

# **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**:

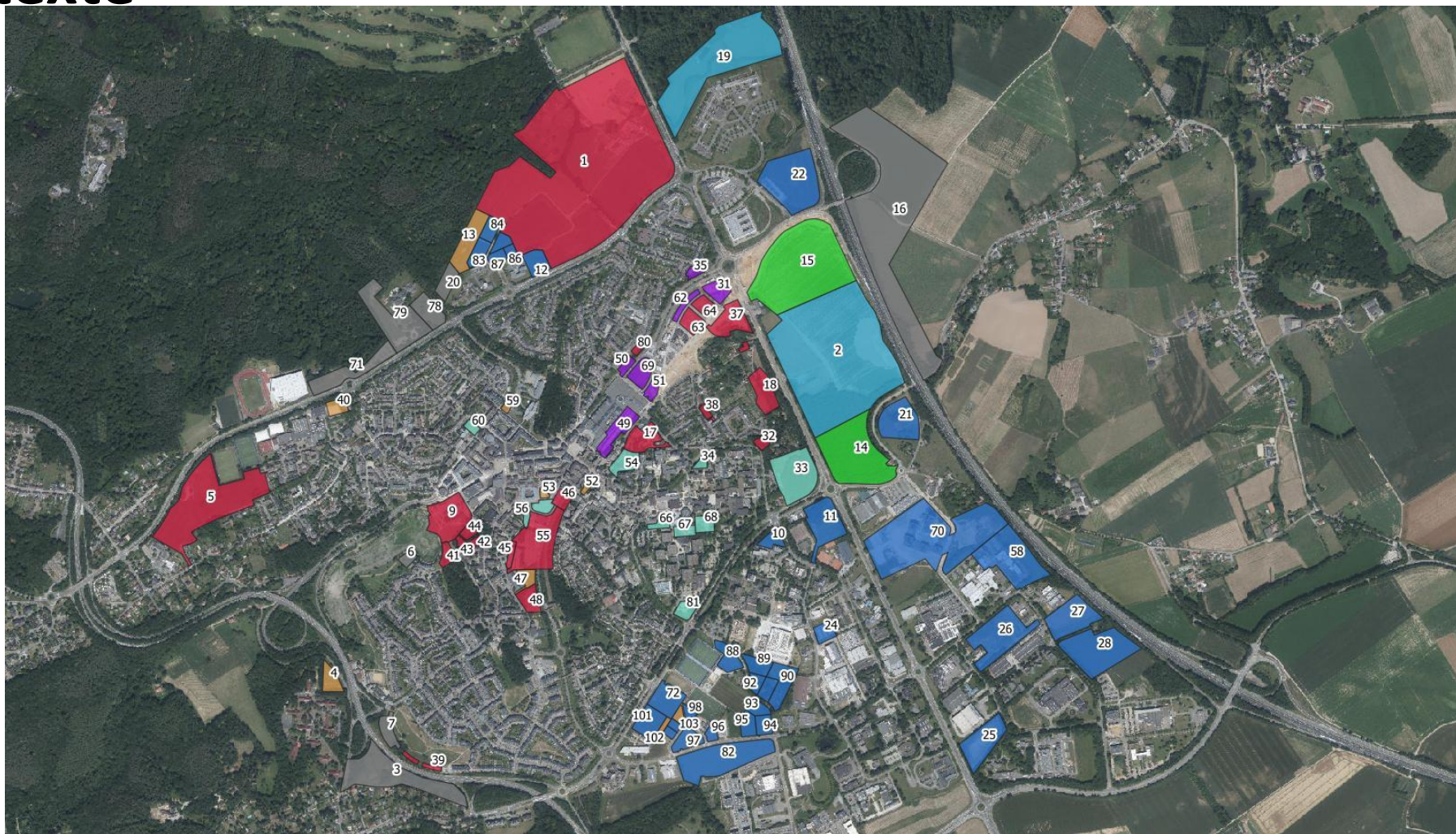
- Assurer que Louvain-la-Neuve puisse poursuivre son développement urbain sans que cela coince au niveau de la mobilité
- Rédaction d'un plan stratégique de mobilité centré sur:
  - le développement urbain
  - Louvain-la-Neuve

