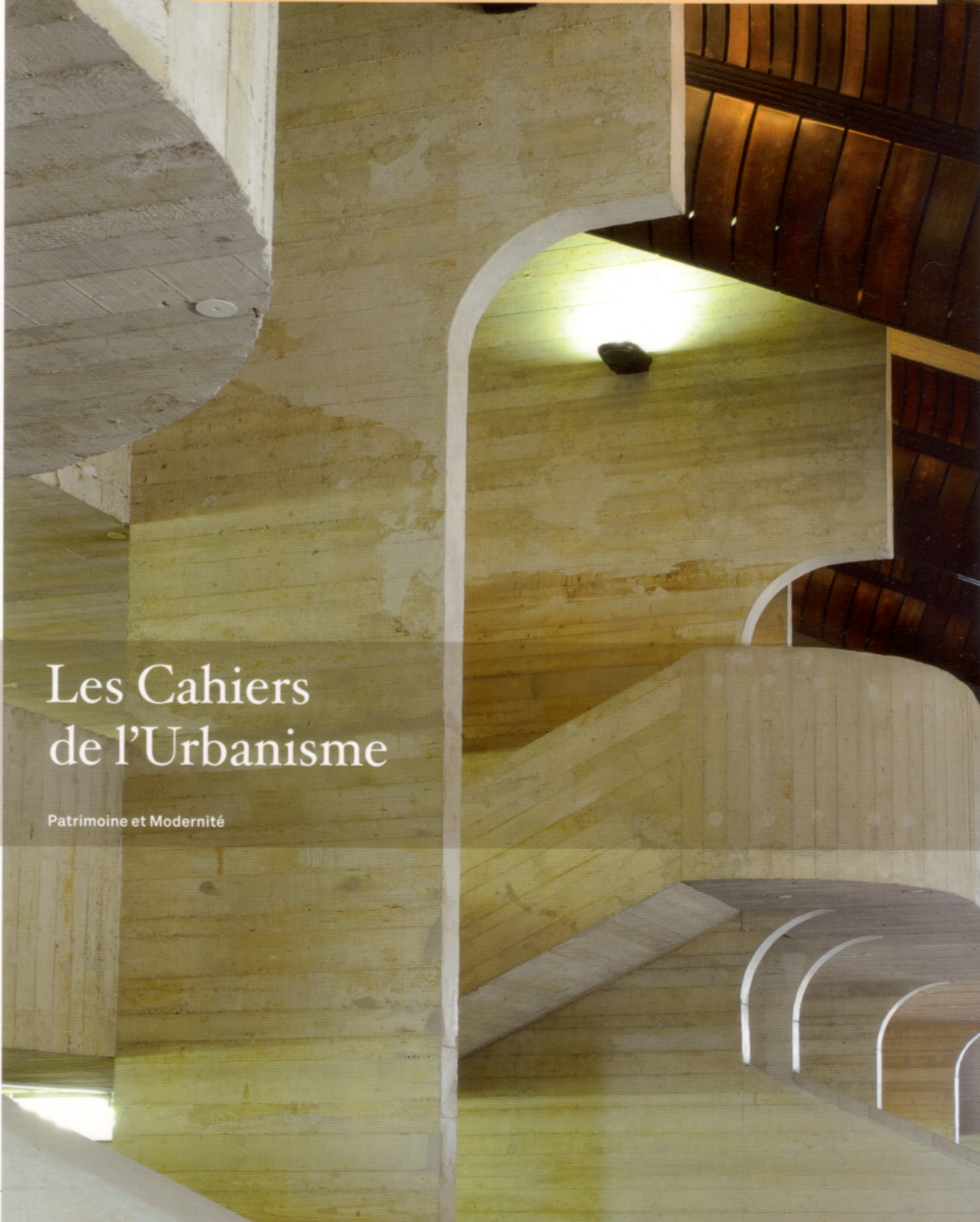


Les Cahiers de l'Urbanisme

Patrimoine et Modernité



Pierre Laconte⁰¹
Association internationale
des Urbanistes
Président

57-62

Louvain-la-Neuve : d'un centre universitaire et urbain à un centre urbain et universitaire

Planification initiale

Choix de localisation

Le choix urbanistique de construire une «ville universitaire» nouvelle pour y accueillir l'Université catholique de Louvain (UCL) a été fait en 1968, par le Conseil d'Administration de l'Université, sur la proposition de son Administrateur général, le Professeur Michel Woitrin. L'Université, institution francophone, avait en effet l'obligation de quitter la ville de Louvain/Leuven, son lieu d'implantation depuis un demi-millénaire, dans le cadre des lois belges sur l'emploi des langues, qui confirmaient le souci d'homogénéité culturelle du territoire flamand.

