



Overview of the books published 2003-24
at the initiative of the
Foundation for the Urban Environment Pierre Laconte



LA GARE ET LA VILLE

*Grands axes et réseau express régional:
enjeux et perspectives*

Sous la direction de Pierre LACONTE

Publication de la Fondation
pour l'aménagement urbain

2003

SOMMAIRE

INTRODUCTION (Pierre Laconte)

PROGRAMMES D'INVESTISSEMENTS A L'HORIZON 2012 ET VISIONS POLITIQUES

Ch. 1.

*Isabelle Durant - Vice - Première Ministre, Ministre fédérale de
la Mobilité et des Transports (1999-2003)*

Le réseau express régional (RER) autour de Bruxelles, une
nouvelle offre ferroviaire.

Ch. 2.

*Steve Stevaert - Ministre de la mobilité, des travaux publics et
de l'énergie (Région flamande)*

Le décret du Gouvernement flamand sur la mobilité de base
par transport public et le réseau des gares.

Encart : La Place de la gare à Louvain (Marcel Smets)

Ch. 3.

*Robert Delathouwer - Secrétaire d'Etat à la mobilité
(Région de Bruxelles - Capitale)*

La politique de mobilité à Bruxelles et le RER.

Ch. 4.

*José Daras - Ministre des transports,
de la mobilité et de l'énergie (Région wallonne)*

Les axes du développement urbain et ferré en Wallonie

Encart : Le développement de la Gare de Namur
(Pierre Dulieu)

Ch. 5.

Pierre Laconte

Défis et opportunités aéroportuaires fédérales découlant du
programme d'investissements ferroviaires.

Encart : La capacité de la gare de Zaventem-Aéroport - TGV,
IC, RER.

Ch. 6.

*Bruno Clerbaux - Président de la Chambre des Urbanistes de
Belgique*

Eléments de synthèse - Défis et opportunités stratégiques, pour
les régions belges, découlant des projets gouvernementaux et
liens avec l'aménagement du territoire

TENDANCES DE LA DEMANDE, OPPORTUNITES POUR UN DEVELOPPEMENT FERRE ET URBAIN ASSOCIE A UNE MOBILITE DURABLE

Ch. 7.

Antoine Martens - Directeur Général de l'exploitation, SNCB
Le Programme 2012 d'investissements et la demande, notamment sur les axes Bruxelles - Wallonie

Ch. 8.

Marc Wiel - Urbaniste Conseil
Mobilité et développement durable

Ch. 9.

Christian Vandermotten - Professeur à l'ULB
Historique, état présent et potentialités de la migration quotidienne ferroviaire en Belgique

Ch. 10.

Patrick Frenay - Géographe et urbaniste
Parcs-relais vs urbanisation autour des gares et exemples pris sur les axes desservant Bruxelles

Ch. 11.

Didier Vancutsem - Urbaniste Conseil (Munich)
Un exemple de pôles de développement ferré et urbain autour de la Gare centrale de Munich, de l'aéroport et du réseau de S-Bahn.

Encart : Un exemple de non-connexion :
a desserte de l'aéroport Nice - Côte d'Azur (Guy Perry)

Ch. 12.

Hugues Duchateau - Administrateur-délégué du Bureau Stratec, s.a
Eléments de synthèse - Mesures d'accompagnement indispensables à l'usage optimal des nouvelles infrastructures ferroviaires et à la réduction de leurs effets urbanistiques pervers.

Encart : Améliorer l'accès piéton à la gare - la Turfmarkt-route, La Haye (Ekkehard Kreuzberger)

Encart : Le RER de Leipzig et ses effets urbanistiques (Burkhard Dedy et Torsten Seb???)

LE CAS DES AXES FERROVIAIRES BRUXELLES WALLONIE : DIVERSITE DES SITUATIONS ET PERSPECTIVES D'AMENAGEURS

Ch. 13.

Jos Chabert - Ministre des Travaux Publics et des Transports (Région de Bruxelles-Capitale)
Défis en matière d'aménagement du territoire : Intégration d'infrastructures, de services et de tarifs

Encart : Systèmes billétiques intégrés sans intégration tarifaire - Hong-Kong et Singapour (Pierre Laconte)

Ch. 14.

Willem Draps - Secrétaire d'Etat pour l'Aménagement du Territoire (Région de Bruxelles-Capitale)
Le Plan régional de développement bruxellois 2002 et le rôle des gares

Ch. 15.

Pierre Laconte
Mobilité et aménagement d'une ville nouvelle autour d'une gare nouvelle : Louvain-la-Neuve

Ch. 16.

Claude van den Hove d'Ertsenryck - Promotion des Transports Urbains
Mobilité et aménagement urbain autour de noeuds ferroviaires : quatre études de cas dans le Brabant wallon

Ch. 17.

Véronique Rousseaux - CREAT (UCL) et Pierre Laconte
Eléments de synthèse générale du débat autour des axes ferroviaires au sud de Bruxelles
Développement ferré et développement urbain : deux faces d'un même projet

CONCLUSION (Pierre Laconte)

ANNEXES :

- Notices biographiques des auteurs
- Bibliographie
- Programme du Colloque « Mobilité et Aménagement du Territoire » (27/11/2001) et remerciements
- Remerciements

2005

L'aéroport, le train et la ville

LE CAS DE BRUXELLES EST-IL UNIQUE?

De luchthaven, de trein en de stad

IS BRUSSEL ENIG?

Sous la direction de - Onder leiding van Pierre Laconte
 Preface de - Voorstelling van Charles Picqué



Publication de la Fondation pour l'Environnement Urbain / Uitgegeven door Foundation For the Urban Environment

FOUNDATION POUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN

L'AÉROPORT, LE TRAIN ET LA VILLE :
 LE CAS DE BRUXELLES EST-IL UNIQUE ?

(Publication bilingue : préface, introduction, abstracts, synthèse et conclusions en F et N, autres textes en F ou N)

À partir de l'examen de six alternatives pour l'aménagement de la liaison ferrée Bruxelles-aéroport et d'exemples étrangers (Amsterdam et Copenhague), l'ouvrage propose le développement d'un pôle multifonctionnel de services, notamment européens, et de logements autour de la nouvelle gare Josaphat, qui sera située à 5' du rond point Schuman et à 8' de l'aéroport. Les terrains sont encore en majorité publics.

Par ailleurs l'ouvrage souligne l'intérêt d'un projet de transport fédérateur (ligne de "tram train") sur l'axe Bruxelles-aéroport, susceptible de dépasser le conflit entre compétences exclusives des régions en matière d'aménagement.

Pierre Laconte a été un des trois auteurs de projet des plans de Louvain-la-Neuve, nouvelle ville centrée sur une nouvelle gare, et secrétaire général de l'UITP. Il a, depuis 1998, présidé quatre colloques interrégionaux sur les réseaux ferrés autour de Bruxelles.

FOUNDAT

DE LUC

(Tweetalige uitgave : en F, andere teksten in N)

Na het onde spoorcorridor voorbeelden (Amsterdam en Copenhaage), boek de aanbeveling op te bouwen van een multifunctioneel dienst- en woonkern rond de nieuwe Josaphat station, die zal worden gebouwd op 5' van het Schuman plein en 8' van de luchthaven. De terreinen zijn nog meestal in openbaar bezit.

Ten andere legt het boek de nadruk op het belang van een "tram train" (sneltram) project op de as Brussel-luchthaven, nuttig voor de twee gewesten. Dat zou een overbrugging toelaten van de uitsluitende regionale bevoegdheden.

Pierre Laconte was een der drie ontwerpers van de plannen voor Louvain-la-Neuve, nieuwe stad met een nieuw station als middelpunt, en secretarisgeneraal van de UITP. Hij heeft, sinds 1998, vier interregionale colloquia voorgezeten over het spoornet rond Brussel.

Projet ARAU pour la Gare Josaphat - ARAU Project voor het Josaphatstation



Vue axonométrique générale des Nouveaux quartiers de l'Europe.
 Place de l'Europe (1) : Conseil des Ministres (2), Parlement (3), Commission (4).
 Porte de l'Europe (5). Allées de l'Europe (6). Théâtre (7). Palais de la musique (8). Grande place publique (9) où sont construits une gare et un grand hôtel. Sa perspective se termine sur le Centre des Cultures Européennes (10). Logements et divers équipements de quartiers (11). Petits musées (13). Centres de sport (14). Espaces verts (12) entre le Centre européen et les quartiers qui l'entourent. Commission européenne (15).