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

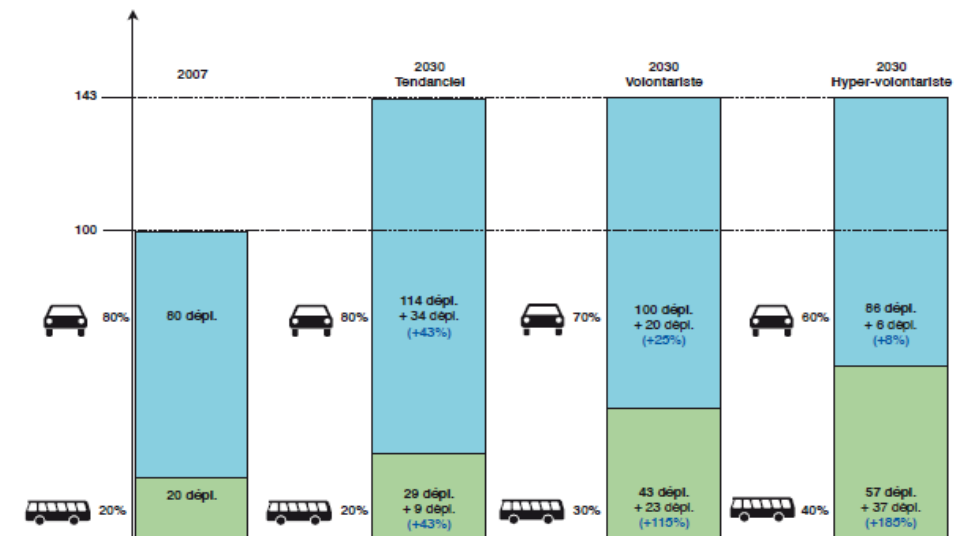


## I. Contexte

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

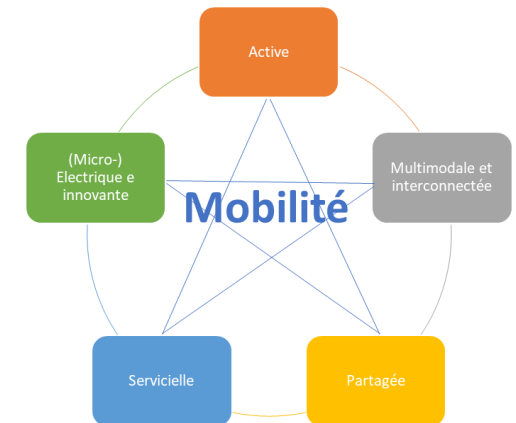
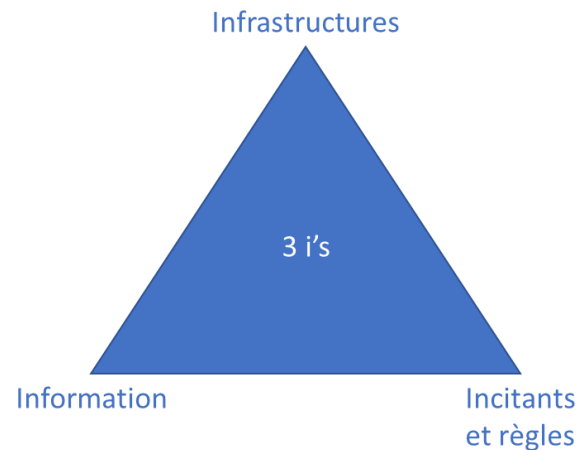
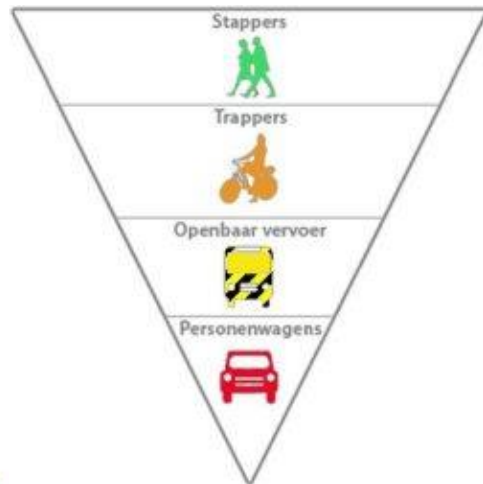
- la demande
  - Existante
  - A venir
- les différents publics
  - Habitants
  - Travailleurs
  - Etudiants
  - Elèves
  - Clients
  - Visiteurs