Le choix du lieu de la nouvelle implantation a été marqué par une lutte d'influence au sein de l'UCL, entre Wallons et francophones bruxellois.

Le baron Donald Fallon, bourgmestre de la commune bruxelloise de Woluwe-Saint-Lambert avait réservé 80 hectares dans sa commune (réduits ultérieurement à 40) pour y réaliser un campus urbain regroupant la totalité de l'Université (le campus du Solbosch s'étend sur 12 hectares). Ce vœu était appuyé par le Premier Ministre de l'époque, le Bruxellois francophone Paul Van den Boeynants. D'autre part, le comte Yves du Monceau de Bergendal, bourgmestre de la commune d'Ottignies (3.800 habitants à l'époque) avait réservé 200 hectares de terres agricoles à la périphérie de sa

commune, également pour y accueillir la totalité de l'Université, sur un plateau légèrement vallonné longeant la Route Nationale Bruxelles - Namur.

Le choix du Conseil d'Administration se porta sur la localisation en territoire wallon (Ottignies) de la totalité de l'Université, à l'exception de la Faculté de médecine, qui fut implantée à Bruxelles (Woluwe-Saint-Lambert). C'est sur ce dernier site que se trouve notamment la Maison médicale («Mémé»), conçue par l'architecte Lucien Kroll.

Ce choix de localisation est à situer dans le contexte des relations entre Wallons et Bruxellois. D'une part, il y avait la crainte de certains Wallons de se retrouver face aux Flamands à Bruxelles, territoire bilingue, après avoir été exclus du territoire flamand.

D'autre part, il y avait surtout l'altérité wallonne par rapport à Bruxelles. Celle-ci s'est le plus clairement manifestée en juillet 1952, dans la décision des négociateurs belges (menés par le ministre liégeois Joseph Meurice) de refuser l'installation de la nouvelle Haute Autorité du Charbon et de l'Acier à Bruxelles, contre la volonté unanime de leurs cinq partenaires, faisant ainsi de Luxembourg la première capitale européenne. Le choix de localisation fait par le Conseil d'Administration de l'UCL en faveur d'Ottignies, située à 27 km de Bruxelles, respectait à la fois la sensibilité régionale wallonne et les avantages d'un lien pragmatique avec Bruxelles.

⁰¹ Ancien membre de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme Architecture.

Terrains acquis par l'Université
Le site de quelque 1.000 ha au total fut acquis par l'UCL au prix du terrain agricole, sans difficulté (avec l'aide d'un prêt de l'État belge). Peu de gens en

effet croyaient au projet. La négociation avec les fermiers fut facilitée par le fait que tous les fermiers confièrent leurs intérêts au Syndicat agricole «Boerenbond». Un accord global mit fin, moyennant

rémunérations, aux baux de 27 ans renouvelables en vigueur, pour les remplacer par un maintien sur les lieux à titre précaire, dans l'attente de constructions



Plan directeur et stratégie de développement

La localisation à Ottignies une fois décidée, l'objectif de l'UCL fut de créer, sur les terres agricoles qui lui étaient imparties, un milieu urbain et universitaire complet, comparable à celui des villes universitaires européennes, caractérisées par la mixité entre les fonctions urbaines et universitaires, dont la ville de Leuven/Louvain – notamment son Béguinage, restauré par Raymond Lemaire –, était un exemple. Le nom choisi de Louvain-la-Neuve (LLN) est significatif à cet égard.

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'UCL, non certes à renoncer à son projet urbain, mais bien à le réaliser autrement, c'est-à-dire en cédant aux constructeurs privés, non la pleine propriété des terrains, mais des «emphytéoses», aussi appelées baux à la construction, pour une période de 27 à 99 ans (D'Haenens).

Ce mode de développement urbain est une pratique courante dans les pays anglo-saxons. Ainsi le terrain du Rockefeller Center à New York appartient à l'Université Columbia. L'emphytéose a été codifiée par une loi hollandaise de 1824, qui est toujours en vigueur.

Tous les terrains du site restant propriété de l'Université, celle-ci avait donc en main – sous réserve d'obtention des permis de construire – la totalité

des pouvoirs du développeur urbain, y compris la fixation des conditions de mise sur le marché de ses terrains, mais également toutes ses charges, seules les infrastructures universitaires étant subventionnées.

