

Quel développement urbain pour préserver l'accessibilité de Louvain-la-Neuve ?

Vision stratégique de l'UCLouvain pour une évolution de la mobilité

Conseil d'Entreprise du 16 novembre 2020

Nicolas Cordier, coordinateur développement urbain et régional

Grégory Falisse, expert mobilité pour le développement urbain

Sommaire

I. Contexte

II. Principes transversaux

III. Mesures spécifiques

1. Arriver à Louvain-la-Neuve
2. Circuler à Louvain-la-Neuve
3. Stationner à Louvain-la-Neuve

IV. Conséquences sur le développement urbain

1. Dans le centre urbain
2. Dans le parc scientifique
3. Dans les nouveaux quartiers

V. Conclusion et prochaines étapes



I. Contexte

Rétroacte:

Demande du **Conseil d'Administration**:

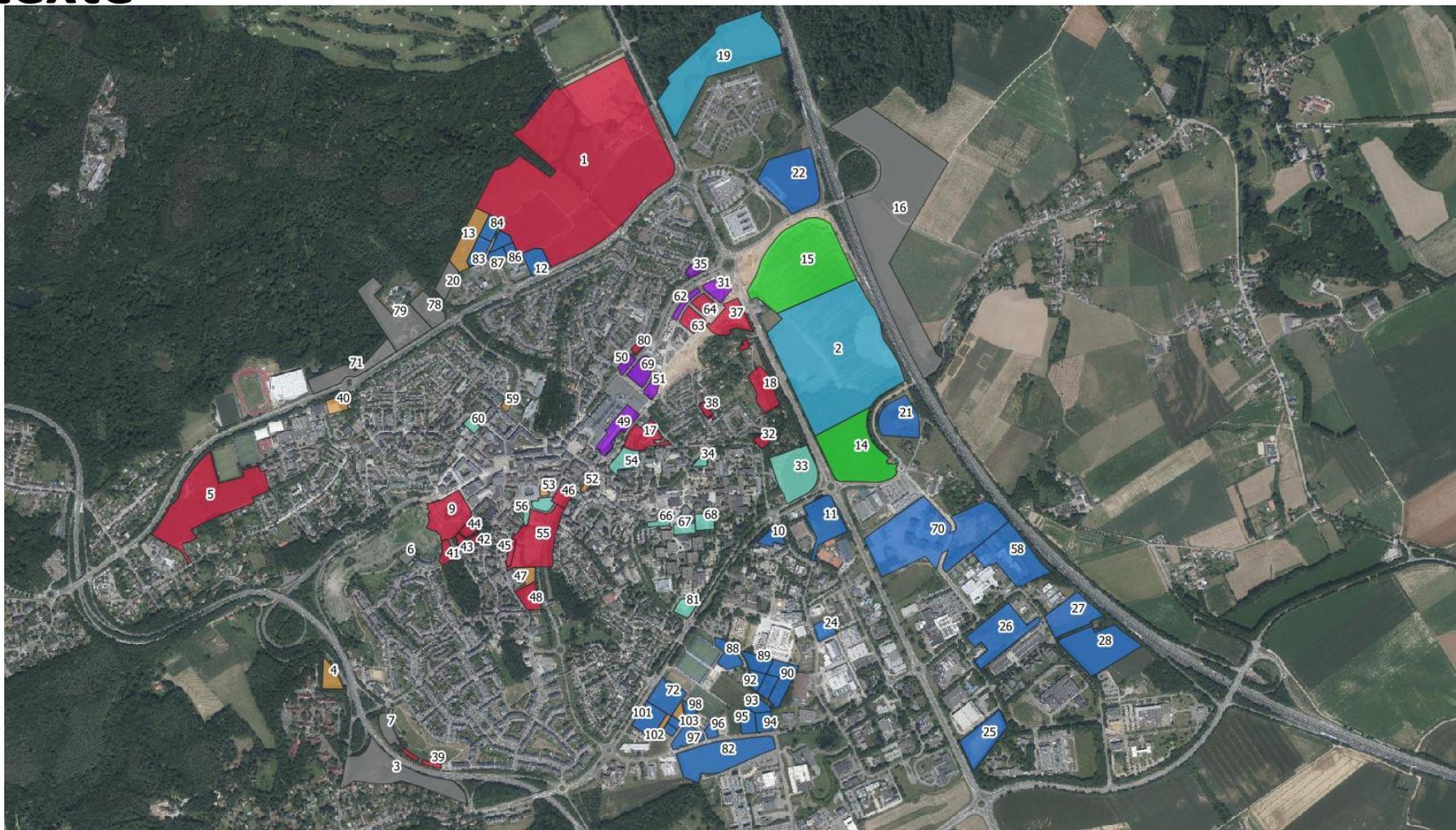
- Assurer que Louvain-la-Neuve puisse poursuivre son développement urbain sans que cela coince au niveau de la mobilité
- Rédaction d'un plan stratégique de mobilité centré sur:
 - le développement urbain
 - Louvain-la-Neuve

Lien évident avec **Louvain en Transition**

Il ne s'agit ni d'un Plan de déplacement d'entreprise (PDE) ni d'un nouveau Plan communal de Mobilité (PCM)



