

Vers un nouveau plan directeur pour Louvain-la-Neuve

Pierre GOVAERTS

Version de décembre 2017

Introduction

Le déménagement de l'U.C.L. à Louvain-la-Neuve a été décidé en 1972. L'ambition fut de ne pas se limiter à la création d'un simple campus mais bien d'une ville à part entière.

Pour ce faire, des principes directeurs ont été définis avec la volonté de réaliser une ville répondant à des caractéristiques urbanistiques précises, visant une qualité de vie pour ceux qui y résident et en assurant une bonne complémentarité entre les fonctions universitaires et les fonctions urbaines.

Ces principes furent traduits dans un « plan directeur » qui indiquait non seulement la structure de la ville, mais prévoyait aussi les fonctions (académiques, habitat, parc scientifique, commerces, services...) et les différents équipements (routes espaces verts...) nécessaires à son fonctionnement harmonieux ; ce fut donc un outil de référence pour les décisions à prendre. Ce plan actualisé en 1992 servira encore de guide durant quelques années.

Depuis, l'absence de lignes directrices, la navigation s'est faite à vue et on peut estimer qu'une série de projets ont été réalisés en fonction d'opportunités. Ils sont d'ailleurs souvent source de déséquilibres et de dysfonctionnements notamment au niveau de la mobilité.

Sans rester rivé sur les principes d'origine, il paraît nécessaire de remettre le développement urbain en perspective tenant compte des évolutions profondes de la société et de se fixer une ligne de conduite définie en concertation avec les instances responsables (ville et université), les habitants et tous les acteurs concernés par le développement du site.

Cette note :

- rappelle les principes directeurs et relève les principaux écarts,
- relève des défis pour l'avenir,
- propose un objectif et des principes actualisés en proposant la manière de les mettre en œuvre dans un plan directeur.

Rappel des principes directeurs

Rappelons les neuf principes qui ont présidé à la création de Louvain-la-Neuve et servi de guide au plan directeur.

1. Avant tout, c'est **l'échelle humaine** qui est déterminante : les dimensions des bâtiments, des places, des rues, les distances doivent guider une taille à la mesure de l'homme. Il faut donc se garder des mesures que pourraient engendrer des solutions techniques aux problèmes de circulation ou de rentabilité financière.

Ce principe fut bien respecté ; cependant par leur dimension, l'Aula Magna, l'Esplanade et le parking R.E.R s'en écarte.

2. **Le site doit être la matrice de la ville**, c'est-à-dire que les structures géographiques du terrain, son relief, la végétation existante, etc. vont non seulement déterminer la forme de la ville, mais se révéler aussi sources de richesses formelles.

L'adaptation du tissu urbain à la morphologie du site a manifestement participé à sa qualité. Toutefois le parking R.E.R. et l'Aula Magna ne respectent manifestement pas le relief naturel du sol.

Il est vrai que c'est aussi le cas de la dalle qui a notamment servi à rendre le centre piétonnier ; toutefois son raccord avec le relief naturel du sol pose problème notamment à l'endroit de la gare des bus.

3. L'Université est le moteur de la ville et doit faire profiter de l'animation qu'elle engendre. Ainsi la zone des sciences exactes se situe en liaison avec le parc scientifique, les sciences humaines contribuent à l'animation du centre et l'éducation physique est proche du centre sportif et du bois de Lauzelle.

Ce principe a été respecté dans les premières années, qui était nécessaire ; par la suite, l'emprise de l'université en tant que propriétaire du site est devenue manifestement trop prégnante.

4. Il faut rechercher une grande diversité sociale et pour cela, veiller à créer de nombreux emplois sur place et permettre la construction d'habitations pour toutes les catégories sociales.

Le manque de diversité sociale est devenu un problème majeur. Le site se révèle inaccessible pour de nombreuses personnes en raison du coût trop élevé de l'immobilier en acquisition ou location.

5. Le centre doit être animé. Il faut pour cela veiller à ne pas l'écraser de bâtiments ou d'espaces démesurés, diversifier les fonctions qu'on y insère et y assurer une part importante d'habitat.