La réalisation du Plan directeur et la coordination architecturale de la nouvelle ville furent confiées par l'UCL au «Groupe Urbanisme Architecture», bureau d'études créé à cet effet en octobre 1968 et qui resta en fonction jusqu'en 1982 (Raymond Lemaire, Jean-Pierre Blondel et Pierre Laconte). Le Plan directeur fut adopté en octobre 1970.

Étant 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 étapes, constituées chaque fois d'un ensemble 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, 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, destiné à devenir l'épine dorsale de tout le site.

Le concept même de rues étroites et piétonnes était, dans les années 1960, éloigné des conceptions des autorités chargées de délivrer les permis de bâtir.

Il nous fallut menacer de procéder en justice pour faire admettre que la largeur de voirie de 7 mètres que l'administration voulut nous imposer ne reposait sur aucune base légale et que les exigences des pompiers en matière de passage de leurs camions pouvaient être avantageusement remplacées par des points d'eau sur la rue piétonne elle-même. Le maintien d'espaces arborés était considéré par l'Administration des Routes comme sans intérêt. Pour maintenir une allée de tilleuls anciens sur la berme centrale de la route de contournement sud, moyennant une légère modification du tracé, il fallut une intervention personnelle au niveau du Ministre des travaux publics.

Cet axe était destiné à se prolonger suivant les possibilités, et prévoyait une forte densité bâtie mais uniquement constituée d'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 permettaient en outre une reconstruction ultérieure de la ville, parcelle par parcelle, selon le modèle de la ville traditionnelle.

C'est selon cet axe, baptisé «rue des Wallons», que se poursuit le développement urbain, ponctué par les Place du Levant, Place Sainte-Barbe, Place des Sciences, Place Galilée et Place

des Wallons, en direction de ce qui devait devenir la nouvelle gare et la Place de l'Université. La Société des chemins de fer belges – SNCB – réalisa un embranchement de 4 km à la ligne Bruxelles-Bâle, partiellement en tunnel. Cet investissement fut financé à la suite de relations personnelles au niveau du Ministre des Communications flamand. Ce dernier était à la fois conscient que le bon accès à LLN constituait une forme de compensation pour le dommage causé par le départ forcé de l'université et conscient du potentiel de LLN pour attirer une clientèle nouvelle vers le rail. La réalisation de la gare exigea une négociation administrative complexe, seul le pertuis du chemin de fer étant cédé à la SNCB. Cette gare fut un élément majeur du développement de LLN et le ferment de nouveaux développements.

Le bâtiment de la gare elle-même, souterraine, et les bâtiments en superstructure furent occupés par l'administration de l'UCL (Halles universitaires), ainsi que par une galerie commerçante. Le parvis des Halles, baptisé «Place de l'Université» devenait le lieu d'entrée de la ville et l'emplacement du marché hebdomadaire. L'axe universitaire et urbain est-ouest se poursuit ensuite le long de la Grand-Rue (bâtiments universitaires, logements, commerces et loisirs, notamment le Théâtre Jean Vilar), vers la future Grand-Place. Celle-ci allait être bordée par l'Aula Magna polyvalente, le complexe de cinémas, le musée, les facultés de sciences humaines et de commerces.

La gare et le centre urbain

La gare souterraine est devenue, depuis sa mise en service en 1976, le point central du développement urbain, réalisé pour l'essentiel sur l'axe principal et ses embranchements, dans un rayon de quelque 600 m autour de cette gare.

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.

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.

Outre la présence de plus de 50 œuvres d'art dans les espaces publics, LLN abrite le Musée Hergé (dont l'architecte est Christian de Portzamparc, également lauréat du concours d'urbanisme pour le quartier européen de Bruxelles), fruit du mécénat de la Fondation Moulinsart, et bientôt le nouveau Musée de Louvain-la-Neuve, fruit d'un

mécénat exceptionnel par Jean Peterbroeck. Le rôle de la Fondation Louvain, présidée par Jean Willame, est aussi à souligner.

Inversement, la population universitaire (corps académique et scientifique, employés de l'Université et étudiants) habite souvent en dehors, notamment à Bruxelles et dans les communes environnantes. La population diurne (2008) est de près de 40.000, soit environ 100 emplois/habitant à l'ha dans la partie centrale du site. L'Association des Habitants de Louvain-la-Neuve (www.ahlln.be), créée dès la première phase de LLN en 1972, participe activement aux choix urbanistiques locaux, dans le cadre fixé par le Plan directeur général.