► Croissance des déplacements selon 3 scénarios






## II. Principes et moyens transversaux

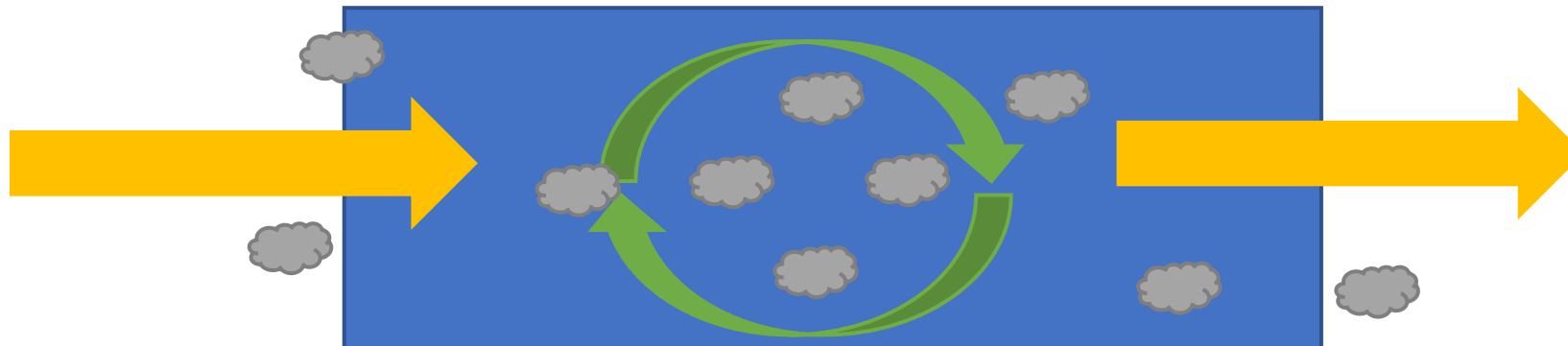
- STOP
- 3i's
- Orientation de la demande via adaptations de l'offre
- Mobilité active, multimodale, partagée, servicielle et innovante
- Indicateurs