Oui, le centre est animé par les nombreuses personnes qui le fréquentent et par la diversité de ses fonctions. Il ne correspond certainement pas entièrement à sa conception initiale en raison de la dimension de l'Esplanade qui occupe un espace monofonctionnel et inaccessible durant de nombreuses heures.

6. La ville doit essentiellement être conçue pour le piéton : cela va marquer sa taille et donc aussi la densité au sol, car il faut loger un nombre suffisant d'habitants dans un périmètre accessible pour un piéton. Les circulations automobiles et piétonnes seront séparées au centre et dans les voiries principales. Elles pourront se rejoindre moyennant un *modus vivendi* à définir, au niveau de l'accès aux habitations individuelles.

Le réseau et la place réservée aux piétons respectent ce principe mais la maîtrise de la circulation automobile et la problématique des parkings posent question.

7. La ville doit avoir une structure fondamentale pour garder un maximum de flexibilité. Car une ville vivante doit pouvoir supporter les évolutions et les mutations des fonctions.

Une certaine flexibilité peut être théoriquement possible grâce au bail emphytéotique. Cependant, le contre-exemple le plus frappant est l'Esplanade dont la reconversion est quasi impossible.

8. Dès le départ, il faut assurer le développement du centre urbain et à chaque stade de sa croissance, veiller à son développement équilibré. Il faut éviter le danger d'une agglomération sans structure.

Il est vrai qu'après un démarrage difficile, on est parvenu à développer une grande partie du centre urbain. Cependant depuis le début, LLN a été pensé en quatre quartiers (ceux-ci comportant plusieurs sous-quartiers) et un centre ville. Il faut reconnaître qu'il n'y a aucun lieu, une place par exemple, qui permette d'identifier un lieu central dans ces différents quartiers et que les équipements courants, tels que commerces et horeca, y sont très rares.

9. La ville doit être définie dans le paysage. Il ne faut pas la diluer dans la campagne mais plutôt avoir un dialogue franc entre elle et les espaces qui l'entourent.

On peut penser que ce principe est plutôt rencontré. On relève cependant que l'espace entre la N4 et l'autoroute ainsi que les terrains proches de la ferme de Lauzelle, initialement prévus en zone agricole au plan de secteur, ont été reconvertis en zone urbanisable, ce qui a pour effet une

inscription moins nette de la ville.

Ces principes furent ensuite traduits dans un plan directeur en 1970.

Tout en les maintenant, ce plan directeur fut actualisé en 1992 et a servi de guide pour les décisions à prendre pendant une bonne dizaine d'années.

Il paraît urgent de remettre l'ouvrage sur le métier.

Défis

À l'heure actuelle, plusieurs défis sont à relever.

1. Réaliser une ville conviviale et la rendre accessible pour tous en apportant des solutions diverses au problème immobilier.
2. Maîtriser le parcage et la mobilité en adaptant et en complétant les différents réseaux et en assurant leur gestion optimale.
3. Répondre aux différents défis environnementaux (énergie, pollution, déchets, recyclage...).
4. Faire évoluer la conception des zones d'activités économiques en visant notamment une utilisation optimale du sol.
5. Repenser la structure de la ville en quartiers et sous-quartiers et réaliser les équipements et services manquants.
6. Définir un projet de ville et assurer sa gestion par une meilleure collaboration entre la ville d'Ottignies, l'U.C.L., les habitants, les communes proches et les autorités régionales.

OBJECTIF et PRINCIPES POUR UN NOUVEAU PLAN DIRECTEUR

1. Objectif

Louvain-la-Neuve doit demeurer une cité caractérisée par la présence de l'Université de même que par la diversité de ses activités d'enseignement et de recherches.

Les autres équipements et services à accueillir sur le site doivent être définis en concertation et complémentarité avec les communes proches, la Province et la Région.

Par sa dimension humaine, ses caractéristiques urbanistiques donnant la priorité à la mobilité douce, sa gestion et son développement visant un avenir responsable sur les plans humain, environnemental et économique, Louvain-la-Neuve doit assurer une cohésion sociale pour une population diversifiée et constituer un cadre de vie épanouissant et convivial pour ceux qui y résident, y travaillent et la fréquentent.

La gouvernance et la concertation doivent y être exemplaires.

