

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

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





louvain-la-neuve
data © OpenStreetMap

CONTENU

1.	Préambule	2
2.	Contexte	2
3.	Principes transversaux et priorités:	3
4.	Mesures opérationnelles:	4
	a. Arriver à Louvain-la-Neuve.....	4
	b. Circuler dans Louvain-la-Neuve.....	4
	c. Stationner à Louvain-la-Neuve.....	5
5.	Application au développement urbain	6
	a. Dans le centre urbain.....	6
	b. Dans le parc scientifique	6
	c. Dans les nouveaux quartiers.....	7
6.	Liens nécessaires avec les politiques menées par l'UCLouvain et les acteurs du territoire	8

1. PRÉAMBULE

En 2018, le CA de l'UCLouvain a sollicité la rédaction d'un plan stratégique de mobilité pour le développement urbain de Louvain-la-Neuve ainsi que sa mise en œuvre.

La présente vision stratégique regroupe les priorités et orientations en matière de mobilité en vue d'assurer un développement optimal de Louvain-la-Neuve pour les années à venir.

Il ne s'agit volontairement pas d'un plan de déplacement d'entreprise puisqu'il dépasse les considérations liées au personnel de l'Université et à ses étudiants, même si des interactions entre mesures peuvent et doivent exister.



2. CONTEXTE

Louvain-la-Neuve poursuit son développement et attire de plus en plus d'activités sur son territoire. La conséquence de ce développement important est que la demande de transport croît et que les réseaux (principalement automobile) commencent à saturer, la demande dépassant progressivement l'offre.

Si l'on n'y prête attention, cet excès de demande pourrait avoir, dans un terme relativement court, des répercussions importantes sur l'attractivité de Louvain-la-Neuve, puisqu'il est source de :

- Embouteillages et perte de temps
- Occupation intensive de l'espace (circulation et stationnement)
- Détérioration du cadre de vie (qualité de l'air, bruit, accidents...)
- Sentiment d'insécurité
- Effets barrières des infrastructures
-

Trois postures sont possibles face à ce constat :

- Se résoudre à la diminution de l'attractivité, option difficilement envisageable
- Augmenter l'offre de transport (infrastructures et services), option partiellement réalisable budgétairement et peu souhaitable compte tenu des effets sur le trafic induit et des externalités que celui-ci provoque
- Orienter la demande de transport vers les alternatives à la voiture individuelle, option la plus réaliste qui exige la mise en œuvre coordonnée d'infrastructures et de services innovants, d'une communication proactive et d'un renforcement des règles et incitants à destination des acteurs du territoire (habitants, travailleurs, entreprises, étudiants et élèves, commerces, lieux sportifs et culturels...)

A la fin de chaque chapitre, les mesures préconisées dans la note sont reprises :

- en bleu lorsqu'elles concernent des actions que l'UCLouvain peut prendre seule
- en vert lorsque l'UCLouvain doit œuvrer à l'obtention d'un accord avec des tiers (autorités, opérateurs...)

3. PRINCIPES TRANSVERSAUX ET PRIORITÉS:

La **vision de l'UCLouvain** peut être résumée ainsi : **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 de la ville et de l'Université.**

L'idée est par conséquent de diminuer la part de la voiture en faveur des autres modes (modes actifs, transports en commun, mobilité partagée...) non seulement pour les nouveaux développements, mais également pour les activités qui se déroulent déjà sur le territoire. C'est donc clairement la 3^{ème} posture qui est retenue.

Bien évidemment, dans un contexte de croissance globale de la demande de transport, ce travail sur les comportements n'aura qu'une influence partielle. Il permettra néanmoins de mieux accompagner la croissance attendue.

► Croissance des déplacements selon 3 scénarios

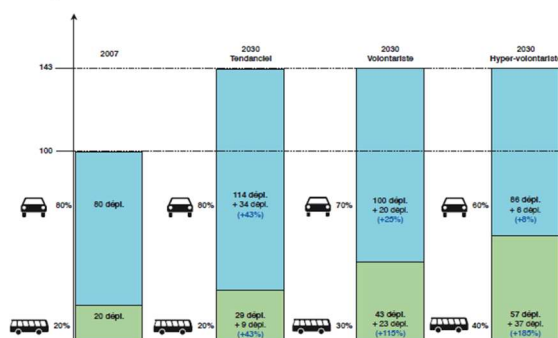


FIGURE 1 - Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon, croissance du trafic à l'horizon 2030 selon les scénarios tendanciel, volontariste et hyper-volontariste, 2011, p11

L'idée est bien d'aplatir la courbe de la demande de mobilité sur l'ensemble de ses composantes : arriver, circuler et stationner à Louvain-la-Neuve ; et, ce, pour les différents modes et les différents publics (habitants, travailleurs, étudiants, élèves, clients, visiteurs...). La congestion étant un phénomène exponentiel, les changements, même marginaux, ont un effet sur celle-ci, dans un sens comme dans l'autre.

