



Référence bibliographique :  
Yves Hanin, "Louvain-la-Neuve à la croisée des chemins, on ne croit pas si bien écrire", *lieuxdits#19*,  
novembre 2020, pp. 48-51.

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



## Louvain-la-Neuve à la croisée des chemins, on ne croit pas si bien écrire

*Yves Hanin*

*Le texte retranscrit ci-dessous constitue la conclusion donnée par Yves Hanin à l'issue du Colloque du 11 février 2020 autour de l'ouvrage Louvain-la-Neuve à la croisée des chemins, et la réaction aux orateurs de la première partie de la matinée.*

Au terme de ces présentations, il est important de s'interroger sur la trajectoire du développement de Louvain-la-Neuve. Cinquante ans après sa création, il y a eu de nombreuses bifurcations, pour reprendre un terme de Jean Remy, notamment pour répondre à l'enjeu de complétude de la ville, pour lui assurer son rôle de pôle universitaire et urbain. Aujourd'hui, il faut aussi, et surtout, penser l'avenir et s'interroger sur ce que seront les défis et les pistes pour les cinquante prochaines années.

Poser ces questions dans le bâtiment Vinci est éminemment symbolique car c'est dans ce hall Vinci que l'esprit de Louvain-la-Neuve a commencé à se concrétiser avec, notamment, des concerts de midi pour animer l'une des premières constructions et l'embryon de ville nouvelle. Pour envisager l'avenir, se pencher sur le passé est instructif. Mettre en lumière ces cinquante années d'expérience tout en tenant compte du fait que le contexte change radicalement. En effet, il y a cinquante ans, la crainte était l'échec, la volonté était la réussite et la peur était que la ville nouvelle (et par là même l'Université) ne séduise pas. Aujourd'hui, et plus encore demain, l'enjeu est de savoir comment maintenir et renouveler l'attrait et la réussite du projet urbain. S'il y a cinquante ans produire du logement social était possible, aujourd'hui c'est une gageure et, pourtant, les besoins sont toujours plus criants. S'il y a cinquante ans, comme le rappellent les auteurs

du livre, la connexion au réseau ferré et la construction de la gare apparaissent comme un cadeau, aujourd'hui, la mise en service du RER n'est que progressive et il faut ne pas perdre courage.

Aujourd'hui et dans les prochaines années, comme cela a bien été mis en évidence par les différents orateurs, il faut avant tout *préserver l'esprit de Louvain-la-Neuve* au sens d'une ville à taille humaine et inclusive sur le plan social. Une ville générant une diversité de formes tout en affirmant une unité sur les plans urbanistique et paysager. Cet esprit s'exprime au travers d'une ville où la brique a relégué assez rapidement le béton, où la toiture plate fut abandonnée au profit de la toiture à versant en ardoise et où les châssis devaient être de teinte foncée mais sans brimer la créativité architecturale. Cet esprit organise la localisation des activités et les cheminements selon une hiérarchie très marquée, avec la séparation — presque fonctionnaliste — des flux au centre-ville et, inversement, les voies partagées dans les quartiers. Dans cette organisation spatiale, la mixité fonctionnelle est très forte au centre, alors qu'elle repose pratiquement sur le zonage dans les quartiers. Claudine Houbart vient de nous rappeler combien cet esprit fut porté par Raymond Lemaire et comment il appliquait un certain culturalisme pouvant s'écarter de la rigueur de la Charte de Venise. Dès lors, ma première question serait - sans être pour autant provocateur - de se demander si, après le postmodernisme, il ne

conviendrait pas de poser les bases d'un postculturalisme, qui permettraient de gérer la diversité dans l'unité face aux nouveaux défis sociaux et culturels. Ces bases de postculturalisme permettraient en outre, plus prosaïquement, de se positionner lorsqu'il est par exemple question de l'utilisation des nouveaux matériaux d'isolation ou de matériaux plus durables comme le bois ou encore de répondre à la question, non plus de la ville piétonne versus la ville voiture, mais de la forme de la ville multimodale, où les petites roues et les micro-véhicules à assistance électrique prennent place et vont changer la métrique urbaine.