### 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

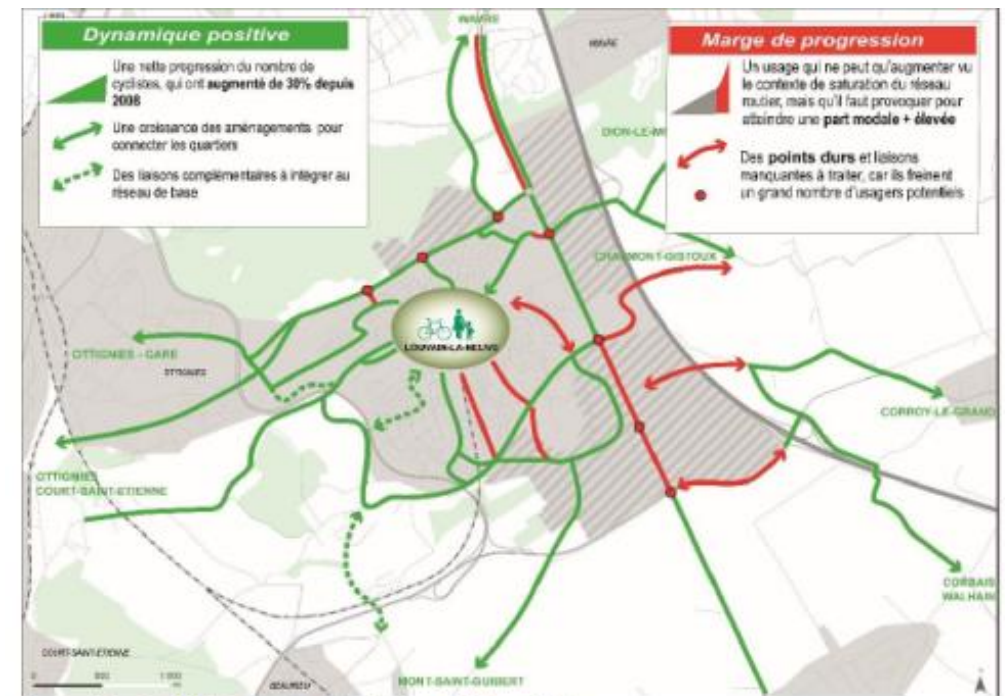
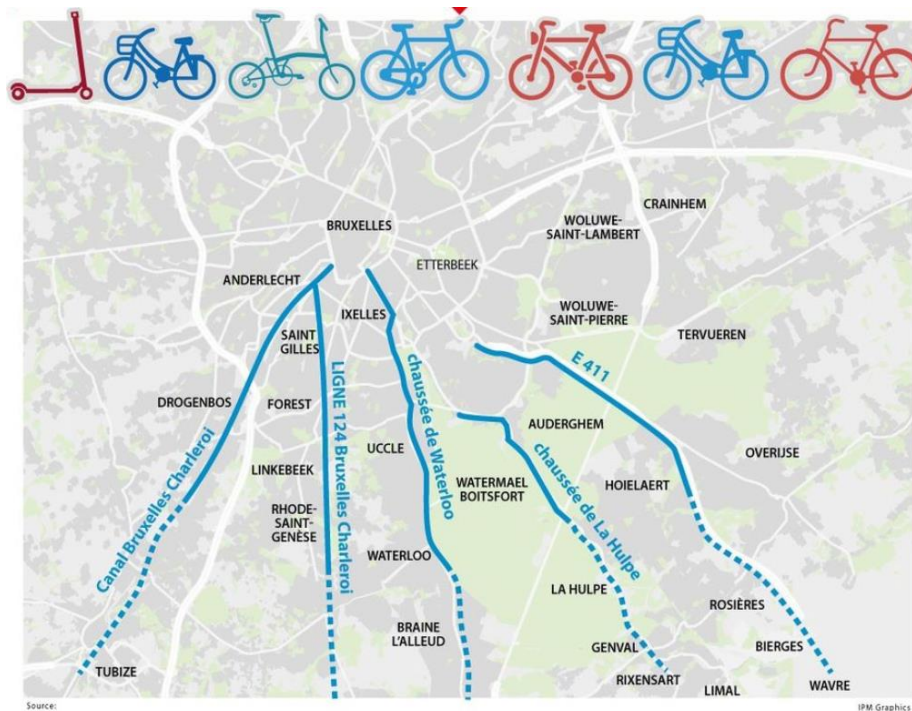