I. Contexte



I. Contexte

Vision FAST de la Wallonie

	2017	2030	
Marche	3 %	5 %	X2
Vélo	1 %	5 %	X5
Bus	4 %	10 %	X2
Train	9 %	15 %	X2
Voiture	83 %	60 %	X0,75
Charge moyenne par voiture	1,3 personne	1,8 personne	X1,4



Fluidité
Accessibilité
Santé/Sécurité
Transfert modal

FAST
Vision de la mobilité wallonne
2030

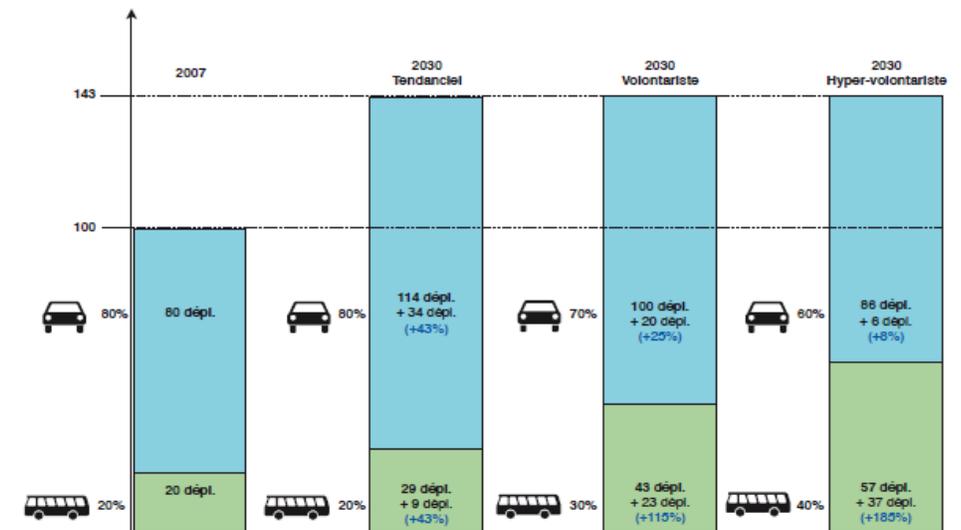


I. Contexte

Dans un contexte de croissance de la demande de mobilité (hors Covid), travail centré en priorité sur:

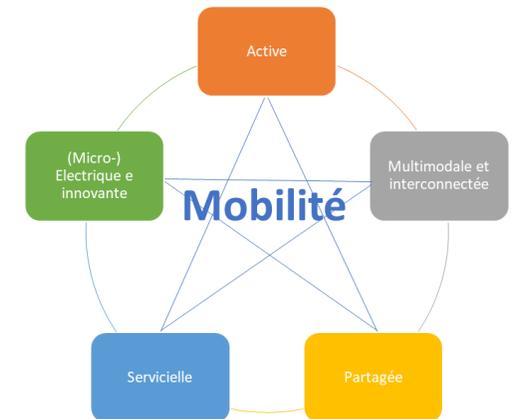
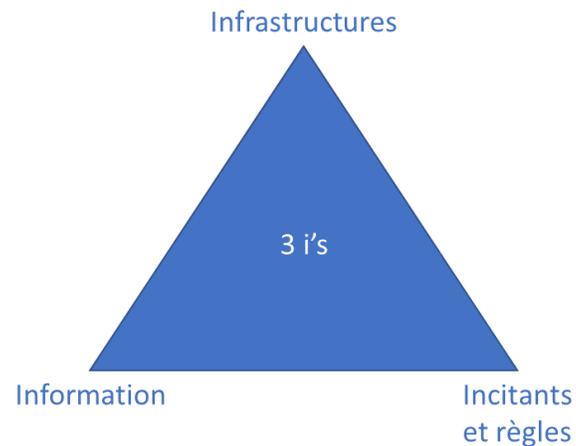
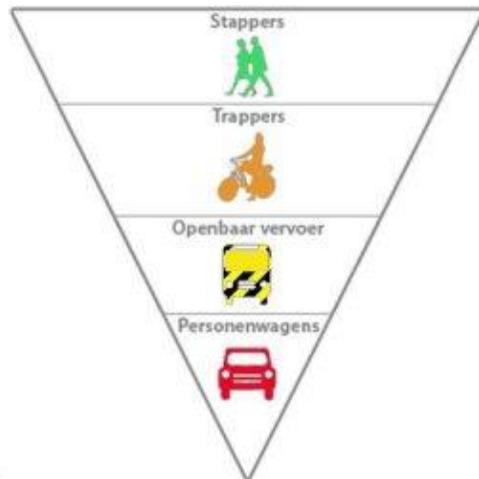
- la demande
 - Existante
 - A venir
- les différents publics
 - Habitants
 - Travailleurs
 - Etudiants
 - Elèves
 - Clients
 - Visiteurs