Deuxièmement aspect qui est important — bien qu'il ne soit qu'indirectement évoqué ce matin — c'est **la transmission du savoir-faire de la fabrique urbaine**. Bien sûr, il a été fait largement référence au Groupe UA, mais comment en tirer les enseignements sous un angle critique et constructif ? Comment des universitaires, des services administratifs et académiques, des habitants, des associations et des promoteurs ont-ils généré une intelligence collective qui a opéré, en différents moments et selon des modalités spécifiques, à la réussite du projet urbain ? Comment transmettre et renouveler ce savoir-faire qui ne se limite pas à l'élaboration et l'application d'un plan mais s'étend à l'intelligence de proposer une matrice, comme l'a rappelé Piet Lombaerde, pour fixer des principes et de pouvoir les ajuster en fonction des projets qui vont lui donner forme. Plus qu'à débattre une capacité à écouter et à saisir les ressentis des usagers, puis à savoir comment rapidement adapter et réajuster le projet en fonction des réactions et de problèmes, sans trahir les objectifs initiaux. Comment cultiver cette capacité, cette ingénierie collective et adaptative pour les cinquante prochaines années, alors que les acteurs ne sont plus des explorateurs, des bâtisseurs et des pionniers, mais davantage des visiteurs, des usagers, des habitants d'un moment ?

Troisièmement, il faut résoudre les tensions et les déséquilibres qui ont été évoqués par Madame la Bourgmestre. Au cours des cinquante premières années, la ville a dû faire face à des déséquilibres avec notamment le surnombre d'étudiants par rapport à la faible présence d'habitants non étudiants. Désormais, les déséquilibres ne sont plus ceux d'une cité universitaire mais ceux **d'un pôle urbain qui rayonne très largement à l'échelle métropolitaine** bruxelloise et même internationale. Les équipements, les commerces et les services s'adressent désormais à une très vaste population. La ville est devenue un pôle d'emplois régional, avec l'université et les entreprises qui sont insérées dans des réseaux locaux et mondiaux. Le système de transport multimodal avec les gares d'Ottignies et de Louvain-la-Neuve, le réseau de bus et les réseaux routiers et autoroutiers doivent être consolidés et mieux articulés. Face à cette intermodalité à rééquilibrer, le RER n'arriva-t-il pas trop tard ? Assurer la gestion de ce niveau haut d'infrastructures, garantir le développement de l'un des principaux pôles de création de richesse et d'attractivité nécessitent une dimension territoriale adéquate. La commune et l'Université ne peuvent, seules, maintenir l'équilibre et la dynamique. La reconnaissance d'une ville-agglomération de plus de 100 000 habitants au centre du Brabant wallon est un enjeu majeur. Louvain-la-Neuve et la ville d'Ottignies doivent être le moteur de cette nouvelle urbanité du XXI<sup>e</sup> siècle, avec les entités voisines de Wavre, Rixensart, Court-Saint-Étienne et Mont-Saint-Guibert.

Les défis des cinquante prochaines années sont précisément ceux de **la métropolisation** avec les enjeux climatiques et sociaux, une puissance publique moindre, une croissance économique timide et des innovations technologiques majeures. La métropolisation affecte aussi les individus avec l'éclatement des familles, un allonge-

ment de la vie, une proposition à l'indivision et une dualisation sociale de plus en plus marquée. Le projet urbain de 1970 mettait en œuvre des pratiques avant-gardistes. Il était précurseur et durable avant l'heure. Notamment en matière de gestion du cycle de l'eau, il recourait (1) au pavage pour notamment limiter l'imperméabilisation du sol (2) au réseau séparatif pour réduire le volume de traitement des eaux (3) au stockage de l'eau de pluie au sein d'un vaste bassin d'orage aménagé écologiquement et paysagèrement. Mais, dans ce domaine, à l'avenir, il faut accentuer les exigences (réduire la consommation d'eau et la production d'eau grise) et tendre à utiliser les eaux de pluie et les eaux souillées. Il convient de questionner les bonnes pratiques pour les actualiser et les approfondir tant sur le plan économique que, social ou environnemental.

On le voit il y a une trajectoire avec des constantes à préserver et des nouveaux enjeux à rencontrer. En tant qu'urbaniste, je voudrais revenir sur quatre outils de la fabrique urbaine qui singularisent le projet de Louvain-la-Neuve. Interroger l'avenir de ces outils constitue ma conclusion.