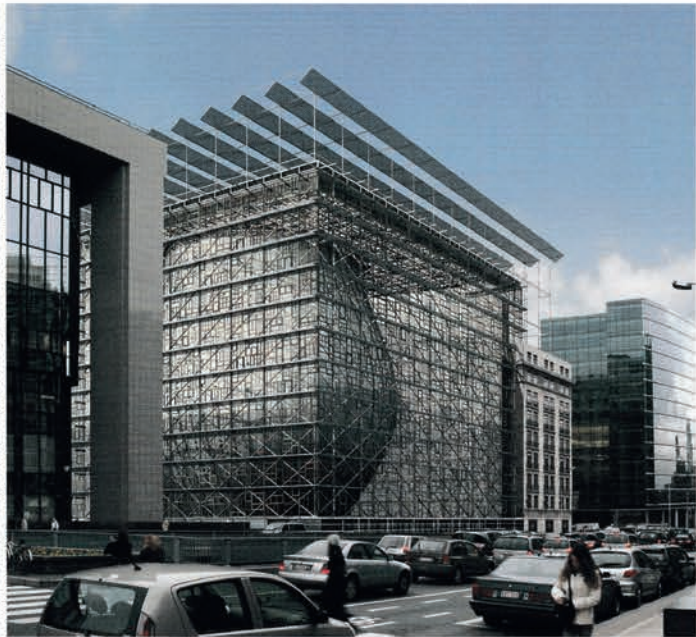
AVANT-PROPOS : Charles PICQUÉ , Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (f/n)	5
INTRODUCTION : Pierre LACONTE , Vice-Président de l'Association internationale des Urbanistes (ISoCaRP) (f/n)	6
1^{re} PARTIE : INTRODUCTION ET ANALYSE DES BESOINS SUR L'AXE BRUXELLES-SCHAERBEEK-AÉROPORT	
Chap. 1 Implications des projets ferroviaires pour une politique de mobilité durable et nécessité de mesures d'accompagnement : Pascal SMET , Ministre de la Mobilité et des Travaux publics du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (f/n)	8
Chap. 2 Résultats de l'Étude globale du second terminal TGV bruxellois réalisée par Aménagement/ACP Group (Bruno CLERBAUX), Stratec (Hugues DUCHÂTEAU) et RAND Europe (Eric KROES) : Synthèse par Bruno CLERBAUX , Président de la Chambre des Urbanistes de Belgique (f)	20
ADDENDUM : Prévisions de la demande ferrée aéroportuaire : Eric KROES , Senior Consultant, RAND Europe (f)	42
2^e PARTIE : IMPLICATIONS D'UN ARRÊT TGV À SCHAERBEEK POUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET ALTERNATIVES	
Chap. 3 Implications du choix éventuel de localisation à Schaerbeek Voyageurs pour les infrastructures de transport : Jos CHABERT , Vice-Président du Parlement bruxellois, et Ministre des Travaux publics et du Transport du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale au moment du Colloque (n)	50
Chap. 4 Implications pour les Plans régionaux de développement et d'affectation des sols – Un Schéma directeur pour la Zone d'intérêt régional à aménagement différé - ZIRAD : Willem DRAPS , membre du Parlement bruxellois, Secrétaire d'État au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en charge notamment de l'Aménagement du Territoire, au moment du Colloque (f)	54
ADDENDUM : Peut-on régénérer la friche ferroviaire de Schaerbeek ? David SCHMITZ , Ingénieur architecte et Pierre VANDERSTRAETEN , Enseignant à l'ISA St Luc Bruxelles (f)	58
Chap. 5 La Gare Josaphat sur l'axe Bruxelles-aéroport - Perspectives pour un projet européen et multifonctionnel : Carola HEIN , enseigne au Bryn Mawr College (États-Unis) et est l'auteur de l'ouvrage <i>The Capital of Europe</i> , Greenwood/Praeger, 2004 (f)	62
3^e PARTIE : ÉTUDES POUR L'AXE BRUXELLES-AÉROPORT ET EXEMPLES ÉTRANGERS	
Chap. 6 Études et projets pour améliorer l'accès national et international à l'aéroport : Pierre PEERSMAN , Manager Land Usage & Mobility de BIAC (n)	72
ADDENDUM : Quelle desserte ferroviaire à prévoir pour l'Aéroport de Bruxelles ? Claude van den HOVE d'ERTSENRYCK , Secrétaire de la Commission pour l'Étude et l'Amélioration des Transports publics, 1970-1985 et 1989-2001 (f)	80
Chap. 7 L'aéroport, le train et la ville : le cas d'Amsterdam : Maurits SCHAAFSMA , Urbaniste à Schiphol Real Estate (n)	96
ADDENDUM : L'exemple des accès par transport public à l'Aéroport de Copenhague depuis le Danemark et depuis la Suède : L. K. JØRGENSEN , Département de Planification des Transports (DSB, Danemark) et A. S. LAUSTEN , Consultant international (UITP) (f)	106
Chap. 8 Études et projets de la STIB pour améliorer les transports publics au nord de Bruxelles : Alain FLAUSCH , Administrateur-Directeur général et Olivier COLLA , Directeur des Études générales et stratégiques (f)	110
4^e PARTIE : IMPLICATIONS DES CHOIX D'INFRASTRUCTURE SUR L'AXE BRUXELLES-AÉROPORT	
Chap. 9 Implications des projets SNCB pour un développement bipolaire de la zone comprenant les communes situées sur l'axe Bruxelles-aéroport : Evert LAGROU , Président des Commissions communales d'Aménagement du Territoire à Grimbergen et Vilvorde (n)	122
Chap. 10 Synthèse des débats du Colloque : Michel DELCORPS , Ingénieur civil au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (f/n)	147
CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES : Pierre LACONTE (f/n)	153
ANNEXES	155

2007

BRUSSELS

PERSPECTIVES ON A EUROPEAN CAPITAL

Pierre LACONTE & Carola HEIN, Eds.



EU SUMMITS BUILDING © Philippe SAMYN and PARTNERS - STUDIO VALLE PROGETTAZIONI, architects / BUREAU HAPPOLD LIMITED, engineers

FOREWORD: Siim KALLAS
INTRODUCTION: Charles PICQUÉ



With the support of the Brussels-Capital Region

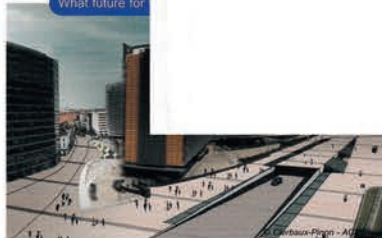
Publication of the Foundation for the Urban Environment

BRUSSELS

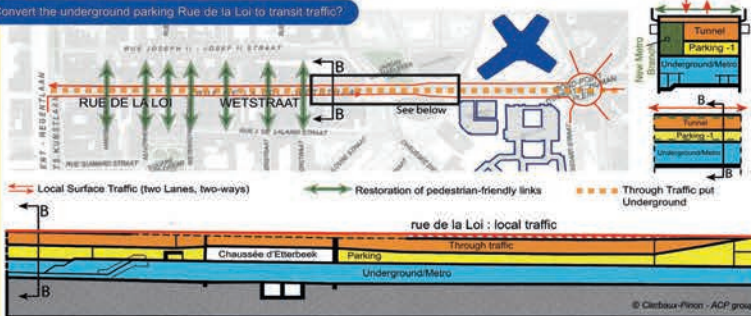
PERSPECTIVES ON A EUROPEAN CAPITAL

SOME QUESTIONS TO DISCUSS... (OFR, CHAPTER V)

What future for



Convert the underground parking Rue de la Loi to transit traffic?



Apart from the Summits period, is the visual and / or pedestrian *image* still possible?



Éditions ALITER



BRUSSELS: PERSPECTIVES ON A EUROPEAN CAPITAL

TEN MESSAGES TO THE READER

POINT 1. Brussels as a microcosm of a decentralised European Union and therefore appropriate as its main capital

Belgium today is a territorially decentralised country comprised of 'three federated entities' – three autonomous regions and three linguistic communities – obliged to reach unanimity in all decisions that affect two or more of their jurisdictions, such as control of noise around the airport. One such federated entity is the Brussels-Capital Region, which covers 160 square kilometres (out of Belgium's 30,000).

Belgium's evolution has thus been centrifugal. The same can be said of the 27-state European Union, which is also obliged to reach consensus on all matters in which the Maastricht Treaty requires unanimity. After a peak European centripetal evolution, materialized by the Single Market, the single Euro currency and the European Constitution project, Europe is now going through a centrifugal period.

POINT 2. The centripetal Central Belgian mega-city

While the institutional evolution of Belgium has been centrifugal, the economic geography suggests a centripetal evolution in favor of the Central Belgian mega-city. The Brussels-Capital Region is the hub of the central Belgian mega-city, which is composed of several autonomous poles that are in competition, yet in a situation of complementarities and cooperation (referred to as 'coopetition').

The concept of the Central Belgian mega-city was developed in Peter Hall's Polynet study of 2006, as one of several urban regions from across Europe, focusing on their 'physically separate but strongly networked systems, be they visible or invisible'. The Central Belgian mega-city includes to the north a triangular/trapezoidal space made of Antwerp, Ghent, Leuven, and Brussels, and to the south an area of around 30 kilometres including Nivelles and Ottignies-Louvain-la-Neuve/Wavre. This configuration and its growth from 1990 to 2000 are further confirmed by land cover satellite observations. While the institutional evolution of Belgium has been centrifugal, the economic geography suggests a centripetal evolution in favor of the Central Belgian mega-city.

POINT 3. The Brussels-Capital Region: a small territory but an economic and cultural motor

As per its geographical location and history, the Brussels-Capital Region is an economic engine and cultural pivot, at Belgian and international level. It qualifies as a metropolis, or a 'heteropolis' in the Greek sense of the term: a city of the outside, capable of receiving and integrating outside influences. The Brussels-Capital Region is itself comprised of 19 communes jealous of their autonomy. The extension of the voting rights to non-Belgians has resulted in the opening of political parties to foreigners of all different cultures and ethnicities. Festivals like 'KunstenFESTIVALdesArts', 'BRXLBRAVO Arts Festival', 'Couleur Café' and 'Zinneke Parade' are embodiments of the multi-cultural character of Brussels' civil society, if not its educational system. Given the continued enlargement of the European Union, multiculturalism is becoming an increasingly important feature of Europe in general and of Brussels in particular. For member and applicant nations and their regions, establishing an active presence in Brussels is an opportunity to showcase their own cultural identity, not to forget the Flemish, French, Walloon and German cultures of Belgium. Additional cultural agreements and programmes would be an appropriate tool for affirming cultural diversity within a common European historic heritage.

POINT 4. Making highest and best use of the semi-annual rotation of EU Council presidencies

Brussels could make better use of symbolic occasions like the semi-annual rotation of the EU presidency. It might serve as an occasion to trigger titular nations to put on extensive cultural programmes, not only in Belgian cities (particularly those with a specific historic connections to the titular nation), but in cities across Europe. Between 2008 and 2011, eight countries will hold the presidency: Slovenia, France, the Czech Republic, Sweden, Spain, Belgium, Hungary, and Poland.

POINT 5. Decentralising the European institutions in different parts of the Region

In terms of urban planning and environment, Europe's challenge to the Brussels-Capital Region is embodied by the European Quarter (about 3% of the Region's territory) and its extensions. Starting in 1958, the decision by the Belgian Government to locate the Commissions in the verdant, residential Cinquantenaire Quarter, instead of in the publicly owned vacant area next to the North Station, has transformed this residential quarter into a rather boring office area. Today, some are thinking about siting other activities there (see below 6.) and to locate more European institutions in other areas (see below 7.). A multi-stakeholders' forum has proven useful in Hamburg or Berlin in transforming similar areas, and such a forum might be considered for the Brussels-Capital Region.