► Croissance des déplacements selon 3 scénarios



II. Principes et moyens transversaux

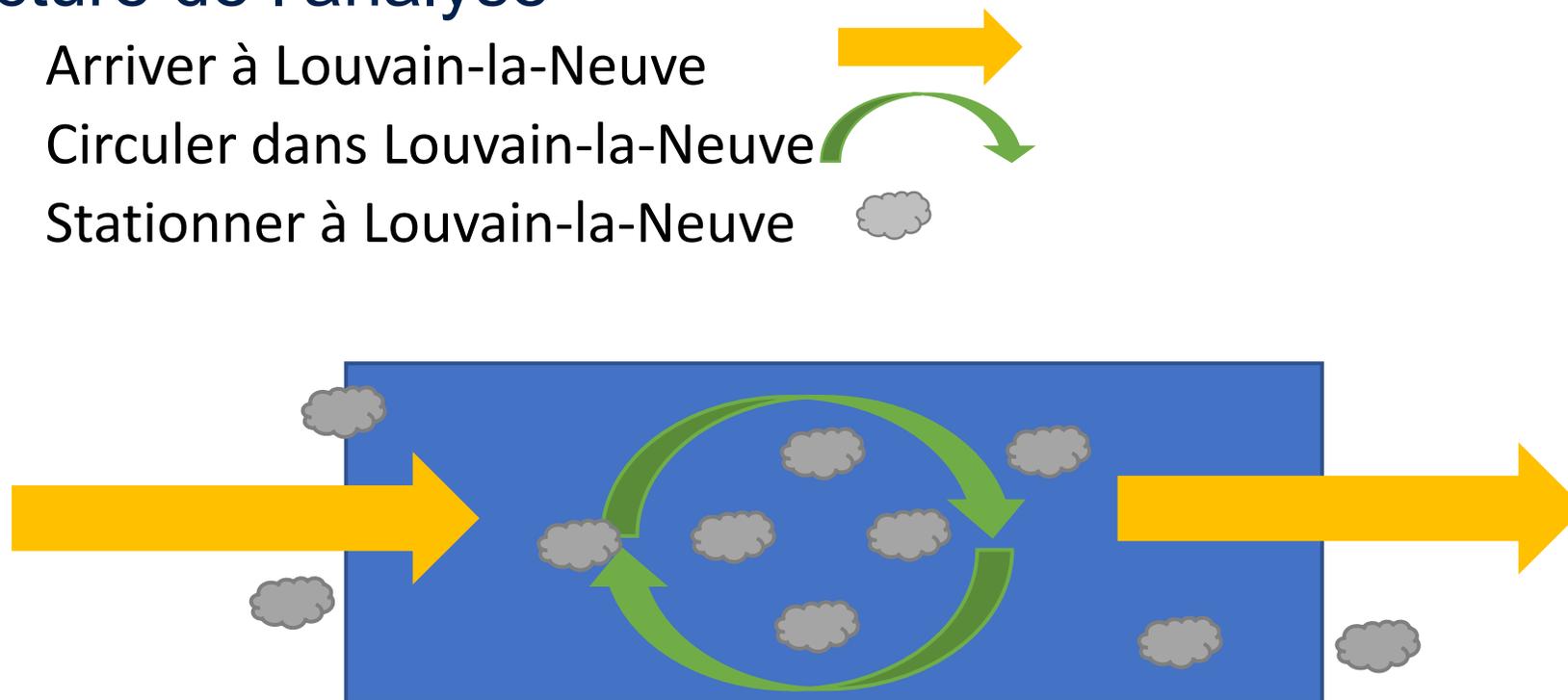
- STOP
- 3i's
- Orientation de la demande via adaptations de l'offre
- Mobilité active, multimodale, partagée, servicielle et innovante
- Indicateurs



III. Mesures spécifiques

Structure de l'analyse

1. Arriver à Louvain-la-Neuve
2. Circuler dans Louvain-la-Neuve
3. Stationner à Louvain-la-Neuve



1. Arriver à Louvain-la-Neuve 



1. Arriver à Louvain-la-Neuve

- Modes Actifs
 - Connexion aux **réseau cyclables provinciaux et régionaux**
 - Limitation des **effets barrières** des infrastructures routières

