

## **Concours d'urbanisme « Penser la ville de demain » Louvain-la-Neuve (LLN) 2010-2011**

### **Nom du projet : De la ville nouvelle à la plénitude urbaine**

*« Je me ballade et retrouve le plaisir de la marche à pied. Quelle sera la surprise offerte à mes yeux au prochain carrefour ? Au fil de ma progression, je commence à manquer d'air dans ce dédale de rues piétonnes bondées. Heureusement, voilà que j'aperçois une longue voie ouverte paraissant sans fin. Elle m'inspire une flânerie oubliée. Je respire, je contemple, je vis la ville ».*

[Témoignage prospectif d'un citoyen de Louvain-la-Neuve]

## **1. L'homme et sa communauté**

### **Le perçu, le ressenti et le vécu**

Lorsque que l'on se ballade à LLN, nous avons tous invariablement un sentiment fort différent par rapport aux autres villes. Ville nouvelle sur dalle, le visiteur perçoit et découvre la ville piétonne aux mille visages, aux mille sentiers, bref aux mille détours. L'usager trouve l'ensemble de ses désirs et besoins à deux pas sans perte de temps, un temps si cher aujourd'hui. Le résident, quant à lui, fait un véritable choix de vie alliant proximité, convivialité et cadre de vie exceptionnel.

### **Les éléments festifs et folkloriques qui rythment la vie de la cité**

LLN ne peut être dissocié de son folklore étudiantin. Les « 24h vélo », les « kots à projets » ou tout simplement la vie étudiantine rythment la vie de la cité et de ses habitants. Ces événements contribuent à l'ambiance particulière et unique de la ville neuve.

### **Aspects qualitatifs**

La croissance de LLN est exceptionnelle. Grâce aux choix des gestionnaires ; aux projets de l'université, de la technopole, des entreprises, des commerces et des équipements, LLN a su assurer un certain équilibre au niveau de son espace (consommation) et de sa répartition fonctionnelle au profit de sa population. Nous avons ici un véritable exemple de mixité générationnelle où bon nombre de concepts de « vivre ensemble » ont vu le jour et doivent encore y naître.

## **2. La ville du savoir aux multiples atouts**

### **UCL**

LLN, c'est d'abord l'UCL, une ville créée pour une université mais avec les ambitions de créer une ville et non pas seulement un campus universitaire. Ce pôle d'excellence universitaire attire diverses entreprises qui se regroupent au sein du pôle scientifique situé au Sud-Est de la ville. Ce parc est en constante croissance spatiale.

### **D'autres atouts**

La ville compte aussi une vitrine alléchante de commerces qui lui permet de rayonner au-delà de la limite provinciale récupérant des parts de marché de chaland de centres commerciaux concurrents tels que celui de Woluwé-Saint-Lambert (Est de Bruxelles).

La culture n'est pas en reste avec des infrastructures telles que le théâtre Jean Vilar, l'Aula Magna (salles de spectacles et de conférences) ou le récent musée Hergé.

La gamme des loisirs est également étoffée avec le pôle sportif du Blocry situé au Nord-Ouest de LLN ou encore avec le lac, véritable espace de respiration situé à l'Ouest.

### **3. L'homme, ses échanges et ses déplacements**

#### **A l'échelle régionale : LLN dans le réseau de la polycentralité des villes satellites**

LLN apparaît comme une ville importante à l'échelle de la mobilité régionale. Bordée par l'autoroute E411 et la N4, elle est située à la convergence de lignes structurantes de transports collectifs. Elle est en effet située sur le rail reliant Bruxelles à Namur et un nombre important de lignes de bus rapides y font halte. L'arrivée prochaine du RER fait toutefois redouter le phénomène d'une ville tournée vers Bruxelles (cité dortoir) au détriment d'une mobilité des courtes distances à favoriser au sein de l'échelle provinciale sous la forme d'un système urbain polycentrique (les pôles urbains provinciaux s'allient).

Dans une perspective d'une mobilité alternative à la voiture, LLN apparaît comme un pôle multimodal régional vecteur d'une mobilité durable à l'heure de l'arrivée proche du RER qu'il convient de renforcer. A cet effet, un transport collectif structurant de type RER est projeté sur la courbe reliant les pôles provinciaux (Wavre, Ottignies-LLN, Mont-Saint-Guibert, Nivelles et Braine-L'Aleud) en usant de la réaffectation d'une ancienne voie ferrée (la ligne 141).

#### **A l'échelle du tripôle Wavre-Ottignies-LLN**

Afin d'éviter un trafic de transit et rendre de l'urbanité à LLN, le réseau routier est hiérarchisé afin de renvoyer les flux régionaux de voitures sur les routes de grande capacité. A cet effet, la rocade est reportée aux N25, E411 et N238. La N4 comme les boulevards de ceinture de LLN sont déclassés afin de leur rendre une échelle plus humaine propice aux modes doux.