POINT 6. Improving the existing European Quarter, with the help of civil society

The existing European Quarter can be improved through urban design, enhancing the quality of public space and emphasizing the symbolic representation and visibility of the European Union. The Region might proceed in a number of ways:

- By channelling the through traffic Rue de la Loi/Wetstraat, using one layer of the long underground existing car park and restoring street level pedestrian links between both sides of what is presently a canyon. This would also give a new visibility to the Cinquantenaire Arcade from the Berlaymont.
- By completely rebuilding the bland facade of the Justus Lipsius Council building on the Place Jean Reyplein side, and creating a pedestrian street that also would be a visual link between the Berlaymont and the Léopold Park), passing through the Justus Lipsius building.
- By creating a broadly-based multipurpose Center of European social and cultural events with full translation facilities in the North Hall of the Cinquantenaire.
- By planning a coach and car park under the Parc du Cinquantenaire connected with a new Metro station which would also serve the Museum and the future European Center for Events at Cinquantenaire.

These ideas are in line with the proposals of the citizen group Fonds Quartier Européen, set up within the King Baudouin Foundation. This group recommends recreating the vista towards the Cinquantenaire Arcades, making an urban plaza from the European Parliament Esplanade, filling the present vacant space between the Schuman area and the Parliament area with a mix of urban uses, and attracting new residents to the European Quarter through appropriate incentives.

2007

Certu

Sous la direction de Pierre Laconte, Président de l'Association internationale des urbanistes (ISOCARP) et de la Fondation pour l'environnement urbain (FFUE)

Bruxelles, la Belgique et l'Europe

Un urbanisme cosmopolite

D É B A T S

55



■ La complexité du développement urbain de Bruxelles s'ajoute à celle de la Belgique centrifuge, elle-même située au cœur d'une Europe divisée en vingt-sept nations. Au niveau urbanistique tout le centre de la Belgique est devenu une mégapole, marquée par une gouvernance multiple. La « Région de Bruxelles-Capitale » n'est que la partie centrale de cette mégapole, limitée à quelque 160 km².

Bruxelles, la Belgique et l'Europe, dirigé par Pierre Laconte, situe le phénomène bruxellois dans son contexte historique. L'ouvrage analyse son évolution actuelle vers un lieu d'accueil, toujours plus cosmopolite. Il décrit le potentiel des infrastructures de transport actuelles, ou en cours de réalisation, pour le développement urbain futur de la mégapole et les investissements immobiliers. Il émet des suggestions pour améliorer les liaisons entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, trois capitales dont le statut européen est aujourd'hui confirmé, et qui ont intérêt à joindre leurs efforts dans la concurrence avec les capitales de l'est européen.

Le Quartier européen de Bruxelles, quant à lui, s'est vidé de ses habitants et transforme en quartier administratif. Celui-ci, et notamment le bâtiment du Berlaymont, ont attiré l'attention internationale sur la ville en tant que capitale politique de l'Europe. Mais le Quartier européen a également généré l'image de l'enclau bureaucratique, ignorant la richesse et la diversité culturelles des autres quartiers bruxellois.

Les auteurs émettent des propositions réalistes détaillées pour donner une qualité nouvelle aux espaces publics de la ville, et en particulier à ceux du quartier européen en y encourageant la mixité des fonctions.

L'ouvrage s'adresse à un lectorat intéressé aux questions géopolitiques, à l'histoire de l'Europe, à l'urbanisme, à l'immobilier et au développement culturel.

Cf. summary of the content translated into English at the end of the work.

Ver la síntesis de la obra traducida al español al final del libro.

Certu Bruxelles, la Belgique et l'Europe
Un urbanisme cosmopolite

SUR LE MÊME THÈME

Infrastructures et forme de la ville contemporaine
La ville franchisée
2004

Cergy-Pontoise :
"inventer une ville"
Actes du colloque
du 5 septembre 2002
2004

Service technique placé sous l'autorité du ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, le Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnels au service de la cité.



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
DURABLES

ISSN : 1280-1631
ISBN : 978-2-11-097142-5
Prix : 35 €

- Aménagement et urbanisme
- Aménagement et exploitation de la voirie
- Transport et mobilité
- Maîtrise d'ouvrage et équipements publics
- Environnement
- Technologies et systèmes d'information

Sommaire

■ **Avant-propos** 05

Siim Kallas, Vice-Président de la Commission européenne

■ **Introduction** 09

Charles Picqué, Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale

PREMIER CHAPITRE

■ **Bruxelles, histoire et perspectives d'une cosmopole** 14

Pierre Laconte

Exemple de développement proche de l'aéroport : le cas de Vilvorde 54

Prof. Evert Lagrou, Président de la Commission d'urbanisme de Vilvorde

*Un pôle de développement au sud de Bruxelles.
La ville universitaire de Louvain-la-Neuve* 55

Pierre Laconte

DEUXIÈME CHAPITRE

■ **Quartier européen / Quartiers européens.
Bilan et perspectives** 58

Bruno Clerbaux, Président de la Chambre des urbanistes
de Belgique, Vice-Président du Conseil européen des urbanistes.

TROISIÈME CHAPITRE

■ **Facettes de l'urbanisme cosmopolite bruxellois** 104

● **L'offre culturelle cosmopolite de Bruxelles** 106

Guy Duplat, journaliste et écrivain

● **Le Mont des arts, une urbanité culturelle** 111

Paul Dujardin, Directeur Général du Palais des Beaux-Arts de Bruxelles

● **Le marché des bureaux bruxellois et l'Europe** 119

Christian Lasserre, consultant en économie urbaine

*La loi de 1962, une machine à surproduire des espaces de bureaux
et à miter les campagnes* 127

Pierre Laconte

CONCLUSION

■ **La Belgique et Bruxelles, microcosmes
d'une Union européenne décentralisée** 131

Pierre Laconte

■ **Annexes** 135

■ **Table des matières** 141

Sous la direction de Pierre Laconte, ancien membre de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme-Architecture
président de l'Association internationale des urbanistes

La recherche de la qualité environnementale et urbaine

Le cas de Louvain-la-Neuve (Belgique)



Éditions du

61 DÉBATS

Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.
Le Certu publie également les collections : références, dossiers, rapports d'étude.

La recherche de la qualité environnementale et urbaine Le cas de Louvain-la-Neuve (Belgique)

L'ouvrage se veut une contribution aux débats en cours sur la «ville durable» européenne. Il se situe dans la lignée de l'ouvrage antérieur : «Bruxelles, la Belgique et l'Europe - Un urbanisme cosmopolite» (Certu 2007). Dans le cadre de la mégapole bruxelloise se sont développés plusieurs centres d'activités, à la fois complémentaires et concurrents.

Le centre universitaire et urbain de Louvain-la-Neuve constitue à cet égard une expérience très particulière. Il résulte de l'obligation politique dans laquelle se trouvait en 1968 l'Université Catholique de Louvain (une des plus anciennes d'Europe), de quitter sa ville d'implantation historique. Au lieu de se résigner à devenir un campus isolé à la française, l'Université, sous l'impulsion de son Administrateur général, Michel Woltrin, prit la décision de créer, sur un territoire agricole situé à 27 km du centre de Bruxelles, dépendant de la commune d'Ottignies, un centre universitaire et urbain diversifié, à l'image de la ville médiévale de Louvain (Leuven). Elle a mis en place à cet effet le Groupe Urbanisme-Architecture, chargé du plan directeur et de la coordination architecturale (Raymond Lemaire, Jean-Pierre Blondel et Pierre Laconte).

Grâce à la collaboration de sa communauté académique, l'Université a été en mesure de planifier un ensemble axé, dès sa première phase (1972), sur la qualité environnementale et urbaine.

La forte densité et la contiguïté des constructions, l'adoption d'un parcellaire réduit (1 à 2 ares), la qualité des espaces publics, exclusivement réservés aux piétons, l'accessibilité, dès 1976, par chemin de fer, le contrôle de l'architecture, des matériaux et des gabarits, ont pu contribuer à créer un paysage urbain attractif. Par ailleurs, l'attention portée à la qualité de l'air et de l'eau, le chauffage centralisé au gaz, l'égouttage séparatif, la collecte des eaux pluviales dans un bassin de retenue traité en lac d'agrément, ont contribué à la qualité environnementale.

La population non-universitaire est devenue largement majoritaire, attirée par la diversité des activités culturelles, souvent liées à la vie universitaire. Deux nouveaux musées, financés par le mécénat, y sont en cours d'implantation, notamment l'émblématique Musée Hergé.

L'ouverture en 2005 du grand centre de commerces et de loisirs «L'Esplanade» et la transformation de la gare en terminal du Réseau Express Régional bruxellois, constituent pour Louvain-la-Neuve un changement d'échelle vers un pôle de services régional. Celui-ci appelle à une gouvernance foncière et urbanistique élargie. Celle-ci devrait être garante du maintien de la qualité environnementale et urbaine de l'ensemble, dont l'Université n'est plus l'acteur dominant.

L'ouvrage comprend des contributions illustrant divers aspects de la recherche environnementale et urbaine à Louvain-la-Neuve, ainsi que des analyses extérieures sur le passé et le futur de cette expérience exceptionnelle.

*Cf. Summary of the content translated into English at the end of the work.
Versa la síntesis de la obra traducida al español al final del libro.*

SUR LE MÊME THÈME

- **La ville stratégique**
Changer l'urbanisme pour répondre aux défis urbains mondiaux
2008
- **Bruxelles, la Belgique et l'Europe**
Un urbanisme cosmopolite
2007
- **La Forme Urbaine et l'enjeu de sa qualité**
2007
- **Cergy-Pontoise : "inventer une ville"**
Actes du colloque du 5 septembre 2002
2004

Sommaire

• Pourquoi cet ouvrage ? 07

• Préface 09

Espace universitaire et environnement urbain : quelle relation ?
Bernard Coulle, Recteur de l'Université Catholique de Louvain.