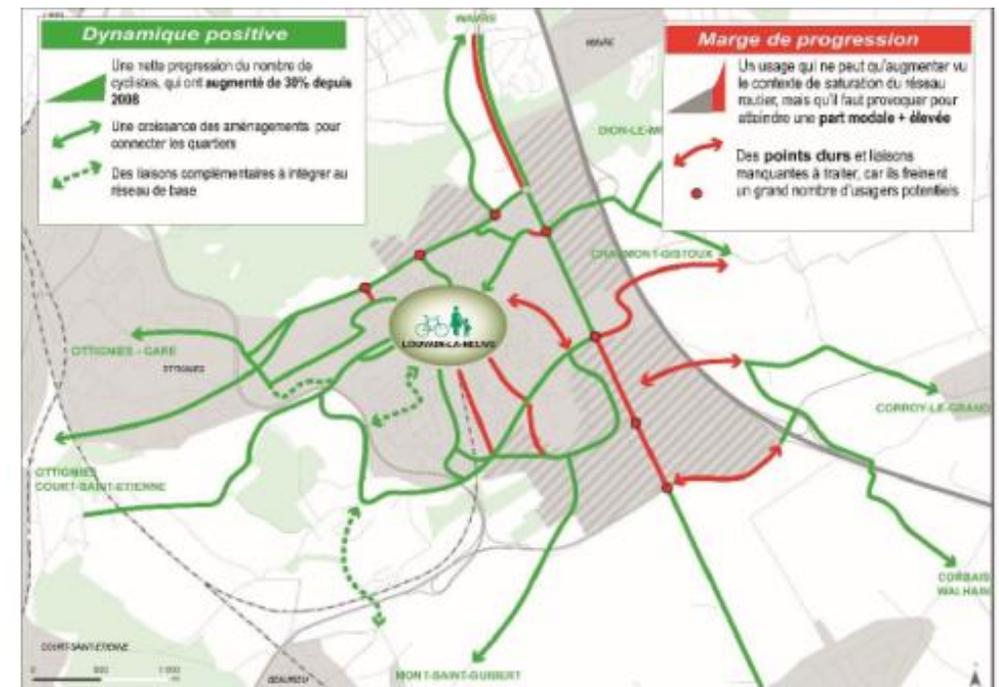
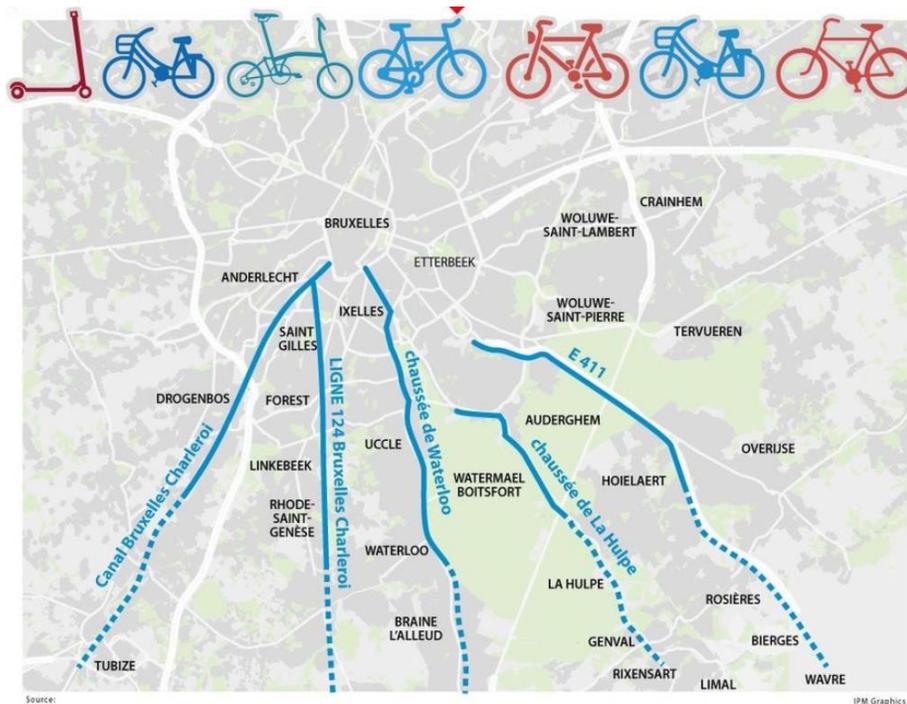


Figure 44: potentialités et contraintes de la mobilité cyclable

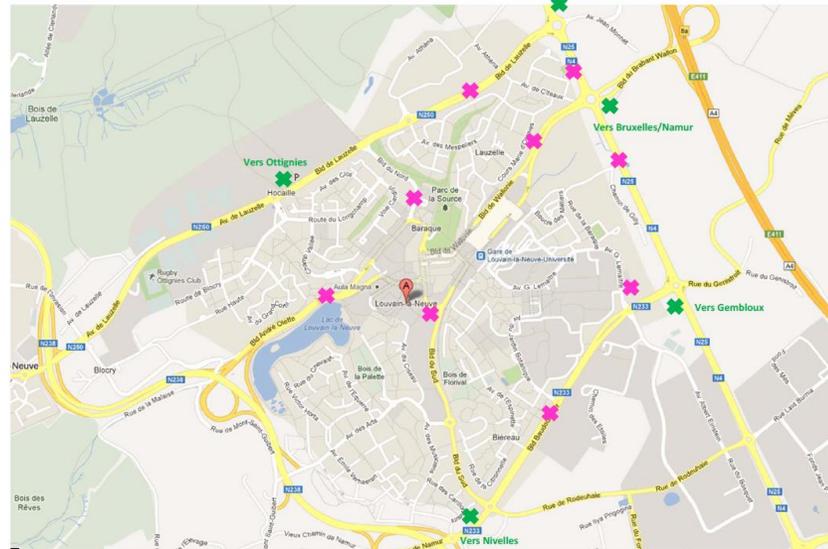
1. Arriver à Louvain-la-Neuve

- **Transports en commun**
 - Amélioration importante de la **desserte de la gare** de Louvain-la-Neuve
 - **Ponctualité** et **correspondances** à Ottignies
 - **Liaisons cadencées et directes** depuis les principales villes wallonnes et la capitale (SRM)
 - Requalification de la gare de Louvain-la-Neuve en gare IC/IR
 - Ajout d'une courbe depuis/vers le sud de la ligne 161
 - Liaison structurelle et structurante avec la KU Leuven
 - Louvain-la-Neuve en tant que pôle majeur de l'**offre Bus** de la province
 - Mise en place de **bandes bus**