#### **A l'échelle intramuros : la ville 20**

La ville, à l'exception de voies plus roulantes, passe en zone 20. Alors qu'elle était hier l'exception, la zone 20 qui confère la priorité au piéton et une vitesse limitée à 20 Km/h est étendue à la ville et devient la norme. Cela permet de mieux encore rendre la ville aux modes doux (cyclistes et piétons) et de renverser la philosophie d'un espace public prioritaire aux voitures au détriment des usagers faibles pour lesquels l'espace est partagé à leur profit.

A l'échelle parcellaire, le bâti prend place au sein d'un réseau hiérarchisé de mobilité douce. C'est ce réseau qui crée la forme urbaine au gré d'une connectivité optimale de ces « modes actifs ». L'outil utilisé est le recours à un quadrillage de 50 m déposé sur la zone de croissance urbaine projetée formalisant les liens de mobilité douce à créer au sein des quartiers par le biais de venelles et d'autres cheminements interdits ou non aux voitures.

### **4. Un lieu de vie vers la plénitude urbaine**

#### **Les systèmes paysagers (redécouverte des trames vertes et bleues)**

LLN s'inscrit dans l'ensemble des paysages des vallonnements brabançons. La structure géographique du terrain, son relief, sa végétation ont constitué la matrice de la ville. LLN apparaît comme une ville polylobée « déposée » sur la vallée de la Malaise

Notre projet vient directement s'inscrire dans cette logique. Le centre ville positionné au croisement de 4 vallons se voit complété par une pénétrante dévolue à la mobilité douce : le mail. Celui-ci relie le centre de LLN et la gare « Zénith ». Cette nouvelle gare se veut la porte d'entrée de LLN tout en constituant un pôle multimodal et pluri-fonctionnel (salle de spectacles, salles de réunion, bureaux et renforcement du pôle scientifique) ; l'extension de la ligne de chemin de fer se faisant en sous-terrain.

Le mail, axe de mobilité douce, organise la circulation de la gare « Zénith » vers le centre en longeant le vallon. Il forme un axe bleu et vert permettant aux eaux de ruissellement, par le biais de plusieurs plans d'eau (lagunage) de retarder le gonflement du lac de LLN. En effet, plusieurs mares perméables successives permettent de réaliser un effet tampon lors d'importantes pluies.

Le mail est également un élément principal du maillage vert de la ville qui assure une interface entre le

quartier de la Baraque et l'urbanisation projetée le long du mail. Il s'agit d'un véritable corridor biologique agrémenté d'essences différentes conférant au lieu une qualité, une richesse biologique et végétale de premier ordre. Il agit aussi comme le pendant à l'Est du lac en tant que pôle de loisirs.



*Ambiances dans le mail*

### **Le bâti et les espaces publics, une nouvelle forme dans la continuité urbaine**

La volonté du projet est de proposer un complément à LLN en s'inscrivant dans la logique locale.

La ville s'est développée autour des 4 vallons existants devenus au fur et à mesure les pénétrantes automobiles de la ville. Comme évoqué ci-avant, notre projet est de créer une nouvelle pénétrante douce sous forme de mail. Le mail va dès lors structurer les nouveaux quartiers mais aussi la ville toute entière. Nous voulons réaliser un espace public aux ambiances variées autour duquel la vie et l'habitat viendraient se greffer perpendiculairement (cf. forme de peigne), permettant de créer par la même occasion des liaisons avec les quartiers existants.

LLN est connue pour son shopping. La pénétrante principale de LLN est aujourd'hui consacrée à la magnificence du commerce afin de répondre aux attentes des usagers et des visiteurs. Le shopping est surdimensionné pour la ville mais s'affirme comme un pôle commercial régional. Comment dès lors ne pas le prendre en compte lors de l'élaboration d'un projet urbain ?

Notre ambition est de le développer dans son implantation existante, c'est-à-dire de ne pas l'étendre mais simplement d'utiliser l'espace disponible pour y développer un complément d'espace commercial et ceci notamment au-dessus des voies de chemin de fer. Shopping actuellement tourné vers le centre urbain, nous voulons plus l'ouvrir sur la ville. La façade nord sera revue dans son ensemble. Pour cela, nous proposons qu'elle devienne une porte du mail en y développant une amorce sous la forme d'un espace vert. Cette amorce prendrait la forme d'un jardin couvert permettant de faire un tampon et une zone de transition avec le mail, mais aussi de créer un véritable espace public de qualité couvert, propice aux activités culturelles, citoyennes et didactiques.

Le mail se veut être un enjeu de la participation citoyenne. La mixité des ambiances et des fonctions est primordiale pour créer un espace de qualité. Différentes ambiances animant le mail feront l'objet de débats citoyens. Des espaces de cultures, d'arts, de détente et de sports s'y développeront. Le citoyen y trouvera le moyen de se détendre, de vivre et de rencontrer ses voisins.