Figure 44: potentialités et contraintes de la mobilité cyclable

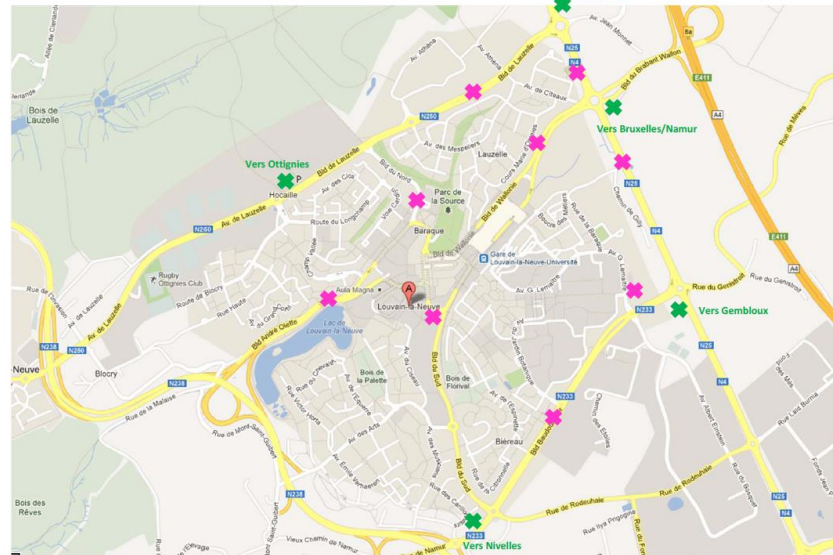
## 1. Arriver à Louvain-la-Neuve

- **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**



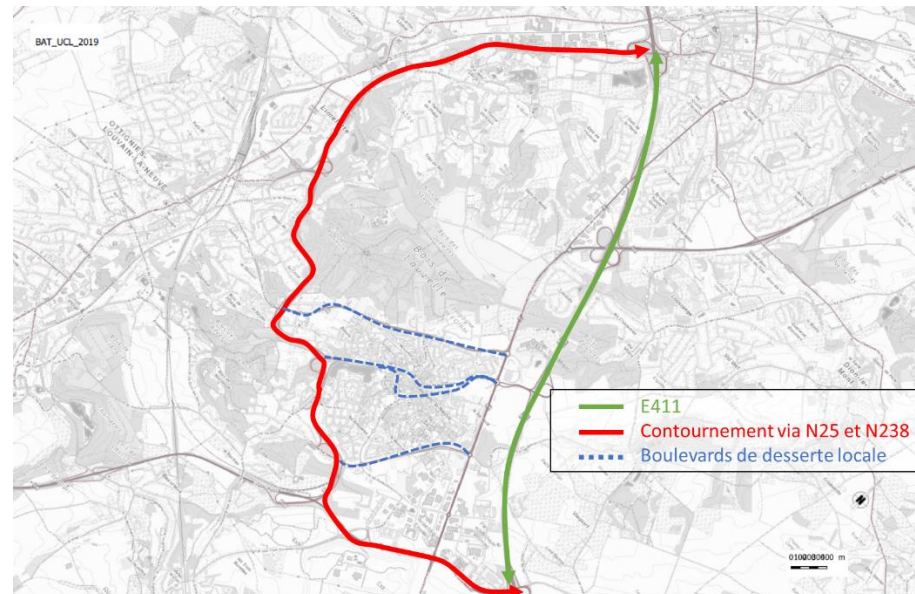
## 1. Arriver à Louvain-la-Neuve

- 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?)



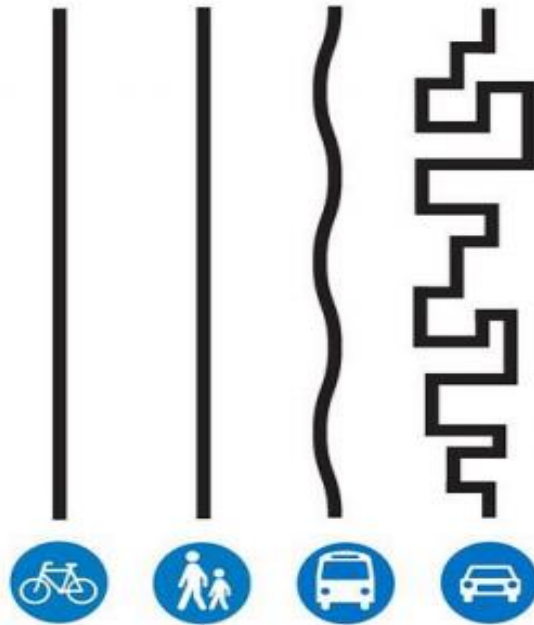
## 1. Arriver à Louvain-la-Neuve

- 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**

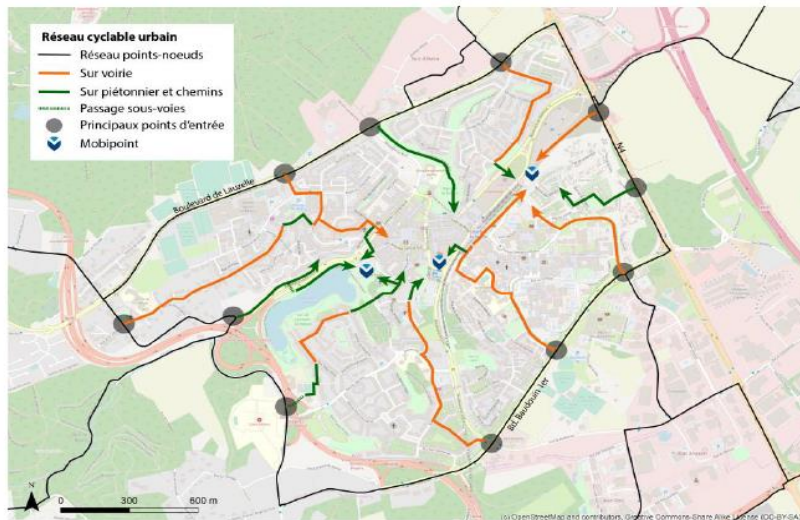


Figure 12 - Liaisons cyclables entre les entrées et l'hypercentre de LLN  
Source : Openstreetmap

