



Schéma d'Orientation Local pour l'extension Nord-Est du centre urbain de Louvain-la-Neuve



3^{ème} atelier participatif du 24 avril 2019

Retranscription des enjeux individuels (1^{er} temps de l'atelier)

Pour moi, les principaux enjeux dans le cadre du S.O.L. sont ...

En lien avec les rôles et fonctions du périmètre

- Enjeu régional BW-Centre et ? liaison Wavre, LLN, MSG, Corbais. Quelle place pour chaque entité ? Que dit la Province ?
- Le statut-quo est-il permis ? (partiellement en tout cas...). On nous pose la question « comment ce périmètre devrait/doit-il évoluer selon nous ? » → il faudrait commencer par nous poser la question « l'entièreté de ce périmètre devrait-il évoluer selon vous ? ou y a-t-il des zones de ce périmètre que vous souhaiteriez ne pas voir évoluer ? ». « Si c'est le cas, quelle zone de ce périmètre souhaiteriez-vous ne pas voir évoluer ? »
- Il est difficile de proposer quelque chose pour le périmètre car on ignore le projet de l'UCL sur le périmètre
- Manque de zones de convivialité
- Lieu d'accueil qui pourrait/devrait être un lieu où se poser, se rencontrer, discuter...
- Améliorer/conservier l'équilibre commercial
- Enjeu : fonction symbolique de centre urbain (avec les équipements et les services y afférents)
- Au cœur de ville mixité des fonctions, service, logements, économie de la transition, halles de producteurs
- Maintenir la diversité des fonctions sans donner trop d'importance à la fonction commerciale
- HUB régional de mobilité RER-BUS
- Commercial et bureaux en relation avec l'arrivée du RER dont les utilisateurs seront non néo-louvanistes
- L'université comme interface de la connaissance : lien université-entreprises, université-politique (régionale, nationale, internationale), accueil d'étudiants, de chercheurs
- Couveuse d'initiatives novatrices et audacieuses socio-économico-environnementales
- Renforcer l'identité de ville « nouvelle » (aujourd'hui, on dirait « en transition »)
- Une attractivité culturelle et de logements – services
- Attractivité sous régionale et régionale des équipements et des services
- Sans pour autant favoriser une extension commerciale, il serait important de ne pas l'interdire à moyen et long terme. Donc, en maintenir la possibilité, mais si possible dans une forme différente de ce qui est proposé
- Créer une entrée de ville et le pôle intermodal principal de la région/la province
- Il faudrait renforcer l'ancrage de l'économie de la connaissance et des activités innovantes sur le territoire dans le SDT
- Le « Dieu commence » risque de diviser au lieu de rapprocher
- Assurer une multiplicité/diversité de fonctions des services publics dans le périmètre
- Le projet d'extension ne laisse pas de place aux circuits courts et à la proximité entre les habitants comme dans une ville

- Equilibre entre commerces, bureaux et la mixité sociale
- Equilibre des fonctions
- Zone de rencontre et d'accueil de tous types de publics
- Au lieu de l'extension (commerciale) de l'Esplanade, je préfère voir un terrain d'aventures pour les enfants de LLN et des environs (plaine de jeux)
- Rôles du périmètre
- Mixité sociale en offrant des opportunités d'emplois non universitaires grâce à des lieux de production locaux artisanaux, artistiques, ... logements et commerces dans tous les quartiers, pas de zone dédiée uniquement à l'un ou l'autre
- Zone de rassemblement
- Le périmètre doit avant tout profiter aux « locaux ». L'idée d'origine était une ville ouverte et agréable
- Privilégier les habitants, le commerce local et équitable. Réinstaurer les « halles » marchandes
- Faire plus de place aux activités innovantes comme des circuits courts
- Rencontre des citoyens, espace convivial, rencontre des fonctions typiques de la ville universitaire
- Ce n'est pas une « bulle » dans laquelle vit le cœur de la ville
- Améliorer les services publics ou semi-publics
- Identité, image de la Ville à l'entrée du Centre. Effet attractif
- Quels sont les principaux défis sociétaux de LLN ? LLN ne souffre-t-elle pas d'un grave déséquilibre démographique lié à l'inaccessibilité du logement ? (pour les jeunes). Si oui, ce périmètre ne devrait-il pas en priorité, être consacré à rendre le logement plus accessible aux jeunes à LLN ?
- Insérer dans le périmètre, les fonctions les plus en relation avec l'entrée de LLN, la gare et qu'il serait difficile de localiser efficacement ailleurs
- Pôle central de lien entre les quartiers
- Ouverture vers ce qui nous entoure : producteurs locaux, artisans locaux