PREMIER CHAPITRE

• Le plan directeur de Louvain-La-Neuve (LLN) Contexte national et international 15

1 Introduction 16

*Le plan directeur de Louvain-la-Neuve (LLN)
crée un ensemble universitaire et urbain compact et vert.
Pierre Laconte et André Mertens, Architecte, ancien membre du Groupe Urbanisme-
Architecture, auteur de « Louvain-la-Neuve, une aventure urbanistique »*

2 Planification d'une ville universitaire nouvelle et adaptation au changement d'échelle 23

Pierre Laconte

3 Louvain-la-Neuve dans le contexte international des implantations universitaires des années 60 43

Vue de France 43

*LLN : Une improbable modernité
Marc Weil, Urbaniste, auteur de « La ville automobile »,
et Daniel Le Couedic, Directeur, Institut de Géographie, Brest*

Encart : Pour des quartiers durables 59

*La durabilité des plans de lotissement de Louvain-la-Neuve
Johella Masbourg, Urbaniste en chef de l'Etat, responsable de la mission Projet urbain
auprès du directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature*

Comparaison avec le Royaume-Uni 69

*Les nouvelles universités et le cas de Lancaster
Gabriel Epstein, Architecte, Shephard and Epstein*

Comparaison avec les USA 73

*La ville universitaire à l'américaine
Dina Thadée, Architecte-urbaniste, Washington D.C.*

DEUXIÈME CHAPITRE

• L'espace social et l'accessibilité Contexte régional et local 77

1 Diminution de la dépendance automobile dans un espace à l'échelle du piéton 78

*Projet mis à l'épreuve de l'expérience
Jean Remy, Professeur à l'UCL*

2 Louvain-la-Neuve un développement au service d'une région 89

*Cédric du Monceau, Ex-Directeur général du WWF-France,
Echelon en charge de l'urbanisme à la Ville d'Ottopola-Louvain-la-Neuve*

3 Le défi d'une accessibilité durable dans un contexte en mutation 90

Claude van den Nève d'Esternyck, Promotion des Transports Urbains (PTU)

SOMMAIRE

TROISIÈME CHAPITRE

• La qualité architecturale et paysagère 103

1 Le « campus » et les leçons des vieilles universités 104

*Le bâtiment Vinci (Faculté des Sciences Appliquées)
Georges Estérel*

2 La Place des Sciences (Louvain-la-Neuve) 110

*Circstances, démarche, scénario à l'Atelier de Gervais
André Jacquain, Architecte*

3 Architecture et micro environnement 117

*La stratégie d'aménagement paysager initiale
Jean-Noël Capart, Architecte-paysagiste*

4 Relief artificiel / relief naturel 125

*Regard prospectif sur l'avant-projet de schéma directeur
Bertrand Teulinder, Architecte, Professeur à La Cambre*

QUATRIÈME CHAPITRE

• Qualité de l'eau et de l'air, performance énergétique et qualité urbaine 137

1 La qualité de l'air, l'économie d'énergie et la réduction des émissions de CO₂ 138

*L'exemple de l'immeuble Pylades
André De Herde, Professeur à l'UCL*

2 Le cycle de l'eau dans l'environnement urbain 148

Louis de Backer, Professeur émérite à l'UCL

3 Contraintes et interfaces entre plan directeur, et réalisation des édifices 158

*Le cas de la Faculté de Psychologie et du nouveau Musée de Louvain-la-Neuve
Enikő Verhaegem, Ingénieur civil Architecte, Professeur émérite à l'UCL*

4 La qualité environnementale et urbaine 172

*Enjeux et perspectives pour la ville européenne durable
Jean-François Guet, Chef du Département Urbanisme, CERTU*

CONCLUSION

• Défis de la qualité environnementale et urbaine pour les métiers de la ville 180

Pierre Laconte

• Remerciements 187

• Les auteurs 189

• Fondation pour l'Environnement urbain 193

• Table des matières 200

Climate Change Energy Shortage Biodiversity Loss

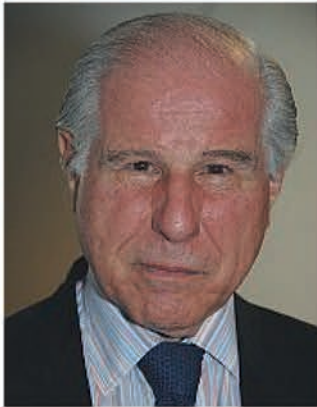


Overview of Global, European
and Local Policies and Practices

Pierre Laconte



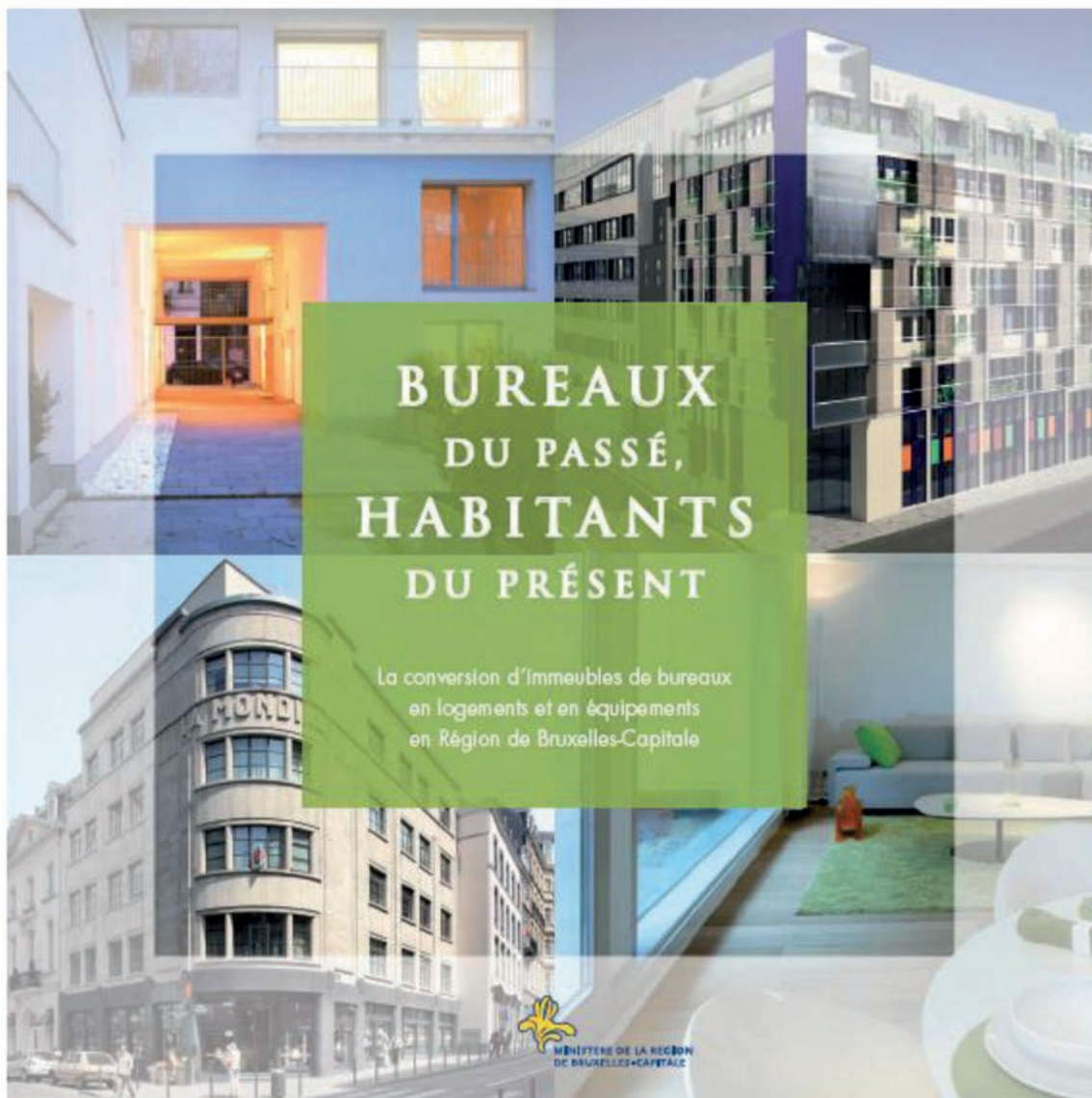
European Support Centre
and EU Chapter



Pierre Laconte is President of the Foundation for the Urban Environment, President of the International Society of City and Regional Planners, and Vice-president, of the Scientific Committee of the European Environment Agency. He is a Board Member of the EU Chapter of the Club of Rome.



European Support Centre
and EU Chapter



- La 1^{ère} partie, plus théorique, brosse rapidement l'histoire des immeubles de bureaux à Bruxelles, accompagné de statistiques sur les conversions autorisées en RBC. Elle comprend également une analyse sous l'angle des facteurs économiques, juridiques et financiers des conversions. Les aspects techniques, architecturaux et urbanistiques sont passés en revue un à un (type de façades, noyaux de circulation, hauteur sous plafond, adéquation avec les besoins en logements et équipements, etc.). Elle se termine par la présentation de quelques cas à l'étranger.
- La 2^{ème} partie est composée de 25 fiches détaillant des conversions réalisées à Bruxelles (logements, hôtels, maisons de repos, équipements scolaires). De nombreux plans et illustrations sont commentés et permettent la comparaison des immeubles avant et après transformation. Ils mettent en évidence les solutions adoptées par les architectes pour adapter les immeubles à leur nouvelle affectation

Références :