2. Principes pour un nouveau plan directeur

En se référant aux principes initiaux et en tenant compte de préoccupations nouvelles, voici les principes qui devraient présider à l'aménagement et à la gestion de Louvain-la-Neuve. La manière de mettre en œuvre chacun d'eux fait l'objet d'une proposition.

1. La ville doit répondre au mieux aux besoins et aspirations de ses habitants, des étudiants, des travailleurs et de tous ceux qui s'y rendent en restant à échelle humaine et en constituant un cadre de vie épanouissant. Il faut faire de la ville un vecteur de solidarité et de mieux vivre

ensemble.

Pour ses habitants, il faut que L.L.N. constitue un cadre de vie valorisant et convivial comportant non seulement tous les services et équipements nécessaires mais aussi un environnement naturel important et un contexte construit à échelle humaine. De plus, des lieux (places, espaces verts) et des équipements de quartier (maisons de quartiers...) doivent être prévus pour permettre la rencontre et l'organisation d'activités collectives.

Un examen très attentif du tissu urbanisé devra être opéré avec les habitants des quartiers et tous les manquements seront progressivement comblés.

Pour les étudiants, L.L.N. doit offrir un nombre suffisant de logements de qualité et financièrement accessibles.

Les lieux et équipements de rencontre doivent être judicieusement localisés et adaptés aux spécificités de la vie estudiantine.

Les activités festives seront organisées en des lieux et à des conditions bien réfléchies en étroite concertation avec toutes les parties.

Un bilan de la situation actuelle devra être réalisé avec les étudiants, les besoins étant identifiés et les améliorations nécessaires planifiées.

Pour les travailleurs, L.L.N. doit présenter un environnement valorisant ce qui implique notamment qu'ils puissent bénéficier de lieux de détente et un milieu marqué par la présence de végétations, ainsi qu'une diversité de possibilités de restauration et de rencontres de même qu'un accès aisé aux équipements et services de la ville.

L'accessibilité des lieux d'emplois à vélo et en transports collectifs doit être assurée.

Pour les visiteurs, un effort particulier doit porter sur la mobilité et la signalétique.

Il faudrait aussi que la spécificité de la ville universitaire soit ressentie comme la caractéristique dominante de L.L.N. valorisée par la présence de ses équipements et activités culturelles

2. Il faut rendre le logement accessible à une population diversifiée et tendre vers une pyramide d'âge équilibrée. Ceci suppose de maîtriser les coûts acquisitifs et de loyers ainsi que d'offrir une large gamme de logements en taille et mode d'habiter.

Dans un premier temps, il faudrait dresser un bilan précis de la situation existante en relevant notamment les différentes catégories de logements et leur nombre, les coûts de réalisation et de location, la demande mal et/ou non satisfaite en raison des coûts ou d'autres caractéristiques.

Cette base devrait permettre d'établir une évaluation des types de logements à réaliser suivant différentes catégories : dimension, prix acceptables, type de mode d'habiter (en individuel, en collectif, en habitat groupé, en community land trust...).

Tenant compte de l'espace encore disponible et d'une estimation raisonnée de la population pouvant être accueillie, il faudrait arriver à définir une programmation des logements par types à réaliser en précisant leur localisation.

Concernant les coûts acquisitifs, toutes les possibilités sont à explorer : conventions avec les promoteurs, taux d'emprunt à tarifs réduits, logements sociaux et moyens, constructions groupées....

Pour les coûts locatifs, il serait utile de réaliser une grille indicative des montants par types de logements bien adaptés à L.L.N., à l'instar de ce qui a été fait par la Région ; elle pourrait servir de référence pour les propriétaires.

3. La mobilité doit être adaptée à la structure de la ville ainsi qu'aux équipements et services qu'elle comporte. Les déplacements pédestres restent une priorité ; il faut aussi assurer une bonne desserte à vélo et en transports collectifs. Le trafic routier doit être maîtrisé et canalisé, le parcage correctement localisé et géré de manière optimale.

Circuler moins et circuler mieux doit être le leitmotiv d'une mobilité améliorée.

Une localisation optimale des activités et des services (par exemple dans les quartiers) ainsi qu'une proximité des transferts modaux peuvent participer à la réduction des distances à parcourir.