En lien avec la mobilité

- Cette gare doit-elle absolument être couverte ? Quels avantages et inconvénients découleraient d'une éventuelle couverture de la gare en termes de mobilité ferroviaire et au vu des coûts que ça impliquerait ?
- Accès à une « vraie » gare avec toutes les infos
- Valorisation de la gare
- Amélioration des transports en commun, qualité, horaire, confort...
- Est-ce que le parking SNCB sera ouvert au public les week-ends ?
- Ce périmètre doit-il accueillir une éventuelle gare de bus ? Quelles nuisances et désagréments pourraient découler de l'implantation d'une gare de bus au niveau de la Dalle (au-dessus de la gare, comme c'est souhaité par certains politiciens) ?
- Réserver la circulation souterraine du Centre-Ville aux transports en commun
- Améliorer l'entrée de ville
- La gare des bus devrait être double : une partie pour les directions locales et l'autre pour les directions liées au train
- Stationnement pour nouveaux véhicules, voitures électriques, bornes de recharges partagées
- Gare de trains, besoin d'un espace box à vélos, sécuriser, location vélos, vélib, smartphone (scan)
- Devenir un nœud de communication incontournable à proximité de Bruxelles
- Intermodalité souple et cohérente qui respecte la qualité de la vie des riverains
- Intermodalité de la mobilité. Organisation harmonieuse entre train, bus, piétons

- Interaction parking-gare
- Favoriser au mieux l'intermodalité en associant peut-être une entrée lisible de la ville et une gare de bus en connexion avec la gare
- Etre innovant dans l'intermodalité des moyens de transport
- Coordination des transports en commun trains/bus (dans l'info, les accès, ...)
- Gare a besoin d'un pick-up et drop off accessible à tous y inclus personnes à mobilité réduite
- Renforcer l'intermodalité de la ville en plaçant un accent sur la mobilité douce, les transports en commun et les nouvelles formes de déplacement
- Assurer une entrée lisible de LLN, permettant à un des accès principaux de la ville d'orienter les nouveaux venus et leur permettre de se repérer
- Arriver en ville, au centre et accéder à un ensemble de fonctions et d'équipements SANS VOITURE
- Nœud Inter et multimodal
- Réflexion sur la possibilité d'intégrer la gare des bus
- Mobilité douce, agréable et prioritaire sur la dalle et entre les quartiers
- Renforcer les liaisons douces entre tous les quartiers de la zone
- Faciliter partout les déplacements à pied, vélo, trottinettes à l'air libre (trottoirs et pistes cyclables partout)
- Intégrer les nouveaux modes de mobilité douce (VAE, monoroue) et favoriser la multimodalité (+ espaces parking en suffisance, style Pays-Bas, pas de petits 10 places)
- Présence d'un grand parking vélo
- Expansion du garage à vélos et voitures électriques louables à l'heure
- Améliorer/conservé une des caractéristiques essentielles de LLN : le fait que ce soit une ville piétonne (ne pas attirer plus les voitures donc)
- La « chalandise » visée par Klépierre frôle les 100.000 habitants = cela dépasse largement OLLN ! D'où LLN devient une ville commerciale et moins universitaire = image troublée
- Favoriser l'intermodalité RER-BUS, vélo - (voiture)
- Dans une ville piétonne, le piéton doit retrouver sur place centrale – plus de maîtrise de la circulation cycliste au sens large – amélioration pour les PMR. Ne pas étendre d'avantage le parc automobile pour lequel les habitants doivent être prioritaires
- Attractivité de la Mobilité douce, durable et multimodale à favoriser – stimuler via les infrastructures qui la facilitent
- Mobilité douce
- Le RER fera de LLN-Centre un hub important de mobilité pour la région
- Augmenter les connexions entre les différents quartiers
- Mobilité entre les quartiers de LLN (Lauzelle – La Baraque) nécessaire, attention à ne pas privatiser des espaces publics comme la passerelle au bout de l'Esplanade qui pourrait fermer la nuit
- L'esplanade est un mur incontournable qui sépare Lauzelle de la Baraque et l'extension va encore empirer cette situation
- Eviter de concentrer de tous les transports en commun en ce périmètre (gare de bus/train, parking auto) car cela « violerait » les autres quartiers et rues en concentrant les commerces, les services et le transport
- C'est LE lieu idéal pour l'intermodalité train/bus/voiture/pied/vélos à conserver et à développer