Vers un centre de services régional

La mise en sous-sol de l'accès ferroviaire et automobile et les besoins du stationnement entraînent 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 les services logistiques.

La construction d'une dalle reflétait une opinion courante au début des années 1970, mais ce concept n'avait pas encore été confronté au coût réel de construction et de maintenance d'une telle infrastructure.

La Place des Sciences
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, 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, destiné à devenir l'épine dorsale de tout le site
Photo Guy Focant, © SPW



La gare
Vue de la Place de
l'Université et du
marché. Sur la droite,
le bâtiment abritant la
gare et l'administration
universitaire («Halles
universitaires»)
Photo Guy Focant, © SPW

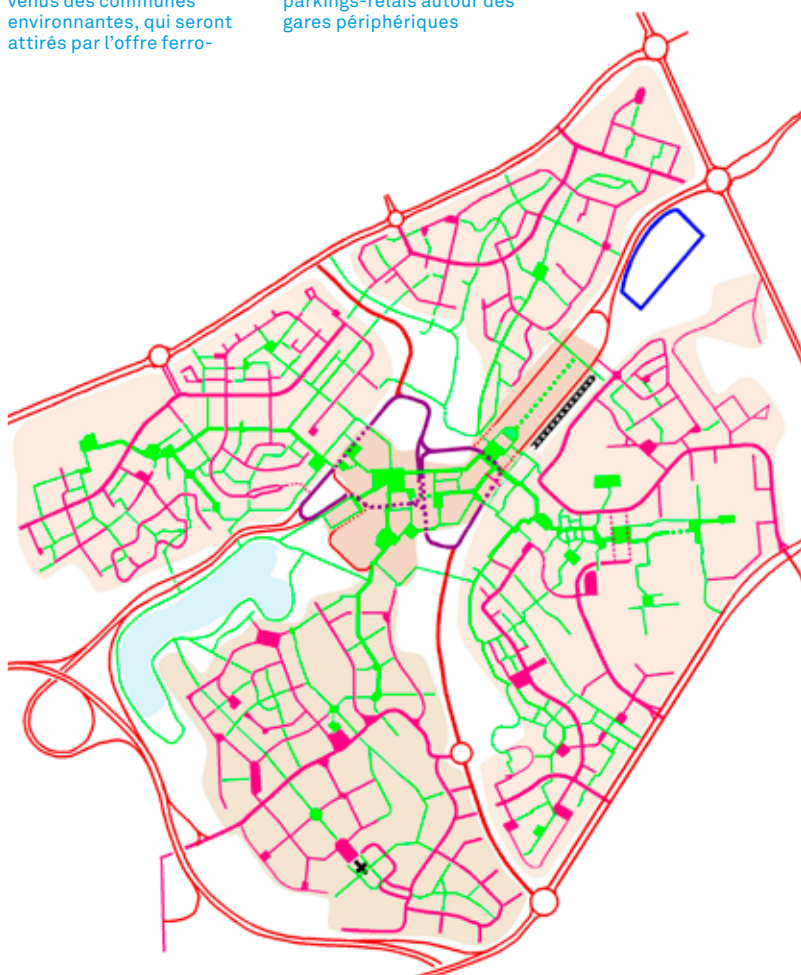


Extensions de la gare et espaces de stationnement pour utilisateurs du train. Les autorités régionales, en charge de la nouvelle gare RER et ses abords, sont soucieuses de répondre à la demande de stationnement des utilisateurs nouveaux venus des communes environnantes, qui seront attirés par l'offre ferro-

viaire accrue. Cet objectif n'est pas nécessairement compatible avec la qualité d'accès de la gare par les habitants et les autres utilisateurs, ni avec l'utilisation optimale des terrains jouxtant une gare. Ce problème est commun à tous les parkings-relais autour des gares périphériques

Plan des voiries de Louvain-la-Neuve

- Voirie principale
- Voirie locale
- Voirie du centre urbain
- Voirie pour piétons
- Emplacement du parking RER



Ce changement d'échelle entraîna inévitablement des contraintes constructives. On retrouvait l'un au-dessus de l'autre d'une part l'espace souterrain d'accès et de circulation automobile, qualifié de «ventre de la ville» soutenu par une trame quadrillée de pylônes en béton, et d'autre part les rues étroites en surface réservées principalement aux piétons. La trame de la substructure constituait une contrainte pour les architectes des bâtiments en superstructure.