Mieux circuler revient, par ordre de priorité, à privilégier la marche à pied puis le vélo, les transports collectifs et enfin la voiture.

Un autre principe est d'évaluer les capacités effectives d'accessibilité de la ville, en voiture, avant d'y localiser de nouveaux projets et non, comme on le fait aujourd'hui, prendre des décisions et puis en analyser les conséquences sur la mobilité.

Pour les déplacements à pied, l'objectif d'une ville piétonne doit être maintenu en assurant un réseau complet bien entretenu et en portant une attention particulière aux traversées de voiries. Pour le futur quartier d'habitat à Lauzelle, les liaisons avec le reste de la ville et en particulier la traversée de l'avenue de Lauzelle devront être particulièrement bien pensées pour que cette dernière ne soit pas ressentie comme un obstacle à franchir.

Une signalisation adéquate devra être mise en place incitant en particulier les visiteurs à emprunter le réseau piéton.

Pour les déplacements à vélo, le réseau pour accéder à L.L.N. devra être complété et régulièrement entretenu. A l'intérieur du site, outre le fait de prévoir des voies cyclables bien étudiées, des dispositions précises sont à prendre pour une coexistence sécurisée entre déplacements à pied et à vélo.

Il faut décourager les vols en prévoyant des dispositifs adéquats en nombre suffisant.

Les transports collectifs pour atteindre la ville et y circuler doivent être renforcés en répondant à la demande des différentes catégories d'usagers : logement, enseignement, travail, loisirs, visites... Outre les modes classiques de transport, des formules nouvelles sont à rechercher telles que le bus à la demande, les taxis collectifs, le transport scolaire.

L'amélioration de la circulation et le stationnement automobile constituent un objectif prioritaire.

Il faut en premier lieu analyser tout ce qui fait problème aujourd'hui et établir des prévisions en tenant compte des réalisations en cours et des projets.

Les problèmes relèvent notamment de la saturation, des incohérences de la conception du réseau, d'ouvrages nécessaires et non réalisés, de l'envahissement à certains endroits du parcage, de parkings sous utilisés, de la tarification des parkings payants...

On peut relever dès à présent quelques problèmes notoires :

- les embarras de circulation générés par le centre sportif et l'absence de réalisations pour les résoudre,
- la saturation du rond-point N4-RN25 et la nécessité de la réalisation d'un tunnel,
- l'absence de solution de parkings pour les installations sportives du Biéreau,
- l'accessibilité non prévue au parking R.E.R. depuis la N4,
- la tarification excessive des parkings souterrains.

Pour répondre à la situation actuelle et future, il faudra pour le moins :

- définir clairement un réseau routier hiérarchisé identifiable par son type d'aménagement pouvant servir de référence pour la localisation des équipements générateurs de trafic important,
- identifier les équipements et services que l'on peut raisonnablement encore admettre sur le site en tenant compte des incidences en termes de mobilité,
- redéfinir une politique de parcage,
- renégocier la gestion et la tarification des parkings,
- lister les démarches, les mesures de gestion et travaux à réaliser et les planifier.

4. La structure de la ville doit être repensée

La conception initiale de la ville reposait sur un centre devant comporter quasi tous les équipements et services nécessaires aux habitants et à quatre quartiers destinés essentiellement à l'habitat, à certains bâtiments universitaires et à des poches de logements pour les étudiants. Ces quartiers comportent un minimum de commerces et de services ; le raisonnement était que le centre étant assez proche, il n'était pas nécessaire d'en prévoir davantage.

Par ailleurs, aucun endroit de ces quartiers ne constitue un lieu central signifiant pour ses habitants.

On constate que cette vision de la structure assez simpliste est en fait beaucoup plus complexe dans les faits et le vécu quotidien. Il y a en réalité de nombreux sous-quartiers auxquels les habitants sont attachés sans ressentir une appartenance aux quatre quartiers initialement conçus.

Quant au centre, sa fréquentation a fort évolué et attire une population extérieure très importante mais sans correspondre vraiment au projet initial.

Un regard neuf doit être posé sur la structure de la ville et sur les rôles respectifs et les fonctions à prévoir pour ces différentes cellules.