 ACCESS  
City



## 2. Circuler dans Louvain-la-Neuve

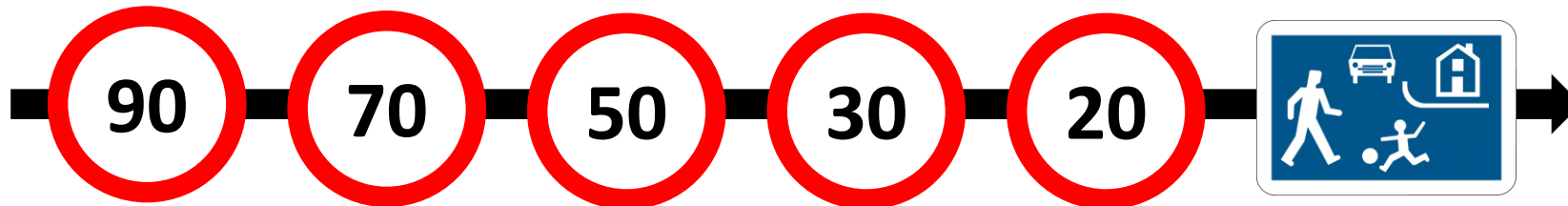
- Transport en commun
  - **Desserte** locale (à l'échelle de la ville) avec une offre attractive et