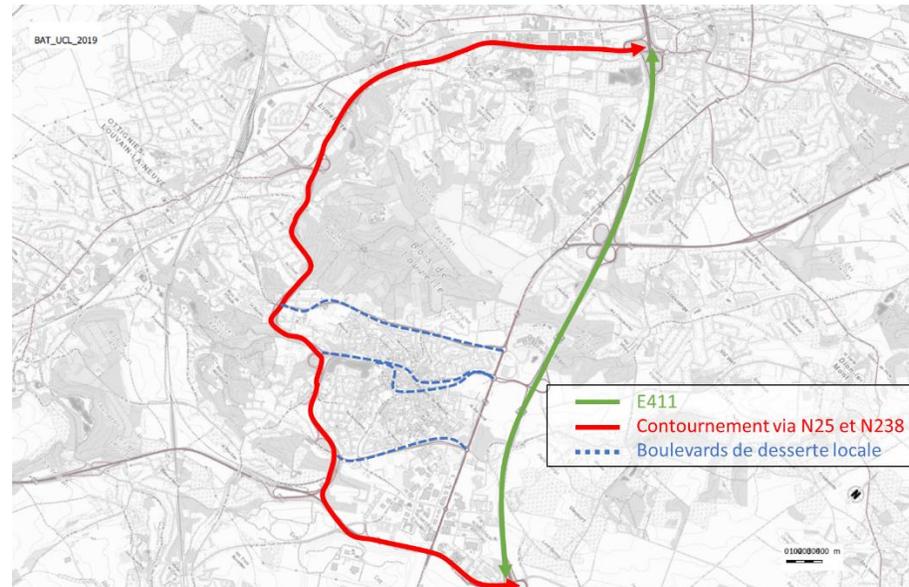
1. Arriver à Louvain-la-Neuve

- Mobilité partagée et servicielle
 - Promotion du **covoiturage** auprès de la communauté universitaire (y compris en y attachant des incitants) et des entreprises
 - Détermination et aménagement de **lieux de dépose/reprise** pour les covoitureurs et autostoppeurs (mobipoints?)



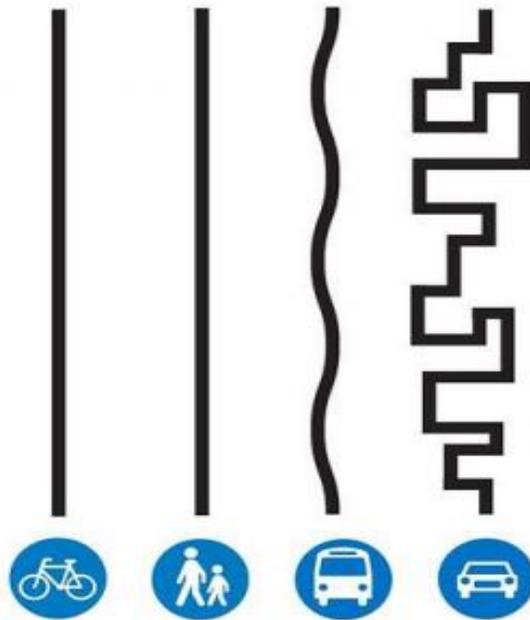
1. Arriver à Louvain-la-Neuve

- Automobilité et réseau viaire
 - Répartition rééquilibrée de l'espace dévolu aux différents modes, en respect du principe STOP
 - Contournement routier élargi via la N238 afin de limiter l'usage des boulevards périphériques et de la N4 (cf. PCM)



2. Circuler dans Louvain-la-Neuve

Traffic Planning for Liveable Cities



COPEN
HAGEN
IZE
EU



2. Circuler dans Louvain-la-Neuve

- Mesures transversales
 - Outil de **remontée des problèmes** d'infrastructures par les usagers
 - Promouvoir le label '**Back Safe**' de l'AWSR au sein du Campus.



2. Circuler dans Louvain-la-Neuve

- Modes actifs
 - Définition et aménagement des **magistrales piétonnes et cyclables**
 - **Signalisation** incluant les temps de parcours (vélos et piétons)
 - Référencement des bâtiments UCLouvain sur la plateforme **access-city**

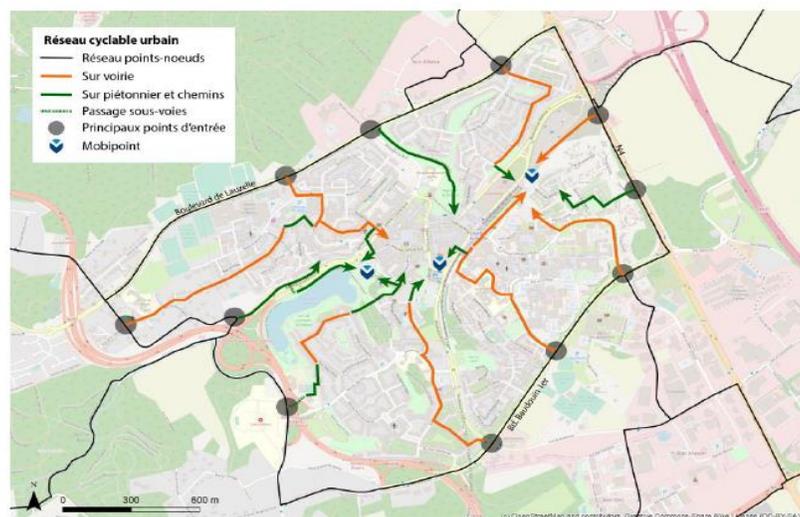


Figure 12 - Liaisons cyclables entre les entrées et l'hypercentre de LLN
Source : Openstreetmap