Dans un premier temps, cette structure pourrait être appréhendée par une analyse du tissu urbanisé et une première délimitation des différentes cellules pourrait être dessinée. Le résultat devrait être précisé auprès des habitants pour corriger et affiner cette première approche.

Sur base de cette structure, il faudrait définir avec les habitants les équipements et services, de même que les lieux de convivialité souhaités qu'il faudrait idéalement localiser dans ces différentes entités et en déduire une programmation de réalisations futures.

Parmi les effets de cette démarche, on pourrait attendre une plus grande solidarité et convivialité entre les habitants, un sentiment d'appartenance renforcé, la satisfaction de besoins rencontrés à proximité.

5. La ville doit s'inscrire dans une démarche de réalisations et de gestion d'un développement responsable.

Au moment où le projet de ville a été conçu, cette préoccupation était peu présente mais certaines dispositions prises alors rejoignent cet objectif telles qu'un chauffage urbain pour les bâtiments académiques, l'utilisation exclusive du gaz comme combustible, des pompes à eau pour des usages universitaires, le double réseau pour l'évacuation des eaux.

D'autres dispositions et de nouvelles pratiques devraient être envisagées.

Énergie

Il faut diminuer la consommation énergétique qui passe en premier lieu par le respect strict des performances imposées pour les bâtiments neufs et par une meilleure isolation du bâti existant. A ce

sujet, il faudra prendre position en ce qui concerne l'isolation par l'extérieur des bâtiments et le maintien des briques comme matériau préconisé jusqu'à présent.

L'amélioration des performances énergétiques des moyens de chauffage sera la règle de même que les apports solaires par le recours aux panneaux ainsi que par des orientations optimales des bâtiments et des locaux. L'utilisation de pompes à chaleur et autres techniques sont à promouvoir.

Utilisation des ressources

L'eau de pluie et souterraine doit être valorisée. Des citernes d'eau de pluie, rares actuellement, sont à promouvoir (voire à les rendre obligatoires) permettant des arrosages et des utilisations domestiques ; elles servent aussi de retenues limitant les risques d'inondations.

L'eau souterraine, déjà partiellement utilisée sur le site, pourrait l'être davantage mais il faudrait prendre des mesures pour en améliorer la qualité.

Le double système de réseau, séparant les eaux de ruissellement et les eaux usées est très appréciable mais n'est pas toujours respecté ; des investigations et des rectifications de circuits sont à réaliser.

Une autre ressource est le vent ; une ou plusieurs éoliennes pourraient être construites dans les zones d'activités économiques.

Recyclage et économie circulaire

Des dispositions ont déjà été prises pour le recyclage donnant des résultats appréciables. Des améliorations sont encore nécessaires au niveau de la sensibilisation et des modalités de collectes et de traitements.

Des lieux d'entreposage des déchets devront être prévus dans tous les bâtiments, de même que des poubelles sélectives en suffisance dans les lieux publics.

La pratique de l'économie circulaire est de plus en plus d'actualité. Des séances d'information devraient être organisées à L.L.N. afin d'inciter les habitants, l'université, les services, les entreprises à faire de même.

Pollutions

La pollution sonore liée au trafic automobile est sensible à certains endroits ; il faudra identifier ces lieux et trouver des solutions pour la réduire.

Quelques dispositions, encore insuffisantes, sont prises pour lutter contre le bruit engendré par certaines activités et les sorties nocturnes. Un renforcement des contrôles s'avère nécessaire.

Il faut réduire la pollution atmosphérique due à la circulation et éliminer l'odeur provenant de certaines entreprises.

La pollution visuelle par les déchets en tous genres doit être combattue notamment par une large sensibilisation et par des mesures répressives. Une élimination et un nettoyage doivent être pratiqués partout, certains lieux étant oubliés.

Comme ce type de pollution est également constaté sur des parcelles privées, des dispositions adéquates sont à prendre.

Utilisation optimale du sol

L.L.N. répond en partie à cet objectif en réalisant des habitations, souvent jointives, sur de petites parcelles, mode de conception de l'habitat nettement moins consommateur d'espace.