lisible (transport à la demande et navette autonome)
  - **Desserte** des nouveaux développements
  - **Bandes bus**



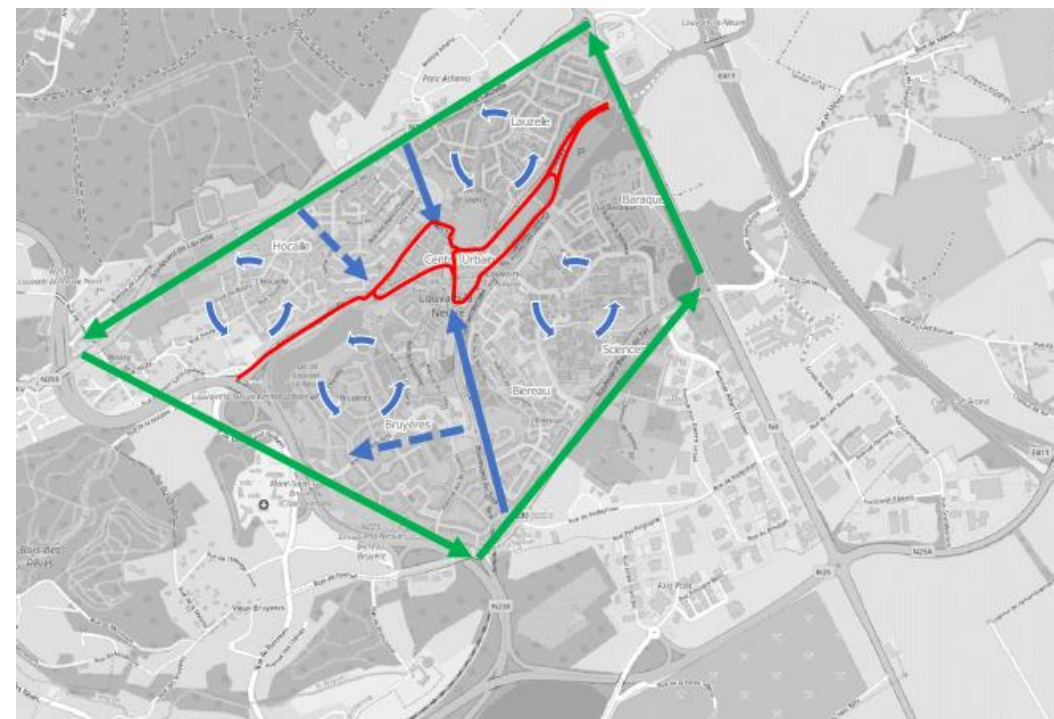
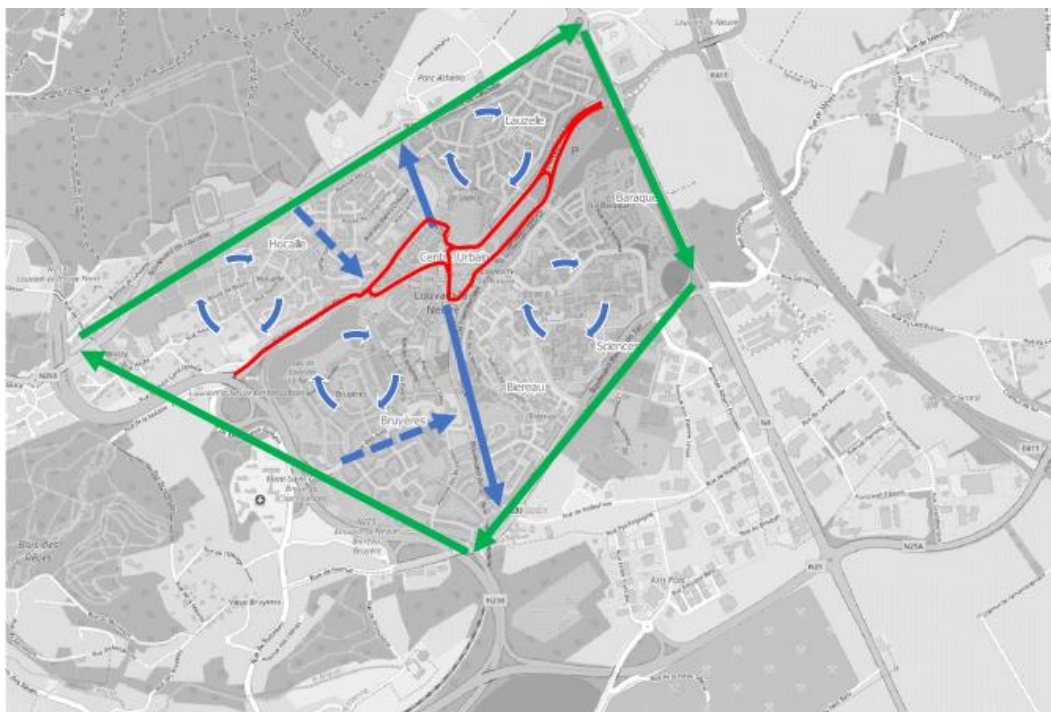


