

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

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





CONTENU

1.	Introduction	3
1.1.	Préambule.....	3
1.2.	Contexte.....	3
1.3.	Rôle de l'UCLouvain en tant qu'acteur du développement du territoire.....	3
1.4.	Rappel de la vision originale de Louvain-la-Neuve.....	5
1.5.	Enjeux globaux	6
1.5.1.	Objectifs de Développement Durable de l'ONU.....	6
1.5.2.	Plan national énergie-climat.....	6
1.5.3.	Documents de référence en matière de mobilité et d'aménagement du territoire.....	8
1.6.	Mesures et suivi d'indicateurs.....	9
1.7.	PCM : mesures phares.....	10
2.	Contexte	11
2.1.	Les différentes sources de la demande de mobilité.....	11
2.2.	L'offre actuelle.....	11

2.3.	Evolution attendue sur le territoire de Louvain-la-Neuve	13
3.	Principes et mesures transversaux	15
3.1.	Principe STOP	15
3.2.	Les 5 piliers de la mobilité de demain	15
3.3.	Maîtriser l'offre afin d'orienter la demande	16
3.5.	Les 3i's : Infrastructures, Information et Incitants	18
3.6.	Travailler sur l'existant afin de dégager de la marge pour les développements.....	18
4.	Objectifs opérationnels	20
4.1.	Arriver à Louvain-la-Neuve (réseaux communaux, provinciaux, régionaux, fédéraux et internationaux).....	20
4.1.1.	Modes Actifs	20
4.1.2.	Transports en commun.....	23
4.1.3.	Avec un véhicule privé	26
4.1.4.	Marchandises.....	27
4.2.	Circuler dans Louvain-la-Neuve (réseaux intra-communal)	29
4.2.1.	Modes Actifs	30
4.2.2.	Transports en commun.....	34
4.2.3.	Avec un véhicule privé	35
4.2.4.	Marchandises.....	39
4.3.	Stationner à Louvain-la-Neuve.....	41
4.3.1.	Modes Actifs	42
4.3.2.	Transports en commun.....	46
4.3.3.	Avec un véhicule privé	49
4.3.4.	Marchandises.....	51
4.4.	Mobilité et développement urbain.....	54
4.4.1.	Dans le centre-urbain	54
4.4.2.	Dans le parc scientifique.....	55
4.4.3.	Dans les nouveaux quartiers.....	55
5.	Conclusion.....	56

1. INTRODUCTION

1.1. 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.

1.2. 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...)

1.3. RÔLE DE L'UCLouvain EN TANT QU'ACTEUR DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

La vision de l'UCLouvain défendue dans le présent document 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.

Une ville en perpétuelle évolution

La ville de Louvain-la-Neuve croît de manière continue depuis 1971.

Des grandes étapes sont régulièrement franchies, les dernières en date étant l'ouverture du complexe commercial de L'esplanade avec l'extension de la dalle sur la rue Charlemagne (2005), l'extension des Bruyères (2006-2011) ou, plus récemment, l'ouverture du parking P+R (en 2017 mais toujours en attente de la finalisation du RER pour être pleinement opérationnel).

Un certain nombre de projets sont en cours de réalisation : Jardins de Courbevoie et l'arrivée d'entreprises de taille programmées comme CBTC, ING, Odo.

Plusieurs projets sont à l'étude : nouveau quartier durable Athéna-Lauzelle, extension du parc scientifique sur Monnet II (entre N4 et E411), Schéma d'Orientation Locale pour l'extension de L'esplanade, piscine olympique...

En vue de développements complémentaires, des études seront lancées dans les années à venir concernant notamment l'urbanisation du solde du quartier du Blocry, du solde du quartier de La Baraque, de

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...)

la zone entre l'Aula Magna, le Lac et les Bruyères, du logement résidentiel majoritairement à destination du CBTC mais aussi de la dalle Sablon/Leclercq jusque l'Ephec.

L'ensemble représente, à l'horizon 2030, une extension de 43ha de surface d'activités économiques, de 2,6ha de surface commerciale et une augmentation de plus de 2000 logements (soit environ 6.000 habitants) !

	2007	2030	Croissance 2007/2030	% de croissance
Population	370.000	450.000	80.000	18%
Emploi salarié	107.000	175.000	68.000	39%

Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon, 2011, p10

Préserver l'accessibilité à Louvain-la-Neuve

Tous ces projets ont naturellement une influence sur les principes de circulation qui ont prévalu au développement de Louvain-la-Neuve (cf. ci-dessus), notamment parce que certains se réalisent en dehors des boulevards périphériques, comme prévu dans le plan directeur de l'Université de 1970.

Or, il paraît important de préserver les principes de circulation originels, non pas pour s'attacher coûte que coûte à un modèle mais bien parce que nous pensons que celui-ci constitue l'ossature d'un développement urbain moderne, durable et reliant.

Bien entendu, ce modèle doit pouvoir évoluer afin d'intégrer les nouveaux besoins, mentalités et habitudes ainsi que les technologies et modes de déplacement innovants.

À l'horizon 2030, on estime que les projets cités ci-dessus généreront une augmentation de trafic de 2.100 véhicules en heure de pointe du matin et 1.800 en heure de pointe du soir. D'ici 2040, l'augmentation du nombre de logements (+3.000) et de l'activité économique sera importante, aggravant, à politique inchangée, la pression sur le réseau existant.

Ces surcroîts de trafic ne pourront que partiellement être absorbés par des interventions sur les infrastructures de transport, que l'on sait coûteuses (investissement et entretien) et génératrices de davantage de trafic. Certaines sont déjà en cours (accès P+R) ou programmées à court terme (carrefour N4-N25).