En lien avec l'ambiance urbaine et l'environnement

- Renforcer l'identité urbaine de la ville dès son entrée en conservant sa taille humaine
- Un centre-ville dynamique, dense, agréable et surtout ACHEVE
- L'identité de la ville, lieu de rencontres, de découvertes, d'échanges est menacée par l'extension du commerce non durable à haut coût environnemental
- Conserver le caractère humain de la ville
- Permettre une convivialité et rencontrer
- Un bâti à taille humaine structuré avec beaucoup d'espaces de rencontre et des espaces de loisirs soucieux du bien-être des riverains
- Echapper à la menace du projet d'extension de l'esplanade, monolithique, massif qui risque de fermer la ville
- Aspect monolithique
- Ne pas trop minéraliser la zone traitée
- Le logement acquisitif à LLN est-il suffisamment accessible aux jeunes et aux jeunes familles ? Si non, ce périmètre ne pourrait-il pas être consacré en priorité à la construction de nouveaux logements accessibles aux jeunes travailleurs et aux jeunes familles ?
- La gare culturelle est enterrée, sinistre. Heureusement qu'il y a des ascenseurs pour les seniors, handicapés
- L'essentiel du périmètre n'est pas résidentiel mais commercial, bureaux, hub mobilité régional
- Mixité des fonctions intégrées et non juxtaposées
- Le boulevard de Wallonie est la principale entrée de LLN. Elle doit donner une image de la spécificité de cette ville : universitaire culturelle ouverte et accessible
- Nécessité de réduire l'impact environnemental de la zone (pollution, attraction de voitures...)
- Intégrer les valeurs « écologiques et climatiques » qui émergent actuellement et qui pourrait « sensiblement » modifier les notions économiques et commerciales encore en vigueur actuellement
- Opportunité de créer une nouvelle forme de ville en cohérence avec les aspirations économiques, sociales, environnementales, éthiques de 2020 et plus
- Potentiel de verdure
- Reverdir la zone et ses alentours
- Lieu de vie urbaine de rencontre et d'échange grâce à un espace public vert agréable pour les piétons riverains et usagers
- Renforcer les espaces publics verts gérés écologiquement (en faveur de la biodiversité) et socialement avantageuse (convivialité + facile dans le vert)
- Esplanade verte d'accueil en ville
- Possibilité intégration d'espace vert/lieu citoyen
- Verduce, garder l'identité, nature
- Veiller à ne pas renforcer l'empreinte écologique en favorisant la mobilité douce et les circuits courts
- Zone qui doit rester aérée et à ciel ouvert pour éviter un sentiment d'être opprimés par les bâtiments
- Permettre l'ouverture d'une ville en cohérence avec les aspirations économiques, sociales, environnementales, éthiques à long terme
- Attention au risque de tout bétonner, laissons de la place pour la nature et la végétation
- Expression architecturale et urbanistique de la fonction d'entrée de ville (par la route ou la gare)
- Cette zone est le lieu par lequel beaucoup de monde arrive à LLN (train, voiture, pieds, vélos depuis la N4, ...), c'est donc un lieu d'accueil qui doit être accueillant
- Réunir esthétique et transition (faire du Neuf avec du Neuf) !