Ce n'est par contre pas le cas actuellement pour le parc scientifique et d'autres activités économiques

comportant de vastes parcelles prévues pour d'hypothétiques extensions de bâtiments. Sans arriver à des densités excessives, de nouvelles pratiques doivent être adoptées.

Présence du milieu naturel

La végétation est bien présente à L.L.N. : plusieurs espaces boisés ont été maintenus et certaines plantations ont été réalisées. A certains endroits cependant, un premier aménagement devrait encore être effectué et à d'autres, la végétation devrait être mieux

entretenu. Un état des lieux est à réaliser ainsi qu'une programmation des interventions. De nouvelles plantations devront encore être effectuées et il faudra éviter une minéralisation trop importante dans le futur, ce qui n'est pas toujours le cas aujourd'hui.

Le lac est certainement un apport précieux pour le milieu naturel mais il faut lutter contre les pollutions provenant en partie de déficiences dans le double réseau de traitement des eaux.

L'interdiction de l'utilisation des pesticides pour le traitement des mauvaises herbes relève d'une bonne initiative mais les modalités de leur élimination ne sont pas au point, il faudra recourir à d'autres techniques.

Circuits courts de consommation et commerce équitable

Certaines initiatives ont déjà été prises pour la vente directe du producteur au consommateur, pratique à encourager. Le projet de halle préconisée par certains devrait voir le jour pour faciliter cette approche.

Les produits mis en vente doivent répondre autant que possible aux critères d'un commerce équitable.

6. Louvain-la-Neuve doit être une ville à dimension humaine et s'adapter au mieux au relief naturel du sol. Il faut assurer une flexibilité de l'usage du sol et une mixité raisonnée des fonctions.

Sur le plan urbanistique, L.L.N. est en rupture avec une ville classique ainsi qu'avec une urbanisation de type lotissement grâce à son tissu complexe, la place importante donnée à la marche, des gabarits d'immeubles souvent raisonnables, une présence d'espaces verts et de végétation... ce qui fait d'elle jusqu'à présent une ville à échelle humaine et explique son côté attractif pour de nombreux habitants.

Cependant, cette caractéristique est désormais moins marquée par l'importance de promotions immobilières tendant à rehausser les constructions ainsi que par une composition plus classique des rues. De plus, certaines réalisations ont exclu une mixité de fonctions et une flexibilité de reconversion, de même que des dimensions et gabarits hors normes. On s'est écarté dans certains cas du respect du relief naturel du sol.

Pour les parties du site qui restent à urbaniser, il faut poursuivre cet objectif de ville à taille humaine notamment par une urbanisation incitant à vivre de manière interactive en réservant une attention particulière aux espaces publics, aux lieux de rencontre, à la présence de la nature, à la composition urbanistique, à la qualité esthétique des constructions, à une diversité des modes d'habiter...

7. La conception du parc scientifique et des zones d'activités économiques doit être améliorée.

Le parc scientifique offre des atouts par la qualité de certaines constructions, l'existence de cheminements piétons, de végétation, d'œuvres d'art.

Il n'en reste pas moins qu'il se présente comme un vaste lotissement avec de grandes parcelles prévues pour des extensions éventuelles très rarement réalisées dans les faits.

Aucune formule de mutualisation par exemple pour le parcage, ni pour des services, comme des cafétérias n'existe. Cela ne répond certainement pas au critère de gestion parcimonieuse du sol. Les interactions entre le parc et le reste du site sont très réduites.

Certes, c'est une situation difficile à rectifier mais il faudra être attentif en cas de cessation d'activités par exemple et envisager alors des subdivisions de terrains ou la mutualisation de certaines fonctions.

Pour les zones d'activités encore vierges, notamment entre la N4 et l'autoroute, une nouvelle conception est à promouvoir.

Au lieu d'un lotissement classique, il faut y prévoir une certaine mixité de fonctions (même si cela demande un amendement éventuel de la prescription du plan de secteur) pour qu'elles puissent bénéficier aux travailleurs et aux habitants et réaliser ainsi une interaction entre eux.

La subdivision des terrains doit être repensée pour permettre la mutualisation de certains espaces tout en réservant des possibilités d'extension des entreprises.

De nouvelles conceptions d'aménagement de ce type de zones sont préconisées en Région wallonne et ailleurs, il faudra s'en inspirer.