 ACCESS
City

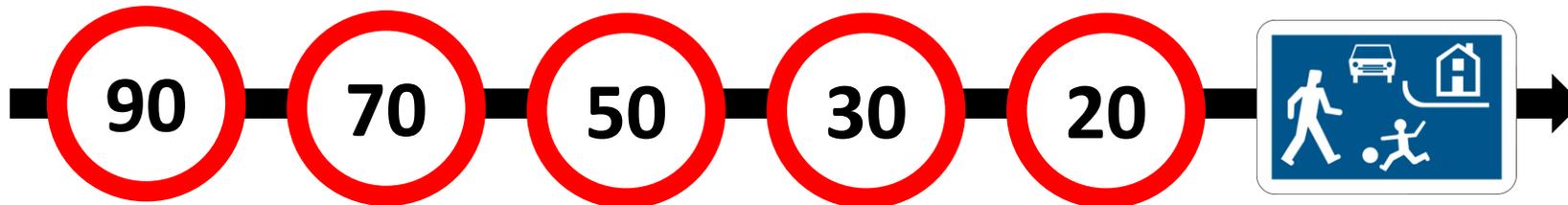
2. Circuler dans Louvain-la-Neuve

- Transport en commun
 - **Desserte** locale (à l'échelle de la ville) avec une offre attractive et lisible (transport à la demande et navette autonome)
 - **Desserte** des nouveaux développements
 - **Bandes bus**

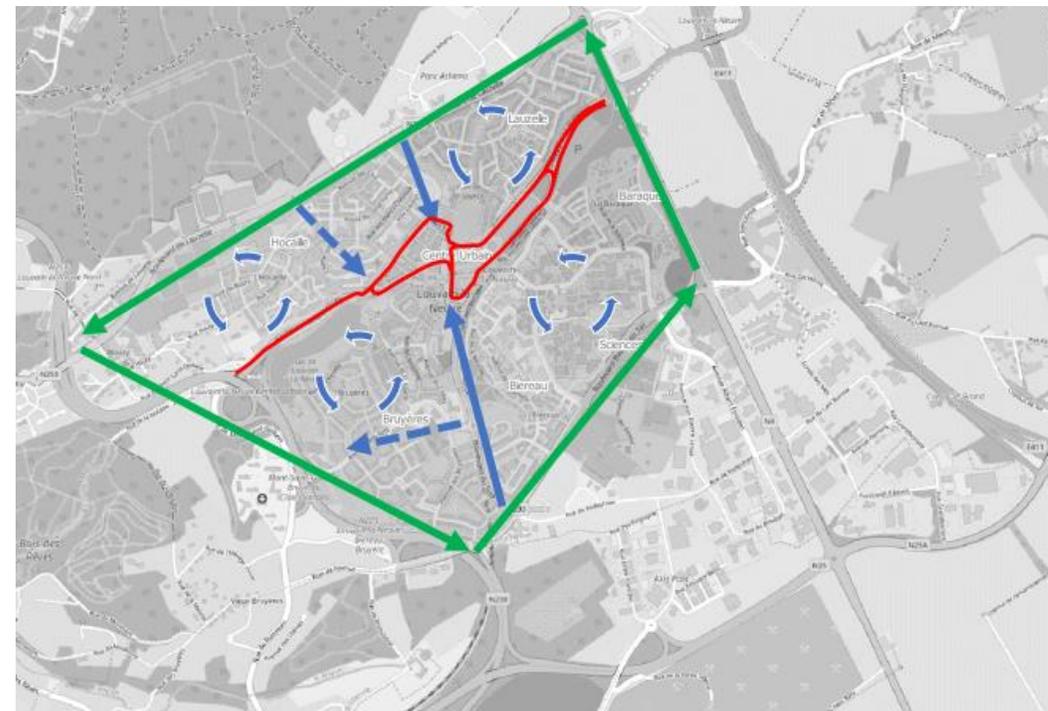
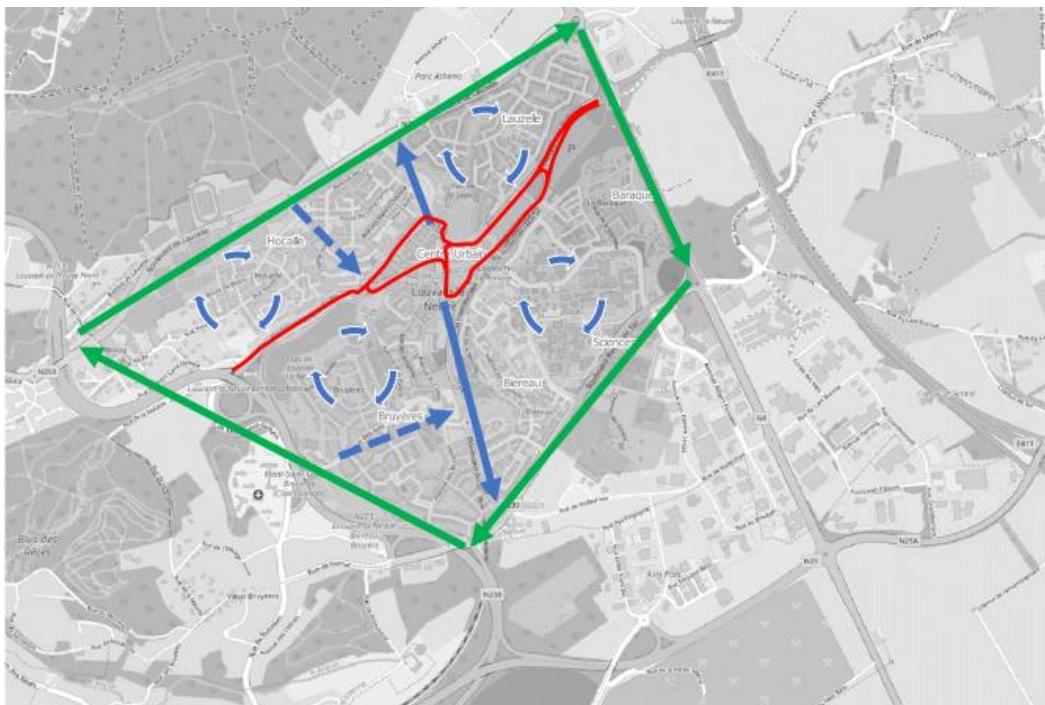