Auteurs : Christian Lasserre, Pierre Laconte, Anders Böhlke, Béatrice Dooreman

Titre : Bureaux du passé, habitants du présent

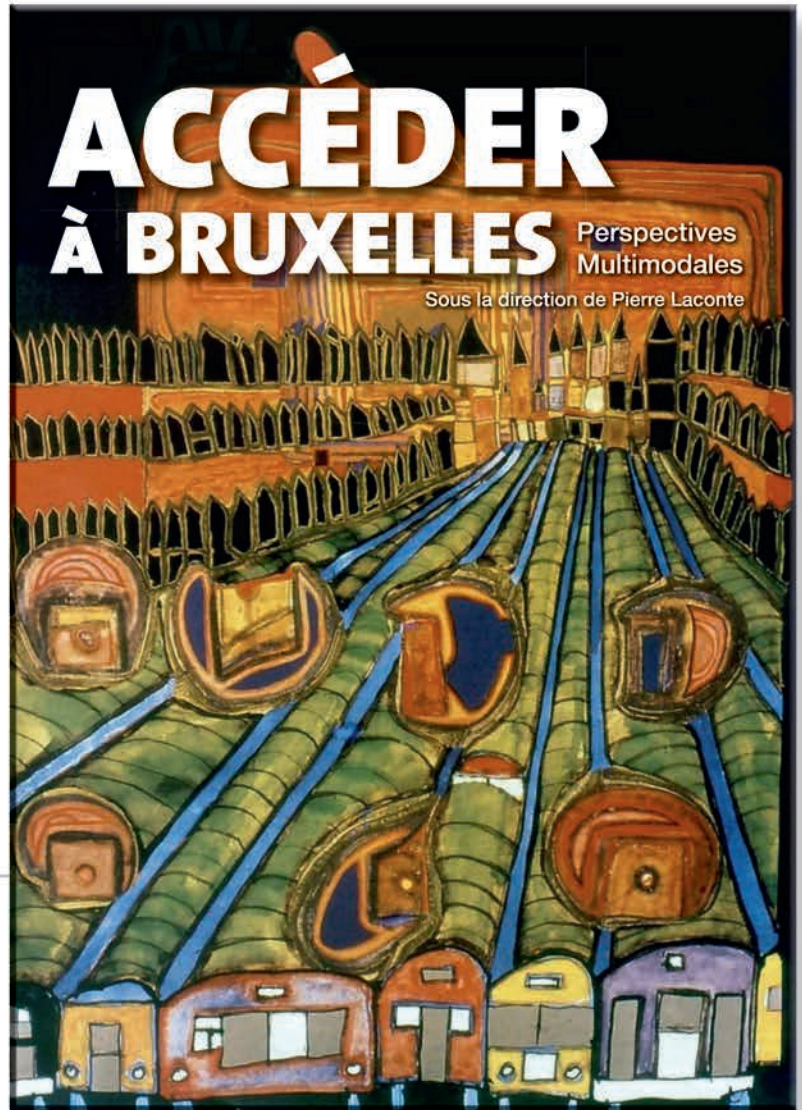
Édité par : la Direction Études et Planification (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement) à l'initiative du Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Prix : 34 euros

ISBN 978-2-9600749-8-7

L'ouvrage est exclusivement disponible en librairie

2014



POURQUOI CET OUVRAGE ?

Cet ouvrage vise à faire le point sur les projets d'infrastructures de transport qui déterminent et détermineront la facilité ou la difficulté d'accès à Bruxelles. Certaines sont en cours d'exécution, d'autres sont adoptées mais non budgétées, d'autres enfin resteront probablement dans les cartons. Certaines sont mutuellement exclusives.

Ainsi les projets d'infrastructure routière dans et autour de Bruxelles détermineront l'accès aux projets commerciaux bruxellois « Under the Sky » (le long du Canal) et NEO (Plateau du Heyse), et du mégaprojet U-Place (juste en dehors de Bruxelles, au sud de la zone industrielle de Machelein-Vivoorde).

Ces projets sont en concurrence directe mais font volontiers état de la même zone de chalandise et chacun fait appel à des investissements publics. Au-delà des courses d'obstacles pour l'obtention des permis de construire et d'exploiter, c'est le marché (ou le débat politique au sein des régions concernées) qui décidera l'option retenue. Le cas du viaduc "Lange Wapper" à Anvers, officiellement approuvé par le Gouvernement régional avant d'être officiellement abandonné, vient à l'esprit.

Les contributions à cet ouvrage - présentées sous une forme provisoire à un colloque tenu le 21 juin 2011, à l'initiative de Mme Brigitte Grouwels, Ministre en charge des travaux publics et des transports à Bruxelles, font ressortir, notamment, que l'hypothèse retenue par la région flamande pour le développement autoroutier était le "business-as-usual", donc une poursuite linéaire de la croissance du trafic, en y ajoutant celle à provenir de décisions d'implantation non encore finalisées, telles la construction du mégaprojet U-Place, tandis que le Plan bruxellois Iris II retient l'hypothèse d'une modération du trafic automobile.

Les projets d'infrastructure ferroviaire seront tout aussi déterminants, bien qu'indéterminés :

- l'interconnexion des gares et l'adaptation de leur capacité (notamment la « Jonction Nord-Midi ») face à l'augmentation prévisible de la demande,
- l'utilisation optimale ou non du nouvel embranchement ferroviaire vers et sous l'aéroport (« Diabolo »), actuellement sous utilisé,
- la réalisation ou non du projet de R.E.R. tel qu'actuellement programmé, y compris les acquisitions de matériel spécifique (non encore commandées jusqu'à présent),
- la réalisation des extensions programmées du Métro, notamment vers Schaarbeek, annoncée pour 2018 mais non budgétée,
- la réalisation des lignes de tram prévues séparément par la STIB et par De Lijn, qui relèvent d'autorités différentes.

La Fondation pour l'environnement urbain (FFUE) étant apolitique, sans but lucratif et subventionnée par diverses sources selon la nature de ses projets, constitue un outil de travail qui n'est pas celui de la consultance. Il aborde les sujets techniques de manière pluridisciplinaire et à long terme. Ce fut notamment le cas de l'ouvrage « La gare et la ville » (2003), ensemble d'essais sur le RER, resté tout-à-fait d'actualité vu le retard dans les décisions au sujet du Plan quinquennal, l'ouvrage « L'aéroport, le train et la ville » (2005) également plus qu'jamais d'actualité avec la mise en service en 2012 du « Diabolo » et du tunnel sous l'aéroport et la mise en service prochaine de la nouvelle liaison ferroviaire entre le quartier européen et l'aéroport, et enfin l'ouvrage « Brussels, Perspectives on a European Capital » (2007) consacré notamment au Quartier européen et son accessibilité. Le présent ouvrage en est le complément, à l'horizon 2020.

Publication de la Fondation pour l'environnement urbain
Abdijdeef 19, B-3070 Kortenberg
Sous la direction de Pierre Laconte

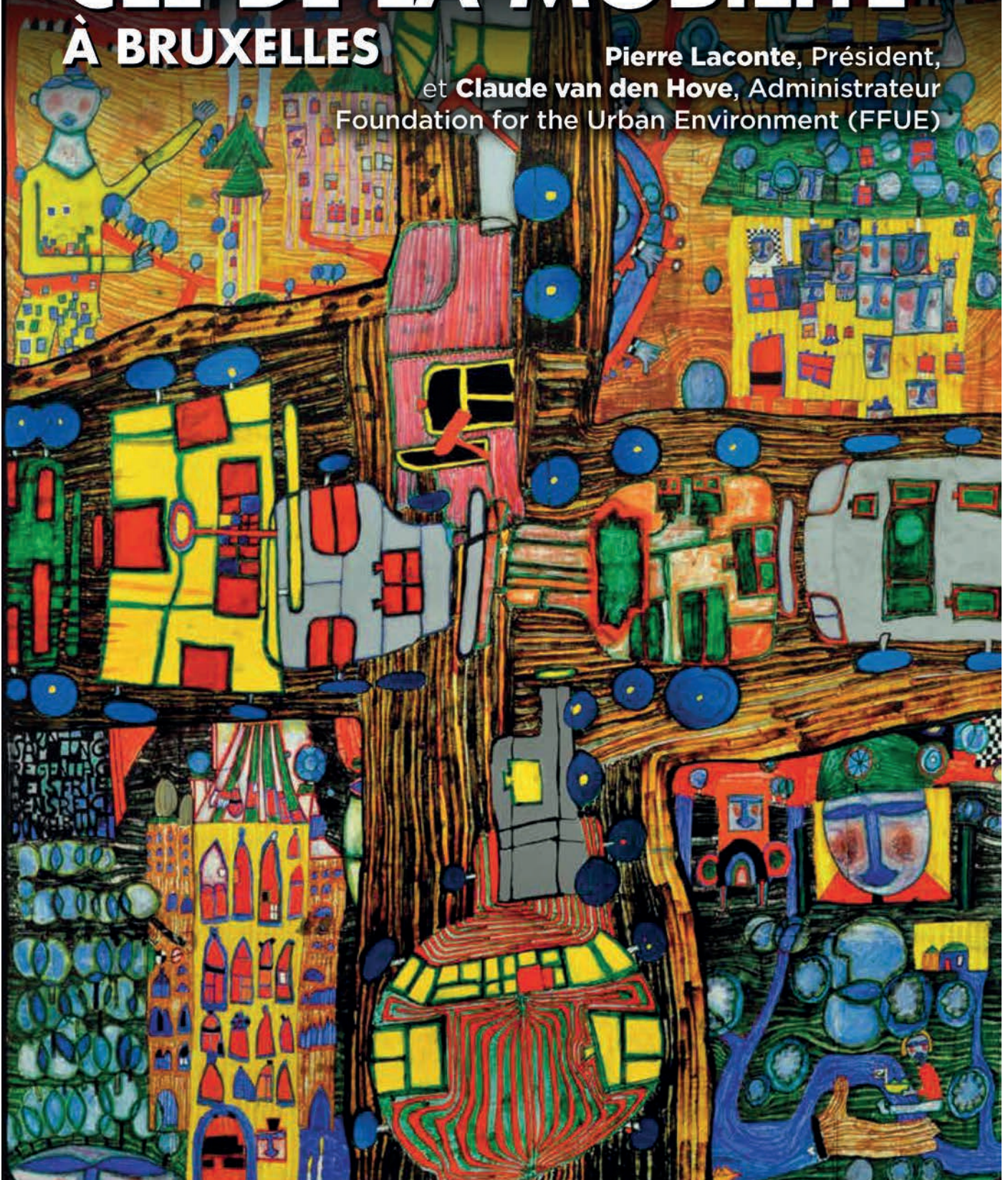
Éditeur responsable : ÉDITIONS ALITER
Dépôt légal : D/2014/11.036/1
ISBN : 978-2-9600650-1-5

avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale



LE RAIL, CLÉ DE LA MOBILITÉ À BRUXELLES

Pierre Laconte, Président,
et Claude van den Hove, Administrateur
Foundation for the Urban Environment (FFUE)



INVESTIR DANS UNE MOBILITE EFFICACE POUR BRUXELLES.