Une intervention financière du Crédit communal de Belgique permit la réalisation de la partie centrale de ce projet. Surplombée d'immeubles bas, la dalle se situe bien dans la logique topographique du site, constitué d'un fond de vallée sèche. Cette particularité du relief 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 et de la Grand-Place. Les rues réalisées sur sol artificiel répondent aux attentes de variété et de convivialité de la même manière que celles réalisées sur sol naturel.

Le projet «L'Esplanade», programme immobilier d'aménagement de l'hyper-centre, inauguré par son concepteur et réalisateur, le Groupe Wilhelm&Co en 2005 (commerces, bureaux, logements, loisirs et parkings), constitua un nouveau changement d'échelle. Il comprend quelque 35.000 m² de surfaces commerciales. La rue Charlemagne, longue rue commerçante incluse dans le projet, dédouble la Grand-Rue sur toute sa longueur et renforce l'axe linéaire est-ouest central de LLN. La Place de l'Accueil, qui mène au Centre «L'Esplanade» donne à la fois sur la gare et sur la Place de l'Université.

La gare de Louvain-la-Neuve est destinée à devenir 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 créera aussi les problèmes accrus 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, devenues payantes ;
- l'UCL, propriétaire des terrains 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 utilisateurs nouveaux venus des communes environnantes, attirés par l'offre ferroviaire accrue. Cet objectif n'est pas nécessairement compatible avec la qualité d'accès de la gare par les habitants, ni avec l'utilisation optimale des terrains jouxtant une gare.

Le renforcement de la fonction commerciale et de centre de services régional en cours à LLN n'est pas sans rappeler l'évolution de Leuven/Louvain. Le développement du commerce et des services n'y a nullement mis en péril le caractère universitaire de la ville.

Plan directeur et développement durable

Enfin l'objectif du développement durable inscrit au Plan directeur d'ensemble du site UCL est rencontré par des nombreuses spécificités du site. Outre celles liées à la mobilité, on peut mentionner :

Économie d'espace, économie d'énergie et politique foncière

Tout le centre-ville, y compris «L'Esplanade», n'occupe qu'un tiers du total des terrains acquis par l'Université. Les économies d'énergie résultant de l'absence de bâtiments hauts, gros consommateurs d'énergie, s'allie à la contiguïté des bâtiments. Cette caractéristique met LLN à l'abri des spéculations pouvant résulter des demandes de propriétaires, puisque l'Université reste le propriétaire unique du terrain et détermine le volume bâti autorisé sur les parcelles cédées en emphytéose. Le reste du site universitaire a été consacré, toujours par emphytéose, à des usages de faible densité : deux zones réservées à des centres de recherche et de développement privés, inévitablement aménagés et gérés selon la logique urbanistique des parcs industriels, un club de golf public et des espaces verts accessibles au public.

Prise en compte du cycle de l'eau

La prise en compte du cycle de l'eau dans un aménagement urbain soucieux de son environnement à long terme doit inclure l'alimentation en eau, l'évacuation des eaux de ruissellement et des pluies d'orage, le traitement des eaux usées et la protection des réserves d'eaux souterraines, de manière efficace et économique. 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. Cette synergie illustre l'approche pluridisciplinaire de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme Architecture. En effet, la subvention de la «zone industrielle d'intérêt national» incluait le raccordement au réseau d'égouts existant, vers la Dyle. L'implantation de la zone ayant été faite délibérément au point le plus haut du site, l'égouttage traversait nécessairement tout le site. Des raisons d'économie et d'environnement ont amené à prévoir un égouttage séparatif, permettant une réduction du diamètre à quelque 50 cm et dès lors de son coût, en concentrant dans celui-ci les seules eaux usées, d'un volume prévisible, qui étaient dirigées vers la station d'épuration. Les pluies d'orage, sujettes à fortes variations, étaient quant à elles amenées par un égouttage séparé vers le lac, ce qui en a permis la réalisation. Ce plan d'eau avait donc une fonction de bassin régulateur autant que d'élément du plan directeur d'urbanisme.

En ce qui concerne l'égouttage séparatif, son utilité est multiple. Il concentre les polluants dans un plus petit volume, ce qui permet une épuration plus efficace et plus poussée à un moindre coût, les eaux de pluie étant seulement débarrassées de leurs matières en suspension (feuilles, poussières, etc.) par décantation dans le lac.