## 2. Circuler dans Louvain-la-Neuve

- **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

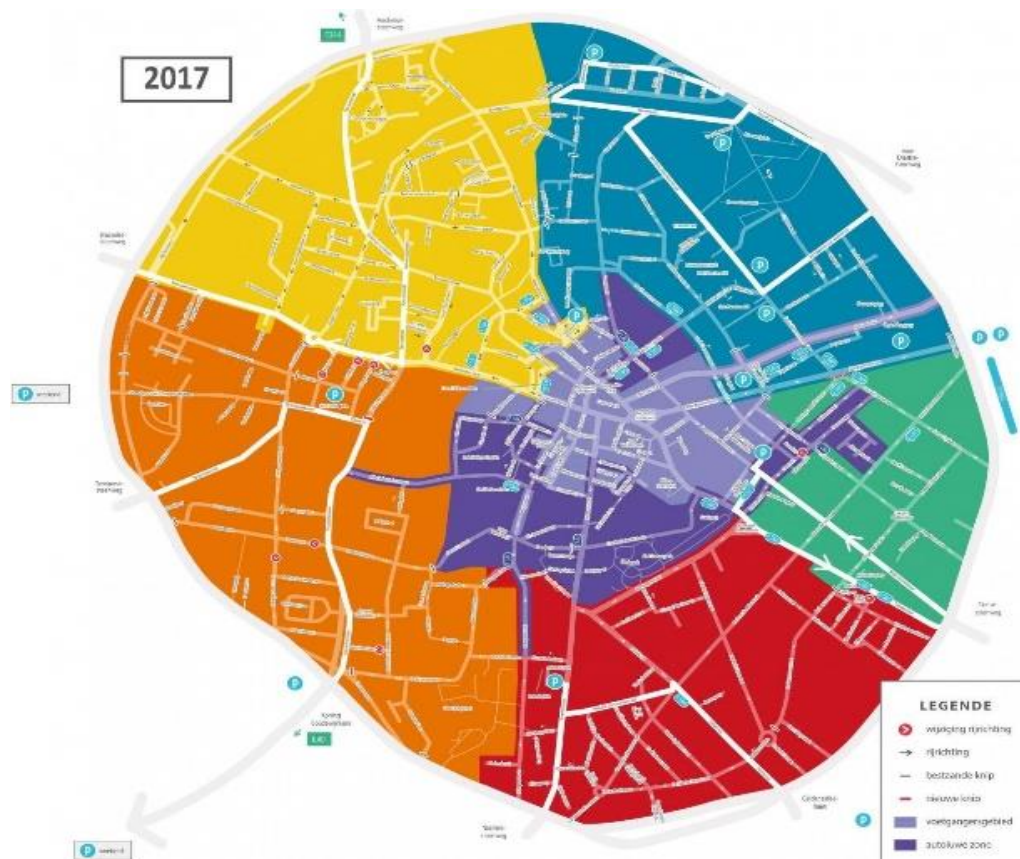


## 2. Circuler dans Louvain-la-Neuve



Source : Inesu, 2020

## 3. Stationner à Louvain-la-Neuve ☁



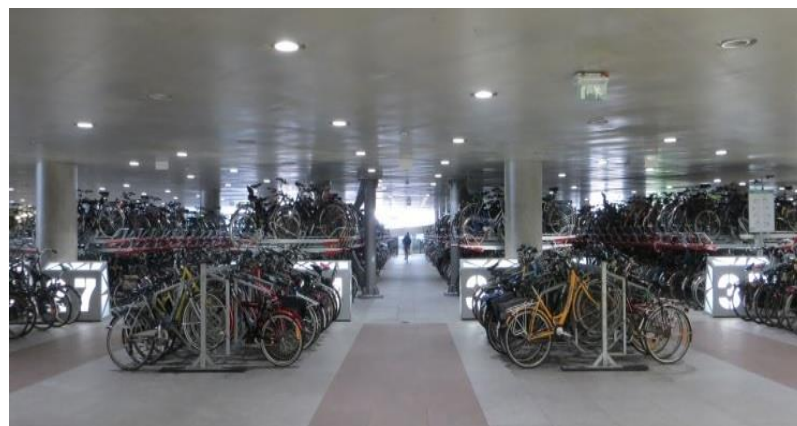
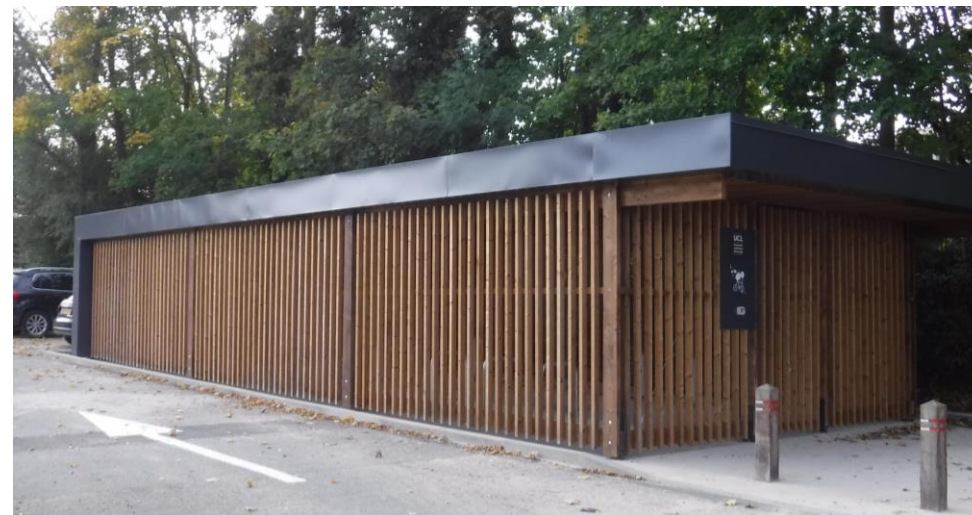
L'exemple du plan de circulation et de stationnement de Louvain

### 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 Aul-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 ☁

- Mobilité partagée et servicielle
  - Installation de 1 à 5 **mobipoints** sur le territoire



### 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](mailto:gregory.falisse@uclouvain.be) – 010/47.35.81