2. Circuler dans Louvain-la-Neuve

- **Automobilité et réseau viaire**
 - **Plan de circulation** (et de **stationnement**) avec boucles au sein des quartiers
 - **Régimes de vitesses** revus à la baisse
 - **Boulevards périphériques monodirectionnels** à étudier
 - **Accès à la dalle** limité et contrôlé
 - **Livraisons** : amélioration des quais, du guidage et de la signalisation

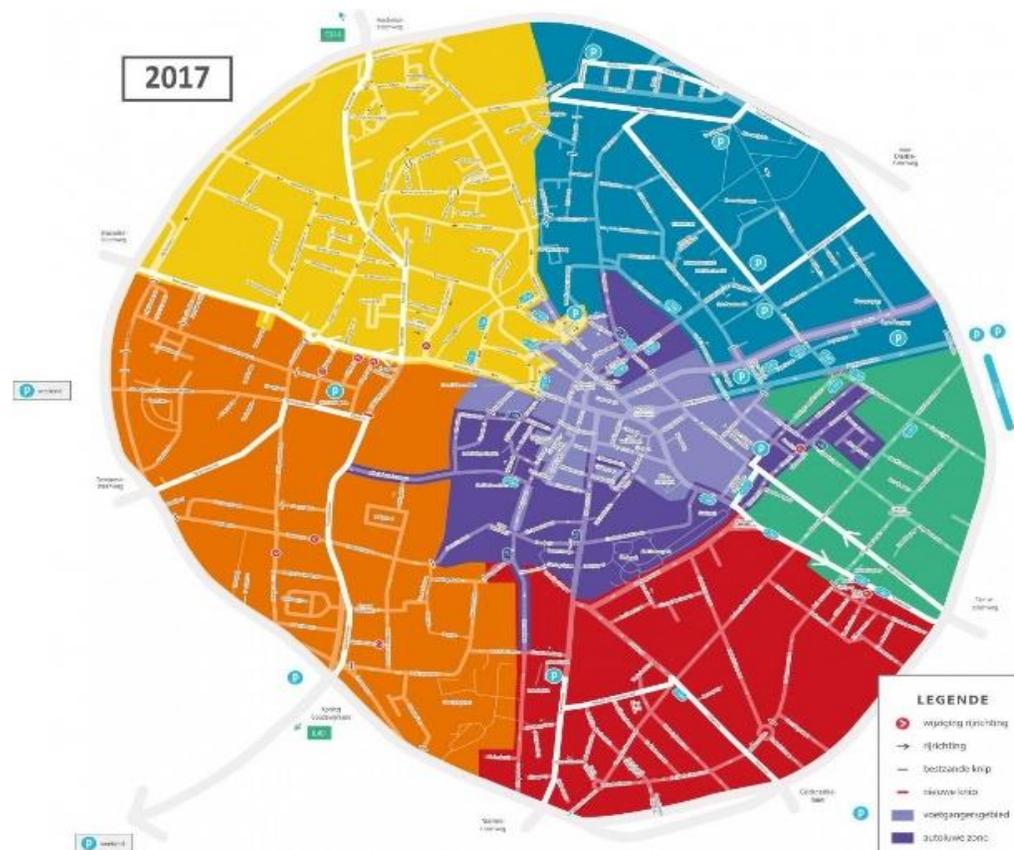


2. Circuler dans Louvain-la-Neuve



Source : Inesu, 2020

3. Stationner à Louvain-la-Neuve ☁



L'exemple du plan de circulation et de stationnement de Louvain

3. Stationner à Louvain-la-Neuve

- Modes actifs
 - Bancs et stationnement vélo le long des magistrales
 - **1 emplacement vélo par résident** (nouveaux logements)
 - **1 emplacement vélo par 5 occupants permanents** (bureaux)
 - Plan intégré de **stationnement mutualisé des vélos**
 - aux gares SNCB et TEC
 - en ville
 - dans le parc scientifique
 - **Bornes de réparation vélo** dans chaque quartier
 - Possibilités de **recharge** pour les 2-roues