Prise en compte de la qualité de l'air et du sol

Outre la qualité de l'air résultant de l'absence de voitures en surface au centre, il faut noter celle résultant de l'interdiction du mazout de chauffage et de l'installation du chauffage urbain. Une décharge d'immondices est située à trois kilomètres du site. Une récupération du gaz méthane a été mise en place et permet le chauffage de serres. L'alimentation du site s'est révélée impossible, car il aurait fallu faire passer les canalisations sous une route nationale.

Bois de Lauzelle

Une forêt vallonnée de quelque 300 hectares (Bois de Lauzelle) a été maintenue dans son état initial et est gérée par l'UCL dans le respect de la nature. Il semble évident que si le développement du site universitaire s'était effectué par un chapelet d'immeubles en fer à cheval autour de cette vallée, celle-ci aurait été en fait «consommée» par la génération actuelle au lieu d'être réservée aux générations futures.



Vue du Bois de Lauzelle
L'illustration en page
58 montrait que le
développement du site
universitaire aurait pu se
faire en chapelet autour du
bois et de sa vallée
© André Mertens



Le nouveau Musée Hergé
(juin 2009), par l'architecte
Christian de Portzamparc
(Paris)
Ce nouveau musée,
implanté à LLN à la
suite d'une initiative du
bourgmestre d'Ottignies-
Louvain-la-Neuve,
confirme la vocation
culturelle de la Ville. Il sera
suivi par le nouveau Musée
de l'UCL, à réaliser par
l'association d'architectes
Perkins+Will (Chicago)
et Émile Verhaegen SA
(Belgique)
© Atelier Christian de
Portzamparc
Photo Guy Focant, © SPW

Bibliographie

D'HAENENS A., *L'Université catholique de Louvain, Vie et mémoire d'une institution*, La Renaissance du Livre, Bruxelles, 1993 – Voir notamment
LACONTE P., *L'emphytéose, une expérience foncière originale*.

LACONTE P. (Éd.), *La gare et la ville - grands axes et réseau express régional: enjeux et perspectives*, Éditions du Perron, Liège, 2003.

LACONTE P., *Dossier: Le système d'assainissement des eaux de Louvain-la-Neuve*, UCL – Reul, Louvain-la-Neuve, 1980.

LEMAIRE R., *Ville nouvelle: quelle ville?*, dans *Habiter*, 68-69 (numéro spécial Conférence UN-Habitat), Bruxelles, 1976
Voir également WOITRIN M., *La création de Louvain-la-Neuve*; REMY J. & VOYE L., *L'apport du sociologue urbain à l'étude la ville nouvelle*; et LACONTE P., *De la conception à la réalisation d'un ensemble urbain*.

MERTENS A., *Louvain-la-Neuve, une aventure urbanistique*, L'Harmattan, Paris, 2003.

WOITRIN M., *Louvain-la-Neuve, Louvain-en-Woluwe: le grand dessein*, Duculot, Gembloux, 1987.

Conclusion

La forme urbaine retenue dans le Plan directeur de 1970, compacte mais sans immeubles en hauteur, réduit les déplacements motorisés intra urbains, économise la consommation d'énergie fossile et favorise les contacts informels. La diversité architecturale découle de la faible dimension des lots et de la multiplicité des architectes, tandis que la cohérence est assurée par l'usage de la brique.

Les résidents du site universitaire sont depuis 2001 en majorité non liés à l'UCL. La mise en service en 2005 de «L'Esplanade», vaste programme d'aménagement de l'hyper-centre urbain de Louvain-la-Neuve, comprenant commerces,

bureaux, logements, loisirs et parkings, vise à confirmer la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve dans son rôle de centre régional.

La décision de faire de la gare de Louvain-la-Neuve une tête de ligne du réseau express régional bruxellois, entraînera un changement d'échelle supplémentaire. Outre l'UCL, de multiples acteurs sont concernés par le développement et la gestion du site universitaire, ainsi que son insertion dans un ensemble urbain plus vaste, dont la coordination intercommunale constituera un défi majeur. En effet, la ville d'Ottignies-Louvain-La-Neuve et les communes voisines ne peuvent que participer au mouvement général d'étalement urbain que révèle l'observation du territoire par satellite.⁰²

⁰²
Cet article s'appuie en partie sur l'article du même auteur «Planification d'une ville universitaire nouvelle et adaptation au changement d'échelle: le cas de Louvain-la-Neuve, Belgique», dans *Les Cahiers de l'Urbanisme*, Mardaga, Namur, 2005 et sur l'ouvrage «La recherche de la qualité environnementale et urbaine: Le cas de Louvain-la-Neuve (Belgique)», publié sous sa direction (Lyon: Éditions du Certu, 2009).