« Le rail, clé de la mobilité urbaine » exige des choix raisonnés entre les investissements ferroviaires, en fonction de la demande effective. C'est ce qui a été le cas de l'axe Est-Ouest, à la fois par chemin de fer et par métro. Le métro, grâce à une desserte des principaux quartiers résidentiels, et des concentrations d'emplois européens, correspond bien à la demande effective. Ce succès a été possible grâce à la mise en place en 1962 d'une autorité organisatrice nationale capable d'arbitrer les choix en amont et de gérer les projets, à l'instar de métropoles étrangères de dimension comparable à Bruxelles. Cette autorité opérationnelle n'a pas été reprise par le Gouvernement de Bruxelles-capitale (MRBC), issu de la régionalisation. Les conséquences apparaissent aujourd'hui.

Un exemple révélateur : le projet de métro nord.

Dans le cas du projet de Métro Nord actuel, faute d'une autorité organisatrice, les choix du mode de transport et les tracés ont été dès l'abord confiés par le MRBC à des bureaux d'ingénieurs privés internationaux.

Ceux-ci ont choisi l'option la plus coûteuse, c.à.d. la construction d'un métro en tunnelier profond, de grande largeur. On pouvait s'y attendre. Le coût estimé initial était de 500 millions d'€ (100 millions par km). Ce coût est à présent estimé suivant les sources à plus du double, sous réserve d'études géologiques restant à effectuer, ce qui a été à juste titre relevé dans la Presse.

Or dès 2007, la faiblesse de la demande potentielle sur le tracé retenu était confirmée par le bureau STRATEC, sans même tenir compte de l'effet dissuasif que ne manquerait pas de provoquer la profondeur (jusque 27 m) de l'ouvrage.

De plus l'urgence d'une relance des investissements porteurs d'emplois devrait être un argument politique en faveur d'appels d'offres pour des lots d'une dimension permettant aux entreprises belges de participer de manière concurrentielle.

Une étude d'alternatives réalistes (notamment en pré-métro), accessibles à diverses entreprises belges spécialisées, et adaptées à la demande découlant de la démographie, reste possible à ce jour. Si beaucoup de moyens ont déjà été engagés pour les études de projet, aucune étude d'impact comparative, pourtant obligatoire sous peine d'annulation du projet, ni de commande de réalisation, n'ont encore été effectuées.

PROPOSITION.

L'ouvrage, qui s'appuie sur une analyse fouillée des projets réalisés et en cours d'étude, propose donc de créer au niveau régional une autorité organisatrice de la mobilité en mesure de faire les choix correspondant aux besoins futurs les plus probables, en train, en métro et en pré-métro, c.à.d. assurer en site propre et à un coût compatible avec les ressources de la région, une fréquence, et une fréquentation, capables d'attirer la clientèle effective des navetteurs d'aujourd'hui et de demain.

Elle devra aussi prendre en compte l'apparition d'offres nouvelles liées au partage de véhicules petits et grands, à leur autonomisation grandissante, et aux nouvelles formes de vie et de travail d'une société elle-même en mutation, qui exigeront une sélection sévère des infrastructures lourdes nouvelles.

Publication de la Fondation pour l'environnement urbain
Abdijdreef 19, B-3070 Kortenberg
Par Pierre Laconte et Claude van den Hove

Éditeur responsable : **ÉDITIONS ALITER**
Dépôt légal : D/2016/11.036/1
ISBN-13 : 978-2-9600650-3-9

Publié avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale

PROFESSOR PIERRE LACONTE is President of the Foundation for the Urban Environment, which seeks to link urban planning, transportation and the environment. A past President of the International Society of City and Regional Planners, and former Secretary General of the International Association of Public Transport, he was evaluator for the European Green Capital Award 2012 and 2013 and a member of the Lee Kuan Yew World City Award Council. He is one of the three planners responsible for Louvain new university town in Belgium, which received the Abercrombie Award of the International Union of Architects. His publications include *Brussels: Perspectives on a European Capital* (co-editor, C. Hein), which shared the Society for Human Ecology 2008 Award for best publication; *Water Resources and Land-Use Planning: A Systems Approach* (co-editor, Y.Y. Haimes, 1982); and *Human and Energy Factors in Urban Planning: A Systems Approach* (co-editors J. Gibson and A. Ropoport, 1982).

CHRISTOPHER GOSSOP is a planner and environmentalist. Until 2011 he served as a UK government planning inspector with responsibility for the scrutiny and determination of planning and environmental appeals up to national level. He has been Deputy Director of the Town and Country Planning Association, where he worked on national and EU-wide policy issues, including energy and the environment, and is a trustee/director of both the National Energy Foundation and the Milton Keynes Parks Trust. He was guest editor for the Special Issue of *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning* on low-carbon cities, and led the congress team for the International Society of City and Regional Planners (ISOCARP) 2009 World Congress on low-carbon cities. His publications include editing five editions of the ISOCARP Review on planning theory and practice.

Jacket: Suzhou's Jinji Lake with the city's central business district in the background; © Department of Publicity of Suzhou Industrial Park.



ISBN 978-1-78453-232-1



9 781784 532321

I.B. TAURIS

LONDON · NEW YORK

www.ibtauris.com

SUSTAINABLE

CITIES
and Chris Gossop

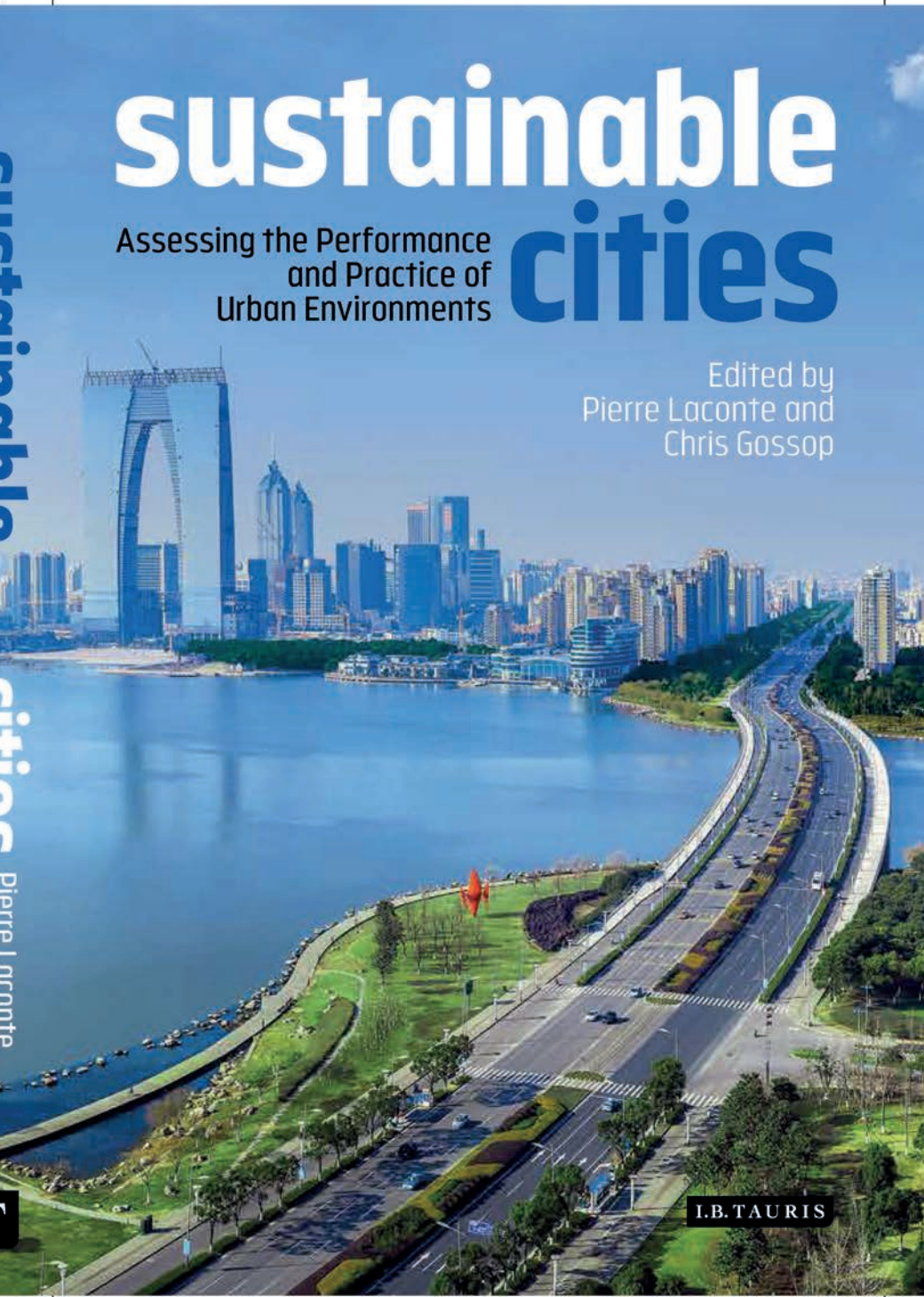
T

sustainable cities

Assessing the Performance
and Practice of
Urban Environments

Edited by
Pierre Laconte and
Chris Gossop

sustainable
cities
Pierre Laconte



I.B. TAURIS

With more than half the global population now living in urban areas, one of the key issues confronting us today is how we make our growing cities sustainable. *Sustainable Cities* offers valuable new insights for addressing this vital challenge.

Examining the built environment at three levels of observation – individual buildings, urban neighbourhoods, and entire cities and towns – the first part of the book reveals the scale of the task that will need to be pursued at all of these levels and on multiple fronts. In particular resource use, especially energy, is identified as a key consideration.