Le mail, mais aussi les espaces ouverts entre les bâtiments (venelles, espaces semi privés...) seront dédiés aux échanges. Tout cela s'inscrit dans la logique de LLN : « un espace fait pour vivre ensemble ».

### **Les nouvelles formes d'habiter**

Une des qualités de LLN citée plus haut est sa capacité à fournir un équilibre entre les populations qui l'habitent. Nous voulons garder et renforcer cet équilibre. Nous savons tous que la population vieillit. Dès lors, nous voulons développer les activités des seniors en offrant un lien avec les infrastructures existantes : un Campus du troisième âge en harmonisant leur intégration à la vie active de la cité. Cette option passe aussi par l'habitat. Nous proposons le développement des logements adaptés à tous (cf. aux personnes à mobilité réduite). Cela passe par des logements localisés au rez-de-chaussée, des logements une chambre, des logements équipés de système de télésurveillance, des logements proches des commerces ... . Notre démarche s'inscrit dans une réflexion globale de la thématique du vieillissement et d'une population aînée attirée par la ville piétonne qui nous intéresse.

## L'appropriation des logements

LLN est victime de son succès : il s'agit d'une ville où il fait bon vivre mais où la pression immobilière y est exacerbée. Dès lors, notre démarche se veut également citoyenne. Nous partons du principe que le système de l'emphytéose, déjà pratiquée à LLN, est un bon système, mais qu'il existe peut être d'autres modes de régulation. Nous proposons d'introduire le principe du *Community Land Trust*.

Les principes sont<sup>1</sup> :

- La *Land Trust Community* (LTC) est et reste propriétaire des terrains.
- Il y a séparation entre la propriété de la terre et celle du bâti. Les habitants ont la propriété du bâti ou, autrement dit, ils ont le « droit d'usage ».
- Les logements sont accessibles aux plus bas revenus et cela « pour toujours ». Si quelqu'un décide de vendre, la LTC a le droit de racheter au prix du marché et revendre à quelqu'un qui a un revenu « bas ». Celui qui vend ne reçoit qu'1/4 de la plus-value de sa maison.
- Il est interdit de mettre sa maison en location.
- Les LTC sont constituées en ASBL qui, aux Etats-Unis, portent le nom de « *Trusts* » (elles pourraient aussi être des coopératives). Ces associations sont constituées pour 1/3 par des représentants élus par les habitants qui ont leurs maisons sur les terrains de la LCT, pour un autre 1/3 par des « voisins », habitants ou associations (en vue d'intégrer l'opération dans le quartier plus large) et pour le dernier 1/3 par les pouvoirs publics.

## Participons !

Nous pensons que le développement durable (DD) est un élément incontestable de tout projet urbain. Néanmoins, nous voulons aller plus loin et développer un sentiment d'éco-citoyenneté sur le périmètre d'étude. La **participation est le 4<sup>ème</sup> pilier du DD**. Elle permet la mise en place des différentes interactions ente l'environnement, le social et l'économique à travers des comportements éco-citoyens.

Nous entendons par éco-citoyenneté la notion d'appartenance à un territoire, ce qui implique d'avoir des droits et des obligations sur ce territoire. Nous voulons stimuler le sentiment d'appartenance des citoyens, des usagers, des visiteurs, des auteurs de projets aux différents quartiers qu'ils utilisent. Ceci passe par la participation lors de l'élaboration du mail (par exemple, au niveau des différentes activités ou ambiances qu'ils souhaitent pour leur ville) et par la sensibilisation des jeunes lors de la construction ou de l'aménagement des espaces. Nous proposons par exemple que des jeunes du quartier ou des personnes sans emploi soient intégrés aux équipes de construction. Il est important que l'auteur de projet vive le quartier sur lequel il va travailler. Cela peut passer par des rencontres avec des comités de voisins ou de quartiers ou des professionnels du secteur habitant le quartier.

## Pertinence économique

Le projet au niveau macro est celui d'une ville-pôle au sein d'un système polycentrique provincial. Si un investissement important est nécessaire pour la gare Zénith, ce dernier se fait en regard d'un contexte provincial voire régionale de mobilité et de fonctionnement urbain dans une perspective d'échanges plus courts qu'auparavant.

## CONCLUSION

Notre projet tire son origine dans les qualités reconnues de la ville. Il transcrit la volonté d'assurer la continuité d'un espace public apprécié tout en intégrant les outils de la nouvelle urbanisation jusqu'alors peu visibles : intégration des systèmes paysagers (topographie, gestion des eaux, connexions biologiques, etc.), participation et vie citoyenne, mobilité durable, etc. Il s'agit donc de faire du neuf avec de l'ancien dans la quête d'une plénitude urbaine.

---

<sup>1</sup> <http://urbaverkoi.blogspot.com/2010/10/les-prix-du-logement-louvain-la-neuve.html>