Nicolas Bernard nous a très bien exposé le rôle joué par le recours à l'**emphytéose** à Louvain-la-Neuve. Comme lui, je m'interroge sur le potentiel non exploité de l'outil. Certes, il fut utilisé pour permettre le développement immobilier privé et il fallait rassurer les investisseurs en prévoyant des durées d'emphytéose très longues et des modalités d'utilisation très souple. Au-delà de rassurer, on peut s'interroger sur la pratique des renouvellements systématiques. Cette interrogation s'impose car nous plaçons pour une réforme de l'usage actuel, non seulement pour pérenniser la procédure de négociation des investisseurs avec l'urbanisme de l'Université mais aussi pour juguler la spéculation immobilière et ainsi retrouver une forme de contrôle et de maîtrise foncière. Nous sommes

entrés dans une phase de rénovation et entrerons bientôt dans une phase de renouvellement urbain à Louvain-la-Neuve. L'emphytéose doit faciliter le remembrement urbain dans les prochaines années car il faudra démolir et reconstruire en modifiant et en adaptant sans doute le parcellaire et la trame urbaine.

À côté de la maîtrise foncière, il y a aussi la question de l'**outil de planification et de projet**. Jean Remy, dans le livre, insiste sur la distinction entre le city planning et le town design qui sont complémentaires l'un de l'autre. Nicolas Cordier nous a fait état du schéma d'orientation local pour l'extension du quartier de Lauzelle. Ce schéma démontre le souci de penser en profondeur ce nouveau quartier. Toutefois, en quoi le schéma d'orientation local — qui est un nouvel outil d'urbanisme — permet-il d'articuler programmation et forme urbaine ? Plus fondamentalement se pose la question de la complémentarité des outils et de leur emboîtement. Question cruciale, car aujourd'hui nous ne sommes plus une île où le plan directeur, les plans particuliers et les permis de lotir dans le cadre de la double procédure de permis sont suffisants. Nous sommes en effet un pôle dans une aire métropolitaine avec des limites de plus en plus floues. Dès lors ne faut-il pas revoir les schémas aux différentes échelles et pas seulement juxtaposer des projets ? Ne faut-il pas, pour les prochaines décennies, redéfinir la matrice de cette nouvelle ville en englobant les tissus existants de Louvain-la-Neuve mais aussi ceux au-delà, ce qui ne fut jamais réellement envisagé ? Comment s'articuler avec le vieux Blocry et plus largement avec le parc scientifique, Ottignies, Vieux-Sart, Wavre et, in fine, réfléchir à l'échelle de la ville de 100 000 habitants au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise ?

Le troisième outil indispensable est celui qui doit articuler mobilité et urbanisme car, comme déjà mentionné, la révolution qui nous attend dans nos rapports au temps et à l'espace risque de modifier la métrique urbaine. On peut s'attendre à des décalages entre, d'une part, la ville piétonne ouverte sur l'extérieur avec la voiture et le train et, d'autre part, une ville multipolaire à échelle variable où divers modes devront prendre leur place. La place du bus, de la trottinette et, plus largement, du vélo n'était pas prévue dans Louvain-la-Neuve. Dès à présent, il faut les insérer et dépasser le bricolage, que ce soit dans la manière de repenser cette hiérarchie des réseaux ou d'organiser l'urbanisation qui l'accompagne. De même, nous sommes désormais confrontés à la transformation des boulevards urbains en avenues multimodales permettant le séjour, la desserte ou le transit. Il faut dès lors réfléchir à quels réseaux, quels nœuds et quel urbanisme mettre en lien avec ces mobilités. Cette réflexion n'est pas spécifique à Louvain-la-Neuve mais elle se décline spécifiquement dans une ville piétonne au cœur d'anciens tissus périurbains. Il faut repenser notre **outil urbanisme-mobilité** et ce, naturellement, aux différentes échelles de l'aire métropolitaine.

Pour terminer, je ne peux oublier la question centrale de l'**outil démocratique** car Louvain-la-Neuve avait innové, au lendemain de Mai 68, non pas en instaurant des assemblées participatives mais en impliquant les travailleurs, les habitants et les étudiants dans l'animation et, plus largement, dans la dynamique et la gestion urbaine. Que l'on se souvienne du Balai libéré ou encore de la Cidec qui ont permis, à côté des Kots à projet, de produire une ville vivante mais aussi une citoyenneté pour tous. Ces outils sont toujours à l'œuvre, mais ils nécessitent, eux aussi, d'être renouvelés. Des expériences existent, les référendums, les visites urbaines... Faut-il les multiplier ? Il est raisonnable de penser à une nouvelle démocratie urbaine, au sens de la mobilisation des acteurs pour faire vivre la ville. Peut-être que Philippe Van Parys pourrait nous indiquer l'une ou l'autre piste, dans la seconde partie de cette matinée, pour construire notre citoyenneté dans les cinquante prochaines années.