8. Exprimé sous forme graphique, un nouveau « plan directeur » devra traduire en zones les localisations des différentes fonctions sur le site ainsi que la structure des réseaux de mobilité.

C'est en respectant et en traduisant sur le terrain les principes développés ci-dessus et toutes les investigations entreprises pour les respecter que ce plan directeur sera dressé.

Il faudra tenir compte de deux faits marquants pour déterminer les fonctions à prévoir sur le site.

Contrairement à d'autres villes qui se sont étendues progressivement sur un large espace, ce n'est pas possible à L.L.N., ses limites étant bien définies : bois de Lauzelle, autoroute, parc scientifique, bâti existant à l'ouest.

L'espace très réduit nécessite donc un choix très judicieux pour les affectations futures. On peut constater que certaines réalisations et projets n'ont pas tenu compte de cette réalité.

Il est absolument nécessaire de définir le rôle à tenir par L.L.N. par rapport aux entités proches (en particulier dans le tripôle Wavre- Ottignies-Louvain-la Neuve et avec Mont-Saint-Guibert) mais aussi par rapport à la Province et à la Région dans un esprit de collaboration et de concertation.

Tenant compte de ces deux observations, il faut dans un premier temps définir le « potentiel foncier », c'est-à-dire les terrains déjà prévus pour une destination précise (exemple terrains dans les lotissements), ceux encore libres dans le tissu urbain ainsi que les terrains libres dans les zones dévolues aux activités économiques tout en tenant compte des projets en cours ou définitivement arrêtés.

Ce potentiel comporte aussi les zones non occupées dont les affectations sont définies dans le plan de secteur.

Dans un deuxième temps, il faut établir un programme le plus précis possible à dresser dans tous les domaines : logements par types, activités économiques, équipements et services urbains, commerces, écoles, espaces publics... comme ce fut le cas au moment de la conception de la ville.

Ceci nécessite bien entendu une approche prospective et raisonnée comportant des choix notamment

sur le plan démographique ainsi que sur les rôles et fonctions à exercer par la ville. On insiste sur la nécessité d'être clair quant à la place à tenir par L.L.N. (sur le plan médical, sportif, commercial, économique, équipement technique, mobilité...) dans un contexte sous-régional et régional répondant à un souci de développement territorial équilibré.

Notons à cet égard un point particulier, à savoir la zone d'équipements communautaires prévue récemment au plan de secteur entre la N4 et l'autoroute dont l'occupation exige une destination précise.

Sur base de cette programmation et se référant à une structure spatiale prédéfinie, une localisation la plus précise possible de tous les éléments constitutifs de la ville ainsi que des zones d'activités économiques devra être réalisée et exprimée dans un document graphique.

Bien entendu, ce plan directeur devra laisser une marge de souplesse pour répondre à de nouveaux besoins sans toutefois le dénaturer. Si nécessaire, il devra être révisé en cas de décision d'écart important.

9. La gouvernance, les processus de décision et les modalités de concertation doivent être précisés.

Les pratiques actuelles doivent être revues. Même si le rôle important joué par l'Université était pleinement justifié au début du développement du site, il est resté prépondérant.

Dans les faits, de nombreux projets sont négociés et décidés puis simplement signalés à la commune souvent mise devant une décision quasi irrévocable. On peut penser que le propriétaire du site est trop préoccupé par la valorisation de ses terrains.

Est-ce normal par exemple que ce soit ce soit l'Université qui soit l'auteur de différents plans d'aménagement de son site ?

Il est étonnant aussi que la gestion de même que l'entretien de certaines voiries et d'autres endroits ne sont toujours pas définis pour savoir si cela relève de Université ou à la commune ; un plan précis devrait être dressé.

Il conviendrait qu'après le temps où le rôle de l'Université a été déterminant dans la conception et l'aménagement du site, la Ville prenne le relais en se dotant d'un service suffisant et compétent pour assurer cette mission.

Certes, ce rôle assigné à la Ville doit être assuré en parfaite concertation avec l'institution comme avec les habitants, les étudiants et les acteurs économiques.

L'ambition est que la gouvernance et la concertation soient exemplaires.