De manière transversale, les mesures préconisées relèvent prioritairement des orientations suivantes :

- Appliquer le principe STOP dans tout projet de développement dès la programmation
- Développer de façon volontariste l'usage du vélo (électrique) et des autres formes de (micro)mobilité active
 - Organiser un réseau lisible, prioritaire, attractif et direct (au besoin, en réduisant la place dévolue à la voiture) via la mise en place de magistrales piétonnes et cyclables
 - Offrir des parkings adaptés aux différents besoins des cyclistes (courte et longue durée)
 - Assurer une gestion mutualisée et une approche orientée client
- Prioriser les transports publics
 - Organiser une desserte fine, lisible, performante des différents pôles à l'échelle (supra)communale
 - Assurer des liens efficaces de la ville vers les autres pôles wallons, bruxellois et flamands (en ce compris la KULeuven)
- Rééquilibrer les investissements en faveur des modes alternatifs, au détriment du tout à la voiture (=voiries/stationnement)
 - Restreindre l'accès aux quartiers aux personnes qui en ont réellement la nécessité
 - Offrir aux autres usagers des alternatives attractives (parking de persuasion...)
 - Rééquilibrer l'espace en voirie dévolu aux différents modes afin d'orienter la demande
 - Organiser, hiérarchiser et tarifier le stationnement en se donnant les moyens de contrôle et de sanction
- Agir sur le bâti afin de faciliter l'usage des alternatives (vélo/transports publics) en lieu et place de la voiture
- Miser sur la mobilité servicielle et partagée
- Envisager une réflexion sur les temps de la ville en vue de désynchroniser une série d'activités et ainsi gagner en capacité sans grands investissements

4. MESURES OPERATIONNELLES:

Le document passe donc en revue les différentes composantes de la mobilité selon la structure arriver-circuler-stationner à Louvain-la-Neuve. Pour chacune des composantes, une série de mesures sont proposées qui relèvent tantôt de l'UCLouvain, tantôt d'acteurs sur lesquels l'UCLouvain peut agir. Nous passons ici en revue les principales orientations préconisées.

A. ARRIVER À LOUVAIN-LA-NEUVE

Dans ce chapitre, il faut retenir comme principales mesures celles qui concernent :

- Modes Actifs
 - Connexion aux réseaux cyclables provinciaux et régionaux
 - Limitation des effets barrières des infrastructures routières en veillant à des aménagements dimensionnés, lisibles et ambitieux pour les cyclistes
- Transport en commun
 - Finalisation rapide et efficace du RER vers/depuis Bruxelles
 - Amélioration importante de la desserte de la gare de Louvain-la-Neuve (ponctualité, correspondances, liaisons directes)
 - Liaisons cadencées et directes depuis les principales villes wallonnes et la capitale. A ce titre, il faut creuser les possibilités suivantes :
 - Requalification de la gare de Louvain-la-Neuve en gare IC/IR (et éventuelles conséquences sur l'infrastructure)
 - Ajout d'une courbe depuis/vers le sud de la ligne 161
 - Louvain-la-Neuve en tant que pôle majeur de l'offre Bus de la province
- Mobilité partagée et servicielle
 - Promotion du covoiturage auprès de la communauté universitaire (y compris en y attachant des incitants) et des entreprises du Parc Scientifique.
 - Lieux de dépose/reprise pour les covoitureurs. Un plan d'aménagement et de déploiement doit être mis en place en collaboration avec la ville et le SPW.

- Automobilité et réseau viaire
 - Equilibre dans la répartition de l'espace dévolu aux différents modes, en respect du principe STOP
 - Promotion de la vision d'un contournement élargi via la N238 afin de limiter l'usage des boulevards périphériques et de la N4.

B. CIRCULER DANS LOUVAIN-LA-NEUVE

Dans ce chapitre, il faut retenir comme principales mesures celles qui concernent :

- Modes Actifs
 - Définition des magistrales piétonnes et cyclables et aménagement de celles-ci
 - Plan de signalisation incluant les temps de parcours (vélos et piétons)
 - Référencement des bâtiments UCLouvain sur la plateforme access-city
- Transport en commun
 - Desserte des nouveaux développements par une offre de transport public attractive et lisible
- Mobilité partagée et servicielle
 - Développement d'un réseau de mobipoints afin de faciliter l'intermodalité
 - Extension de l'offre en matière de carsharing, au besoin, en le finançant, notamment pour les nouveaux développements et, ce, afin de réduire les besoins en parkings
 - Promotion du carsharing auprès du personnel pour les déplacements professionnels