The second part of the book offer a critical assessment of the techniques used to assess urban development and systems as a whole, including the measurement of greenhouse gas emissions, ecological footprint analysis, and the measurement of urban biodiversity, where different approaches can yield significantly different results. It concludes with an alternative approach to greenhouse gases, making the case for them to be seen as a resource rather than as a liability.

In the final part, case studies of best practice are presented. These include the role of canals and waterfront developments as catalysts for the sustainable post-industrial city; sustainable urban transport; Amsterdam's ring canals as a UNESCO World Heritage Site; the King's Cross Central development as new urban quarter for London (and Europe); and Hamburg's Wilhelmsburg island district, where energy efficiency is part of a wider strategy to improve liveability and overall sustainability.

With contributions from a range of leading international specialists, *Sustainable Cities* provides a wealth of new ideas and information for all those with an interest in the future of our cities.



Louvain-la-Neuve à la croisée des chemins

Le plan directeur du groupe Urbanisme Architecture (1970) reste après un demi-siècle le cadre du développement de la ville universitaire. La personnalité de Raymond Lemaire joua un rôle décisif dans l'orientation *culturaliste* du projet, c'est-à-dire l'accent sur le respect du site naturel, l'échelle humaine et la référence à la ville universitaire ancienne.

Dans la mise en œuvre du projet, l'UCL a joué un rôle d'opérateur de synthèses, faisant converger des initiatives et des financements divers, tant privés que publics. Ces convergences devaient lui permettre de réaliser un projet pour lequel elle n'avait que des moyens limités.

Le site universitaire est à présent devenu un espace convoité.

Le moment est dangereux. Il faut se montrer sélectif parmi les opportunités qui se présentent si l'on veut garder le cap et poursuivre l'œuvre dont le groupe UA a donné l'impulsion primordiale.

Pierre Laconte est membre fondateur de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme Architecture – UA (R. Lemaire, J.-P. Blondel & P. Laconte) chargé du Plan directeur de Louvain-la-Neuve et de sa coordination architecturale.

Jean Remy a été consultant de UA, responsable du Service du Plan urbain et chargé de la mise à jour du Plan directeur.

Avec les contributions de : Claudine Houbart (Université de Liège) sur la carrière de Raymond Lemaire ; Piet Lombaerde (Université d'Anvers) sur l'influence des villes historiques ; Nicolas Bernard (Université Saint-Louis) sur l'emphytéose à Louvain-la-Neuve ; Nicolas Cordier (INESU- UCLouvain) sur les perspectives immobilières de Louvain-la-Neuve ; Alain Bourdin (École d'urbanisme de Paris – Lab'urba) qui a rédigé la préface et Marcel Crochet (recteur honoraire de l'UCL et directeur de la collection « Acteurs pour l'Université ») qui a rédigé l'avant-propos de l'ouvrage.

30 €

www.editions-academia.be



ISBN : 978-2-8061-0494-6



Louvain-la-Neuve à la croisée des chemins

Pierre Laconte et Jean Remy

Préface par Alain Bourdin



Between 2002 and 2020, a total of 300 projects throughout Europe have received the European Heritage Awards / Europa Nostra Awards as ‘outstanding achievements in the conservation, enhancement and adaptation to new uses of cultural heritage’. This anthology compiles 50 award-winning projects, from 19 European countries, which are a part of Europe’s industrial and engineering heritage: windmills, watermills, granaries, factories, mining sites and quarries, as well as places and vehicles related to transport by water, road, rail and air. Fifty examples of best conservation practice and an outline sketch of the industrial legacy of our continent...

This book is published by the Danube University Krems, which houses the awards archives, in partnership with Europa Nostra’s Industrial and Engineering Heritage Committee. Europa Nostra runs the European Heritage Awards / Europa Nostra Awards in cooperation with the European Commission and with the support of the Creative Europe programme of the European Union.

Zwischen 2002 und 2020 wurden insgesamt 300 Projekte in ganz Europa mit den European Heritage Awards / Europa Nostra Awards als „herausragende Leistungen bei der Erhaltung, Verbesserung und Anpassung an neue Nutzungen des kulturellen Erbes“ ausgezeichnet. Diese Anthologie enthält 50 preisgekrönte Projekte aus 19 europäischen Ländern, die Teil des europäischen Industrie- und Ingenieurerbes sind: Windmühlen, Wassermühlen, Getreidespeicher, Fabriken, Bergbaustandorte und Steinbrüche sowie Orte und Fahrzeuge im Zusammenhang mit dem Transport auf Wasser, Straße, Schiene und Luft. Fünfzig Beispiele für die beste Erhaltungspraxis und eine Skizze des industriellen Erbes unseres Kontinents...

Dieses Buch wird von der Donau-Universität Krems, in der sich die Preisarchive befinden, in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für das industrielle und technische Erbe von Europa Nostra veröffentlicht. Europa Nostra vergibt die European Heritage Awards / Europa Nostra Awards in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und mit Unterstützung des Programms Creative Europe der Europäischen Union.

Entre 2002 et 2020, quelque 300 projets à travers l’Europe ont reçu un prix européen du patrimoine / Prix Europa Nostra comme « réalisations exceptionnelles dans la conservation du patrimoine culturel, sa mise en valeur et sa reconversion pour des usages nouveaux ». Cette anthologie rassemble cinquante de ces projets, venant de 19 pays européens, qui relèvent du patrimoine industriel et technique : moulins à vent et à eau, greniers, manufactures, usines et ateliers, sites miniers, carrières, ainsi que des lieux liés aux transports par l’eau, la route, le chemin de fer et les airs. Cinquante exemples des bonnes pratiques en matière de conservation, et une esquisse de l’héritage légué à notre continent par l’industrie...

Le livre est publié par Donau-Universität Krems, qui gère les archives des prix, en partenariat avec le comité d’Europa Nostra pour la patrimoine industriel et technique. Europa Nostra gère les Prix européens du patrimoine / Prix Europa Nostra en collaboration avec la Commission européenne et le soutien du programme Europe créative de l’Union européenne.



€ 29,90 [AT]
ISBN 978-3-903150-74-4



EDITION
DONAU-UNIVERSITÄT
KREMS



Christian Hanus, Pierre Laconte,
Richard Sickinger, Paul Smith (Editors)

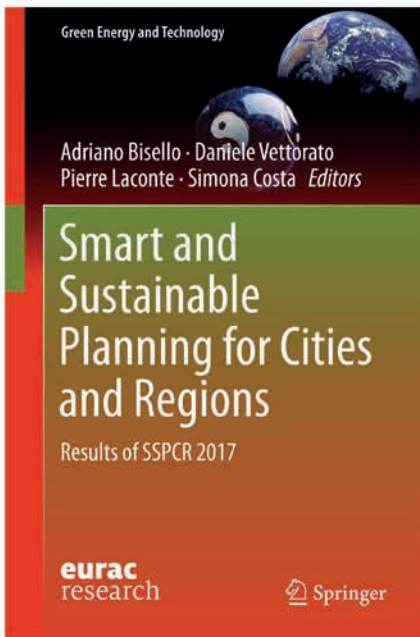
Industrial and Engineering Heritage in Europe

**Das industrielle und
technische Erbe in Europa**

**Le patrimoine industriel et
technique en Europe**

50 Winners of the European
Heritage Awards / Europa Nostra Awards

EDITION
DONAU-UNIVERSITÄT
KREMS 



A. Bisello, D. Vettorato, P. Laconte, S. Costa (Eds.)

Smart and Sustainable Planning for Cities and Regions

Results of SSPCR 2017

Series: Green Energy and Technology

- Offers a unique merger between planning and other disciplines on the smart and sustainable city concept
- Provides theoretical and operative approaches from Europe and beyond to inspire policymakers
- Addresses the most challenging research issues concerning smart cities and sustainable development

1st ed. 2018, XXVI, 697 p. 206 illus., 184 illus. in color.

Printed book

Hardcover

219,99 € | £199.99 | \$279.99

^[1]235,39 € (D) | 241,99 € (A) | CHF 242,00

eBook

178,49 € | £159.50 | \$219.00

^[2]178,49 € (D) | 178,49 € (A) | CHF 193,50

Available from your library or springer.com/shop

MyCopy ^[3]

Printed eBook for just

€ | \$ 24.99

springer.com/mycopy

This book comprises a selection of the top contributions presented at the second international conference "Smart and Sustainable Planning for Cities and Regions 2017", held in March 2017 in Bolzano, Italy. Featuring forty-six papers by policy-makers, academics and consultants, it discusses current groundbreaking research in smart and sustainable planning, including the progress made in overcoming cities' challenges towards improving the quality of life. Climate change adaptation and mitigation of global warming, generally identified as drivers of global policies, are just the "tip of the iceberg" when it comes to smart energy transition. Indeed, equally relevant towards this current transformation – and key topics in this volume – are ICTs, public spaces and society; next economy for the city; strategies and actions for good governance; urban-rural innovation; rethinking mobility. The book's depth in understanding and insightfulness in re-thinking demonstrate the breaking of new ground in smart and sustainable planning. A new ground that policy-makers, academics and consultants may build upon as a bedrock for smart and sustainable planning.

The introductory keynote address was delivered by Pierre Laconte:

"Smart and sustainable cities: what is smart? what is sustainable?"

www.ffue.org/wp-content/uploads/2016/12/EURAC-conference-abstract-Laconte.pdf

Lifelong 40% discount for authors



Order online at springer.com / or for the Americas call (toll free) 1-800-SPRINGER / or email us at: customerservice@springernature.com. / For outside the Americas call +49 (0) 6221-345-4301 / or email us at: customerservice@springernature.com.

The first € price and the £ and \$ price are net prices, subject to local VAT. Prices indicated with [1] include VAT for books; the €(D) includes 7% for Germany, the €(A) includes 10% for Austria. Prices indicated with [2] include VAT for electronic products; 19% for Germany, 20% for Austria. All prices exclusive of carriage charges. Prices and other details are subject to change without notice. All errors and omissions excepted. [3] No discount for MyCopy.