3. Stationner à Louvain-la-Neuve



3. Stationner à Louvain-la-Neuve ☁

- Transport en commun
 - **Gare d'autobus** : décision quant à sa **localisation** (étude de faisabilité) et son financement

Plan d'action / Relocalisation de la gare routière

- 1 Réaliser une analyse multicritère
Les sites présélectionnés

De nombreux sites analysés et non retenus (voir en annexe):

- 1- Station service
- 3- Terrain SNCB
- 4- Parking des wallons
- 5- Parking Auta-Magna
- 6- Parking Leclerc
- 7- Boulevard du Sud

Analyse approfondie de 3 sites:

- 2- Esplanade
- 8- Gare SNCB
- 9- Parking Sablon (site actuel)



3. Stationner à Louvain-la-Neuve

- **Automobilité et réseau viaire**
 - **Mutualisation et zonage** des parkings
 - **Gestion** du stationnement UCLouvain
 - **Bornes de recharge**: réseau et équipement
 - Amélioration de la gestion des **quais**
 - **Centre de Distribution Urbain**: étude de faisabilité
 - Soutien à la création d'un service de **livraison à vélo**



3. Stationner à Louvain-la-Neuve ☁



Figure 39 - Proposition de zonage du s



IV. Conséquences sur le développement urbain



IV. Conséquences sur le développement urbain

Mesures transversales

- Application des mesures et principes
 - À **nos développements**
 - Aux développements **confiés à des tiers** (exigence accrue)
- **Sélection et accompagnement** des projets
- **Densification**
 - modes actifs (marche et vélo)
 - transports publics
 - mutualisation et complémentarité d'usages
 - Préservation du territoire en vue d'autres développements futurs



IV. Conséquences sur le développement urbain

Dans le centre urbain

- **Stationnements pour cyclistes mutualisés et sécurisés**
- **Infrastructures d'accueil pour les cyclistes** dans la **programmation** (vestiaires, douches, recharges, casiers et, si l'espace le permet, local vélo pour les occupants permanents)
- **Gare des bus** (localisation, décision, financement, convention et terrains)
- **Amélioration des quais** de déchargement/chargement
- **Centre de distribution urbain** (modalités à définir)
- **Contrôle d'accès à la dalle** qui préserve le piétonnier et les infrastructures



IV. Conséquences sur le développement urbain

Dans le parc scientifique

- Financement de nouvelles **infrastructures** en faveur des **modes alternatifs**
- **Infrastructures d'accueil** pour les cyclistes dans les entreprises
- **Parkings vélos sécurisés à la gare**
- **Transport à la demande et/ou autonome**
- **Mutualisation** du stationnement voiture (sauf visiteurs et PMR)
- Interdiction de céder des terrains en vue de l'occupation même temporaire à des fins de stationnement non mutualisé

« On ne justifie pas la construction d'un pont en comptant le nombre de personnes qui traversent la rivière à la nage »

IV. Conséquences sur le développement urbain

Dans les nouveaux quartiers

- **Magistrales piétonnes et cyclistes**
- **1 emplacement vélo par 'oreiller'**
- Installation de **parkings vélos** en voiries pour les **visiteurs et clients**
- **Rues partagées** et apaisement des **vitesse de circulation**
- **Circulation en boucle** pour éviter le transit
- **Stationnement mutualisé** en silo et en entrée de quartier (multiservices)
- Interdiction de création de parkings sur les parcelles individuelles
- Offre de **voitures partagées** en compensation de places de parkings
- Offre de **vélos (cargos) partagés**
- Service de **livraisons centralisé**

V. Conclusion et prochaines étapes

Vision de l'UCLouvain : « *Améliorer et promouvoir l'accessibilité multimodale de Louvain-la-Neuve pour l'ensemble des acteurs qui la fréquentent est un enjeu stratégique pour le développement économique, social et culturel de la ville et de l'Université.* »

Lien indispensable des mesures avec les politiques menées par **l'UCLouvain et les acteurs du territoire** : Ville d'OLLN, Wallonie (Service Public de Wallonie, Autorité Organisatrice de Transport, Cellule Ferroviaire, Gouvernement wallon, Organisateur de Transport Wallon - OTW - TEC-...), Province du Brabant Wallon, SNCB et Infrabel



V. Conclusion et prochaines étapes

- Communication des grandes lignes de la stratégie à la communauté universitaires (mais difficultés COVID...)
- Priorisation et plan d'actions (S1 2021)
- Budgétisation
- Mise en œuvre
- Stratégie multisite : définition de lignes directrices communes pour l'ensemble des sites UCLouvain



MERCI



Gregory Falisse
Expert Mobilité pour le Développement Urbain
gregory.falisse@uclouvain.be – 010/47.35.81