- Automobilité et réseau viaire
 - Mise en place d'un plan de circulation (et stationnement) qui défavorise davantage les trajets en voitures pour circuler au sein du territoire et entre les quartiers
 - Etude de la possibilité de rendre les boulevards périphériques monodirectionnels afin de récupérer de l'espace pour les modes alternatifs
 - Adaptation des régimes de vitesses de circulation
 - Sur les boulevards périphériques: 50km/h, voire localement 30km/h
 - Intramuros (intérieur de quartier): 30km/h, voire 20km/h localement
 - Renforcement du contrôle et limitation de l'accès à la dalle
 - Amélioration du guidage des véhicules de livraison

C. STATIONNER À LOUVAIN-LA-NEUVE

Dans ce chapitre, il faut retenir comme principales mesures celles qui concernent :

- Modes Actifs
 - Définition des magistrales piétonnes et cyclables et aménagement de celles-ci Plan d'aménagements des magistrales piétons et cyclables (banc, stationnement...)
 - Mise en œuvre d'1 emplacement vélo par résident dans les immeubles de logement et d'1 emplacement vélo par 5 occupants permanent dans les bâtiments d'activité professionnelle
 - Plan intégré de stationnement mutualisé des vélos en ville et dans les parcs scientifiques, éventuellement sur de terrains UCLouvain mis à disposition via des conventions
 - Offre de stationnement vélos aux gares SNCB et TEC
 - Bornes de réparation vélo dans chaque quartier
 - Equipement d'une partie des emplacements vélos en prises afin de permettre la recharge
- Transport en commun
 - Gare d'autobus : décision quant à sa localisation (étude de faisabilité) et son financement
- Mobilité partagée et servicielle
 - Installation de 1 à 5 mobipôles sur le territoire

- Automobilité et réseau viaire
 - Gestion mutualisée des parkings
 - Politique plus volontariste en matière de gestion et de tarification du stationnement pour les collaborateurs UCLouvain et les étudiants
 - Déploiement d'un réseau de bornes de recharges
 - Amélioration de la gestion des quais
 - Etude sur la création d'un Centre de Distribution Urbain à petite échelle
 - Soutien à la création d'un service de livraison à vélo à l'échelle de la commune et des parcs scientifiques.



5. APPLICATION AU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Ces orientations, qui sont davantage détaillées dans le rapport, se doivent d'être mises en œuvre dans l'ensemble des actions que pose l'UCLouvain en tant que développeur urbain, tant à ses propres développements qu'à ceux qu'elle confie à des tiers.

La densification des activités doit être la priorité par rapport à l'étalement de celles-ci. Cela dans l'optique de :

- Rendre les transports publics davantage pertinents



- Favoriser les modes actifs (marche et vélo) dans une ville à taille humaine
- Favoriser la mutualisation des besoins au travers de la complémentarité d'usages
- Préserver le territoire en vue d'autres développements futurs.

Louvain-la-Neuve doit profiter de sa forte attractivité pour infléchir les comportements de mobilité. Cela passe par la sélection des projets les plus vertueux ainsi que par l'orientation et l'accompagnement des développements qu'elle autorise sur son territoire.

L'Université doit donc adapter sa stratégie en y intégrant la dimension de mobilité et en l'appliquant comme condition préalable à l'accueil de nouveaux développements :

- de bureaux et de pôles éducatifs, culturels et commerciaux principalement dans le centre-ville
- industriels et économiques, principalement dans le parc scientifique
- résidentiels, principalement dans les projets de nouveaux quartiers

A. DANS LE CENTRE URBAIN

Dans le centre urbain, plus mature, dense et où les interventions sont compliquées par la dalle, certaines mesures peuvent tout de même être prises afin d'améliorer le cadre de vie :

- Financement de stationnements pour cyclistes mutualisés et sécurisés en bordure d'hypercentre afin de limiter les conflits entre cyclistes et piétons
- Obligation de prévoir des 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)
- Financement de l'équipement en borne de recharge d'une partie des emplacements de parking voitures
- Financement d'un centre de distribution urbain (modalités à définir)
- Obligation d'utilisation des quais de déchargement/chargement ou du centre de distribution urbain
- Engagement des acteurs sur un contrôle d'accès à la dalle qui préserve le piétonnier et les infrastructures

B. DANS LE PARC SCIENTIFIQUE

Dans les prochaines années, le nombre d'entreprises et de travailleurs dans les différentes zones du parc scientifique va encore croître de manière importante : d'un côté une nouvelle zone va être créée (Monnet II), de l'autre de nouvelles entreprises à haute intensité de personnel viennent s'installer dans le parc (ING, Odoo, Carmeuse...).

INESU doit accompagner dès le départ ces entreprises dans leur approche de la mobilité afin que celles-ci s'engagent sur la bonne voie.