Part of **SPRINGER NATURE**

recherche

**La ville universitaire de Louvain-la-Neuve :
Un projet d'urbanisme pour le XXI^e siècle**

Introduction aux panneaux portant sur Louvain-la-Neuve, présentés à l'Exposition sur la ville durable au XXI^e siècle (Berlin, 5/9 > 22/11/2020)

Pierre Laconte

Dans le cadre du 50^e anniversaire de la construction de la ville universitaire de Louvain-la-Neuve, Pierre Laconte – membre de l'équipe de direction du Groupe Urbanisme Architectures de l'UCL, avec Raymond Lemaire et Jean-Pierre Blondel, créé en novembre 1968, avec pour mission la conception du Plan Directeur de Louvain-la-Neuve et sa coordination architecturale – revient sur l'histoire du projet et sur ses enjeux futurs.
Cet article fait suite à la publication de l'ouvrage tiré de la recherche de la qualité environnementale et urbaine : Le cas de Louvain-la-Neuve, au colloque ayant eu lieu le 11/02/2020 La Jardiée Loci de l'UCLouvain, à la sortie de l'ouvrage qui la ouvre, intitulé Louvain-la-Neuve à la croisée des chemins, à la présentation de Louvain-la-Neuve à l'Exposition urbaine/stadtbauig – Division on the European City for the 21st Century, à l'Académie des Sciences de Berlin, ayant lieu du 5/9 au 22/11/2020 et, enfin, au catalogue de cette exposition.



**Choix d'un nouveau site
pour l'Université catholique
de Louvain**

L'affaire de Louvain¹ a commencé dès le début des années 1960 et visait la suppression de la section française de l'université de Louvain², à l'instar de celle de l'université de Gand dans les années 1930, 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.

D'un côté, le bourgmestre Baron Donald Faillon 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. De l'autre, le jeune Comte Yves du Monceau de Bergendal, nouveau bourgmestre de la petite commune industrielle d'Ottignies (3800 ha) offrait à l'UCL une localisation agricole purement régionale wallonne, mais dont l'infrastructure urbaine était à créer et financer à partir de zéro.

Le jeune Comte-David l'emporta sur le Baron-Gollath auprès du Conseil d'administration de l'UCL, en majorité favorable à une localisation en terre vierge.

La localisation proposée par la Commune d'Ottignies pour y construire un campus universitaire était un haut plateau agricole et forestier de 900 ha, dont 200 ha de forêt, à la périphérie de la commune, qui ne comportait pas d'autre infrastructure que d'être traversée par la route Nationale 4 (Bruxelles-Luxembourg). Ce domaine fut acquis par l'UCL, sous l'impulsion de son administrateur général Michel Wolter. Celui-ci fit désigner, par son Conseil d'administration, 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, cornu 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.

- 1 - Baron-Faillon: Comte du Monceau de Bergendal.
- 2 - Vice du site en 1970. Voir Exposition panneau L'Almanach I.
- 3 - LACONTE, P. (sous la direction de) : La recherche de la qualité environnementale et urbaine. Le cas de Louvain-la-Neuve (Belgique) Lyon : Editions du Ceres, 2006.
- 4 - LACONTE, P. & BENOÎT, J. (dir.) : Louvain-la-Neuve 50 ans de chemins. Louvain-la-Neuve : Académie (coll. Acteurs pour l'avenir), 2020.
- 5 - Akademie der Künste, Berlin, urbane/stadtbauig Division on the European City for the 21st Century, Berlin : Edition Arche Triangel, 2020.
- 6 - Dans la mise du site nous subissons l'échec de l'UCL pour allouer l'Université catholique de Louvain, sur lequel nous avançons, depuis 2015 l'UCLouvain.



Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme de l'Université catholique de Louvain



10

Référence bibliographique :
Vincent Blondel, "édito", lieuxdits#19, novembre 2020, p. 2.

La revue lieuxdits
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (Loci)
Université catholique de Louvain (UCLouvain).

Éditeur responsable : Le comité de rédaction, place du Levant, 1 - 1348 Louvain-la-Neuve
Comité de rédaction : Damien Claeys, Gauthier Coton, Corentin Haubruge,
Pierre Laconte (invité), Nicolas Lorent, David Vanderburgh (invité)
Conception graphique : Nicolas Lorent



ISSN 2294-9046
e-ISSN 2565-6996

UCLouvain

Faculté d'architecture, d'ingénierie
architecturale, d'urbanisme – Loci



www.uclouvain.be/loci.html

Oser la transition

22 histoires belges pour inspirer l'avenir

22 expériences belges de transition pour un avenir plus résilient : vouloir c'est déjà pouvoir !

La Belgique, petit pays cœur fondateur de l'unité européenne, s'est, au cours des siècles modernes, souvent positionnée comme un laboratoire d'innovation industrielle, économique et sociale. Il doit en être de même en matière de transition environnementale.

C'est pourquoi ce livre explore 22 initiatives issues de différents domaines, qui contribuent à construire un avenir plus durable et plus inclusif, racontées par des auteurs qui partagent leurs expériences, leurs difficultés et leurs succès.

Repenser les modèles économiques traditionnels, **inclure** des innovations technologiques soutenables, **revoir, découvrir, questionner, imaginer** nos modes de vie, notre alimentation, notre mobilité sont autant d'expériences que ce livre veut mettre en lumière pour illustrer une vision concrète et positive de la transition en Belgique et donner des clés pour agir, à l'échelle individuelle et collective et construire un monde plus juste et plus durable.

Ces histoires s'adressent à tous ceux qui s'intéressent à la transition écologique et sociale, en Belgique et ailleurs. Elles se veulent inspirantes pour les citoyens, les acteurs du monde associatif et économique, les décideurs politiques et tous ceux et celles qui souhaitent contribuer à un avenir meilleur.



FONDATION POUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN

P. LACONTE

☎ +32.479.33.13.46

✉ pierre.laconte@ffue.org

🌐 www.ffue.org

📍 **Retrouvez-nous sur**

LinkedIn - X (Twitter) - Facebook



ÉDITIONS ALITER

G. HALLEUX

✉ web@aliter.be

🌐 www.aliter.be

Dépot légal : D/2024/11.036.1

Isbn-13 : 978-2-9600650-4-6

Prix : 30 €

Illustration de couverture :

HUNDERTWASSER

124 SINGING BIRD ON A TREE IN THE CITY, 1951

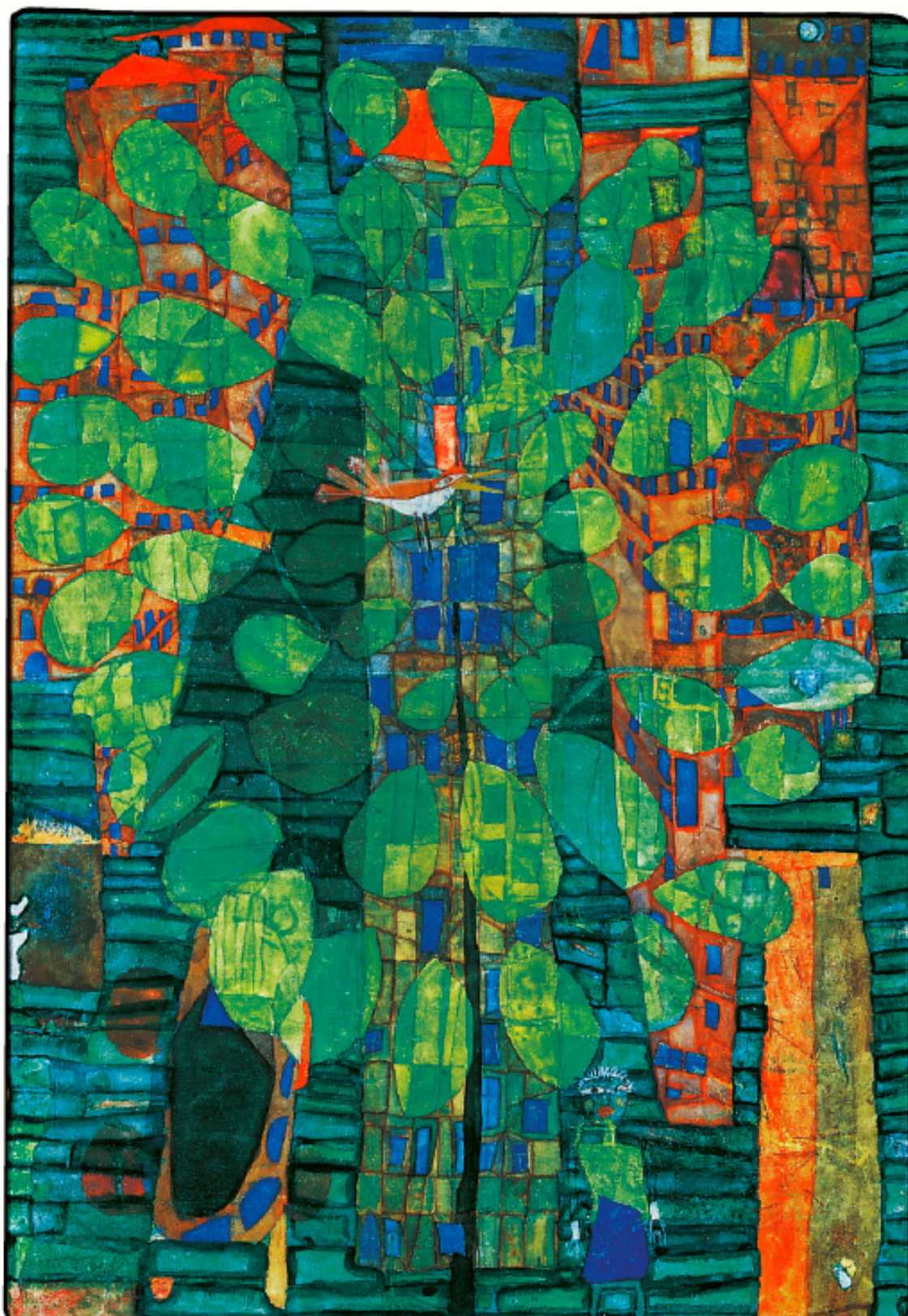
© 2024 NAMIDA AG, Glarus/CH



9 782960 065046 >

OSER LA TRANSITION

22 histoires belges pour inspirer l'avenir



Fondation pour l'Environnement urbain Pierre Laconte