- La place des espaces verts est certes à prendre en considération, mais à titre complémentaire et non en premier, notamment en toiture de l'existant ou d'éventuels futurs développements
- Entrée de LLN en train et voiture. Comment sortir des parkings et de la gare, que voit-on ? Par où passer ?
- Les développements qui seraient finalement promus dans la zone devraient se faire dans une ambiance urbaine, c'est-à-dire centrée sur des rues, des cheminements, des places et avec une diversité de fonctions
- Visibilité d'une entrée en ville devenue piétonne. Qu'est-ce qui attire, oriente et m'engage dans une activité...
- Importance de donner le « ton » à l'entrée, au centre névralgique de la ville. Quel «ton » voulons-nous donner à propos du vivre ensemble (l'urbanisme génère des comportements + ou - « humains »)
- Penser l'entrée de ville comme un espace d'équilibre nature-bâti (plus d'arbres, de verdure, des potagers urbains)
- Créer une véritable entrée de ville conviviale et intégrée aux éléments existants
- En faire un lieu de rendez-vous et d'accueil (piétons, gares, voitures, vélos, ...) de réunions (salle polyvalente)
- Oser accentuer l'image de LLN cf Ville Universitaire, culturelle, orientée vers le futur (climat, etc..., économie circulaire)
- L'esplanade, lieu attractif pour les visiteurs, consommateur n'apporte pas de convivialité à la ville mais des nuisances
- Cette gare doit-elle être couverte ou pas ? Oui ou non ? Si oui, pour y accueillir quel type de projet ? Un parc/un espace vert ? des logements ? des parkings ? une gare de bus ? encore plus de magasins ?

En lien avec les autres aspects ou thématiques

- Innovation (concours d'architecte) pour du bâti écologique (passif) où l'humain, l'environnement et la qualité de vie pour les 2 se rencontrent ou pour un autre type de bâti
- Enjeu de créativité par rapport à la perception que tout est déjà joué
- Devenir de la « vision UCL » originelle d'une ville à échelle humaine avec multi fonctions en gardant la propriété du sol pour la garantir ?
- Gérer le flou juridique dont profitent les acteurs les plus puissants
- Il faudrait clarifier la situation légale au niveau du permis d'urbanisme et du permis socio-économique
- Revenir aux fondamentaux : quels étaient les objectifs visés lors de l'acquisition par l'UCL des terrains ? Ces objectifs sont-ils actuellement respectés par l'UCL lors de la « mise à disposition » de ses terrains à des tiers (promoteurs ou autres)
- La complexité administrative de propriété, du pouvoir de décision... n'est-elle pas un frein à une vision sur le long terme ?
- Démocratie locale. Pouvoir réel de nos élus face à un propriétaire de tout le territoire
- Il ne faut pas que les droits de propriété empêchent que les citoyens proposent des projets correspondant aux enjeux actuels de la Ville, de la région et de la planète
- Les droits réels, de propriété ou d'emphytéose, soit on les respecte, soit on les rachète par expropriation. En avons-nous les moyens ?
- Oser un Trust/Fondation UCL-habitants LLN – travailleurs à long terme de LLN pour co-gérer ce périmètre
- Les promesses et les déclarations ne lient que ceux qui les font. L'UCL (ou d'autres cédants) n'ont-ils pas promis plus que ce qu'ils ne pouvaient ? A quoi la ville – en sa qualité d'institutionnel – est-elle déjà engagée – quelles conséquences si elle ne respecte pas ses engagements ?