INESU doit intégrer des balises « mobilité » dans les contrats d'emphytéose et imaginer des formules afin de faire participer les entreprises et institutions au financement, même partiel, des mesures d'amélioration de la mobilité dans et autour de Louvain-la-Neuve :

- Sur l'aménagement des zones économiques
 - Densification des parcelles (moins d'espace, plus d'activités) tout en veillant aux possibilités d'extension des entreprises
 - Construction de nouvelles infrastructures en faveur des modes alternatifs :
 - Renforcement du lien avec les gares et le centre-ville via des itinéraires piétons et cyclables renforcés
 - Equipement en pistes cyclables, trottoirs... de l'ensemble des voiries du parc
 - Perméabilité des infrastructures via des aménagements confortables, attractifs et sécurisés (trémies, passerelles, passages en surface, transformation des boulevards -Baudouin, N4- en boulevards urbains...)
- Sur le stationnement des véhicules
 - Approche mutualisée
 - Limitation forte du nombre de places 'en privé' (à l'exception des visiteurs et PMR)
 - Equipement en bornes de recharge
 - Intégration paysagère et interdiction du report sur voiries
 - Interdiction de céder des terrains en vue de l'occupation à des fins de stationnement non mutualisé
- Sur le stationnement des vélos
 - Normes minimales ambitieuses
 - Lien avec la gare pour le dernier kilomètre et financement des parkings vélos sécurisés à chaque extrémité de l'itinéraire
 - Obligation des locaux et infrastructures d'accueil pour les cyclistes (vestiaire, douche, possibilités de recharge, casiers, local)
- Sur les services de mobilité
 - Lien avec la gare SNCB et TEC à renforcer, via une ligne de transport à la demande et/ou autonome
 - Participation obligatoire au financement de lignes de transport public via l'association d'entreprises (modalités à définir)

C. DANS LES NOUVEAUX QUARTIERS

Il reste quelques grands développements résidentiels à Louvain-la-Neuve. Au sein de ceux-ci, les exigences en matière de mobilité et d'aménagement seront les suivantes :

- Sur les infrastructures viaires
 - Rues partagées et apaisement des vitesses de circulation
 - Circulation en boucle pour éviter le transit
 - Magistrales piétonnes et cyclistes dans le quartier, en lien avec les autres quartiers et points d'intérêt (éducatifs, culturels, économiques, sportifs, sociaux...)
- Sur le stationnement des véhicules
 - Minimisation des emplacements privatisés
 - Généralisation de l'interdiction de création de parkings sur les parcelles individuelles
 - Stationnement mutualisé en silo et en entrée de quartier
 - Offre de bornes de recharge à développer
- Sur le stationnement vélo
 - Normes minimales ambitieuses en matière de stationnement vélo privatif (1 emplacement par 'coussin')
 - Installation de parkings vélos en voiries pour les visiteurs et clients, si possible couverts
 - Mutualisation pour les immeubles collectifs, entre immeubles collectifs et privés
- Sur les services de mobilité
 - Participation à la mise en œuvre d'une offre de voitures partagées au plus proche des habitations et en compensation de places de parkings qui ne seraient pas construites
 - Participation à la mise en place d'une offre de vélos (cargos) en partage pour offrir des alternatives aux véhicules moteurs pour les courses et le transport de marchandises
 - Service de livraisons centralisé

6. LIENS NÉCESSAIRES AVEC LES POLITIQUES MENÉES PAR L'UCLouvain ET LES AUTRES ACTEURS DU TERRITOIRE

Bien entendu, l'UCLouvain ne peut infléchir seule les comportements de mobilité constatés sur le territoire de Louvain-la-Neuve.

Les rôles de l'Université sont de trois ordres : aménager, organiser et gérer, négocier.

Elle se doit d'agir en interne au travers des différentes politiques menées :

- Politique environnementale, « Louvain en transition » et Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)
- Politique du personnel
 - Organisation du travail
 - Politique de stationnement
 - Politique d'intervention dans les frais de déplacements
 - Compensation & Benefits
- Politique énergétique
- Intégration et interaction avec les programmes Académiques et de Recherches
- Politique de Logement
- Communication

C'est à l'université de négocier avec les investisseurs et les décideurs publics :

- Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve
- La 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

Une fois la présente vision stratégique validée par les différentes instances de l'UCLouvain, il restera un travail crucial de priorisation des mesures au travers d'un plan d'actions, de financement de celles-ci et de négociation avec les acteurs tiers (Ville, Région, SNCB, TEC, ...) en vue d'obtenir la mise en œuvre de certaines mesures qui ne relèvent pas directement de la compétence de l'Université. L'idée étant de proposer un cadre et une vision à long terme sur laquelle un certain consensus est obtenu et qui définira les orientations et priorités d'investissements.

Dans la suite, la stratégie sera transposée et adaptée afin d'intégrer la dimension 'multisite' reposant sur des lignes directrices communes et déclinée selon les spécificités et les contraintes locales de chaque site.