- Situation légale : effectivement « peu claire ». Il faudrait disposer 1) de la convention liant l'UCL à Wilhelm & Co, 2) le soi-disant permis d'urbanisme délivré par la commune, 3) interroger la communauté française, pouvoir subventionnant de l'UCL pour savoir si celle-ci peut exercer une activité de promoteur foncier
- Législation OK
- Possibilité de développer les liens entre les quartiers qui risquent d'être fermés avec les projets actuels d'extension
- L'aspect symbolique de cette éventuelle extension de l'Esplanade : l'entrée de notre ville doit-elle se faire sur un énorme bloc monolithique chantre du consumérisme ? Alors que notre ville LLN s'est toujours distinguée comme un laboratoire sociétal novateur à la pointe du Développement durable et de la lutte contre les changements climatiques, la malbouffe et le manque d'éthique du système commercial mondial
- Citoyens le choix en dialogue et oser l'innovation, bio architecture
- Par l'arrivée du RER et l'existence du parking SNCB, l'extension Klépierre se justifie économiquement et répond aux besoins d'une population visiteuse de plus en plus extérieure à LLN
- 3ème mission du Décret Paysage (service à la société) à combiner à la gestion améliorée des axes de ruissellement -> zones vertes à préserver et à valoriser
- Les choix posés (quelles fonctions et « couleur » pour ce périmètre) impacteront fortement l'identité de la ville. Qui voulons-nous qu'elle soit ?
- Exprimer le statut de locomotive régionale que LLN joue actuellement. Traduire ce rayonnement dans les choix urbanistiques faits.
- Lier l'extension d'un centre commercial à l'usage de la mobilité collective (train-bus)
- PAX URBANA. La démocratie et le dialogue civique, dans le respect des institutions, à travers le processus participatif
- Enjeu de taille car cette zone est centrale et permet de nombreuses possibilités pour « accueillir » les personnes arrivant à LLN. Point névralgique dans l'entrée de la ville.
- Changement des comportements économiques et écologiques
- On parle d'un développement commercial sur une zone, certes importante, mais peut-être faudrait-il voir comment coordonner le fonctionnement commercial à l'échelle du centre dans son ensemble (y compris La Dalle) et donc partager les pouvoirs d'attributions
- Explorer d'autres espaces de développement économique ou commercial (on a l'impression qu'il n'y a pas qu'un seul projet possible)
- Principaux réseaux de transports en commun disponibles et à étendre
- Se soucier de l'impact sur la santé des choix de développement accroissement de la pollution de l'air, de l'eau
- Réflexion plus globale sur les valeurs et la démocratie : quelle société voulons-nous pour demain ? Est-ce les propriétaires et ceux qui ont de l'argent qui doivent façonner nos villes ?
- La simple envie de faire de cette zone une zone d'accumulation de profit
- Un seul propriétaire dominant. Pourtant possibilité d'ouverture.
- Un seul propriétaire dominant
- Potentiel foncier important
- Peu d'espaces de dialogue entre les acteurs ; des espaces permettant la création de relations sur le long terme, traversés par une réflexion sur les valeurs et identités
- La réalisation de l'extension commerciale telle que proposée est excessivement massive et donnera à son gestionnaire un pouvoir excessif. Si développement commercial il y a, il devrait plutôt être morcelé
- C'est construire pour le plaisir de construire – où est l'intérêt général ?
- Confronter les enjeux financiers aux enjeux éthiques et écologiques : quelle pourra en être l'issue ?

- Assurer une traduction urbanistique harmonieuse des objectifs de toutes les parties prenantes
- L'intérêt général se heurte à l'intérêt d'une minorité. Comment en sortir ?
- Comment concilier les droits acquis de Klépierre/Wilhelm et la vocation de hub intermodal train-bus-vélo

Compléments individuels transmis après l'atelier

En lien avec la mobilité

L'offre multi et intermodale présente sur le périmètre du SOL permet d'accéder aux commerces et aux services **sans recourir à la voiture**. C'est à mes yeux un enjeu très important dans le contexte "transition énergétique" actuel. Risque : en favorisant des fonctions qui pourraient se trouver utilement ailleurs (logements, lieu de culte, plaine de jeux, potagers urbains, laboratoire innovant...), on risque d'en éloigner les équipements qui pourraient idéalement (services publics, commerces, bureaux) s'y trouver et obliger à recourir à la voiture pour y accéder.

En lien avec l'ambiance urbaine

L'intérêt des acteurs en présence (W & Co, Klépierre et UCL) offre une synergie capable de **terminer l'urbanisation de cette zone** en masquant ce mur aveugle tant décrié, en installant le long de l'avenue G. Lemaître une véritable ambiance urbaine de type Centre ville (terrasses, cafés, vitrines) et surtout en oeuvrant aux liaisons inter quartiers pour l'instant en chantier (Boucle des métiers/Esplanade, Baraque/Lauzelle, Baraque/gare). Risque : ne rien faire, ou installer des activités purement locales, et ne continuer à accéder au centre urbain que par des voiries moches et inachevées, avec le sentiment de devoir toujours d'abord franchir les coulisses de la ville avant d'accéder à la scène.

Quelque soit l'opérateur qui aménagera le "triangle station Total-Esplanade", les autorités devraient lui imposer des critères esthétiques donnant à l'entrée principale de notre ville une image plus attractive de celle-ci que le mur disgracieux de briques rouges actuel. À cette occasion, la station service Total mériterait aussi d'être un peu "habillée".