En parallèle de la mise en adéquation des infrastructures de transport et de l'élaboration du PCM, il est par conséquent nécessaire de veiller à maîtriser l'accroissement de la demande de trafic via des mesures

de services, d'aménagements et de réglementations. Un travail sur l'existant est donc nécessaire.

L'UCLouvain a une responsabilité dans la manière dont elle programme et encadre le développement urbain du site. Il est primordial de faire les bons choix, notamment en matière de mobilité, pour les 50 ans à venir.

Ces choix permettront de maintenir, voire d'accroître **l'attractivité économique, sociale, culturelle et le bien-être de LLN** pour les étudiants, habitants, travailleurs, investisseurs, clients.

Ils participent également à la réponse à donner aux grands enjeux actuels : climat, développement durable (SDG - Sustainable Development Goals – Nation Unies), qualité de l'air, énergie, santé publique et sécurité sociale.

La présente vision stratégique de mobilité vient en complément à d'autres actions nécessaires, notamment à destination du personnel de l'institution et des habitants, dans le cadre de la mobilité ou, plus largement, du développement durable.

Les mesures envisagées toucheront idéalement l'ensemble des usagers et fonctions de la ville :

- Politique de stationnement
- Politique de livraison
- Plan de déplacements d'entreprise
- Plan de déplacements scolaires
- Plan de déplacements de zone d'activités
- Plan de déplacements événementiel
- Normes de bâtiments (stationnements, équipements vélo, e-mobilité...)
- Conditions d'accès au logement (étudiants, habitants...)
- Infrastructure et exploitation de ceux-ci
- Etc.

C'est dans ces conditions que l'UCLouvain demeurera précurseur en Brabant wallon, en Wallonie et en Belgique.

Objectifs de la politique de mobilité de l'UCLouvain

- Assurer le **développement économique, social et culturel** de Louvain-la-Neuve ainsi que de son université
- Préserver la **qualité de vie**, la **santé** et l'**environnement** comme facteur d'attractivité
 - Qualité de l'air
 - Sécurité routière
 - Accessibilité
- S'inscrire comme **acteur** et **pôle majeurs** des **réseaux** communaux, provinciaux et régionaux et des visions développées en matière de mobilité :
 - Vision FAST
 - Stratégie Régionale de Mobilité
 - Quartiers Durables
 - Réseaux Structurant en BW
- Maintenir le caractère universitaire du développement de la ville dans un **cadre expérimental** et une **vision innovante et empirique** du développement urbain

1.4. RAPPEL DE LA VISION ORIGINALE DE LOUVAIN-LA-NEUVE

Le schéma de circulation tel qu'initialement prévu à Louvain-la-Neuve avait fait l'objet d'une étude spécifique. Celui-ci prévoyait une séparation stricte des différentes circulations dans le centre urbain puis, au fur et à mesure qu'on s'en éloigne, un retour vers davantage de mixité des circulations dans des quartiers apaisés. De nombreux cheminements purement piétons (et cyclistes) doublaient les réseaux routiers afin d'offrir des alternatives aux modes doux. Le réseau est organisé de telle sorte que les déplacements piétons ou cyclistes soient toujours plus rapides que les déplacements en voiture.

En ce qui concerne la circulation routière, le schéma présente la forme d'un trèfle à 4 feuilles réparties autour du centre urbain avec une isolation des quartiers entre eux pour la circulation automobile. A l'opposé, les piétons, les cyclistes, les transports publics urbains circulent sans difficulté d'un quartier à l'autre (e.a. via des passerelles).

Les pénétrantes Nord et Sud ont été ajoutées dans un second temps et viennent quelque peu déformer ce concept d'isolation entre les quartiers et d'encouragement aux modes actifs puisqu'ils rendent les déplacements en voiture plus compétitifs.

L'offre de parkings est dès le départ concentrée et mutualisée sous le centre urbain (dalle) ; dans les quartiers, l'organisation se fait par "poches" ou "boucles" limitant la circulation de recherche de stationnement. La logistique urbaine est organisée autour d'un ensemble de quais gérés de manière centralisée.

Autre originalité et quasi première – en tout cas en Belgique - la présence d'une gare ferroviaire dès l'origine.

Un projet pour un transport public urbain existait bel et bien mais n'a jamais été mis en œuvre : il s'agissait d'un transport de type métro léger ou bus... Le plan de desserte était prévu « en 8 » afin d'optimiser les trajets centrifuges et centripètes... Il n'y avait pas de réelle desserte, ni radiale ni concentrique...



OBJECTIFS **DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**



Source : 17 objectifs pour transformer notre monde ; <https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>

1.5. ENJEUX GLOBAUX

1.5.1. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU

En 2015, les pays membres de l'ONU ont adopté le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et ses 17 objectifs (= Sustainable development Goals – SDG). En 2016, l'accord de Paris sur le changement climatique est entré en vigueur, répondant à la nécessité de limiter la hausse des températures mondiales.

Les objectifs de développement durable donnent la marche à suivre pour parvenir à un avenir meilleur et plus durable pour tous. Ils répondent aux défis mondiaux auxquels nous sommes confrontés, notamment ceux liés à la pauvreté, aux inégalités, au climat, à la dégradation de l'environnement, à la prospérité, à la paix et à la justice. Les objectifs sont interconnectés et, pour ne laisser personne de côté, il est important d'atteindre chacun d'entre eux, d'ici à 2030.

Ces objectifs sont transposés dans les directives européennes, dans les lois nationales ou régionales ou dans d'autres documents d'orientations.

L'UCLouvain, en tant que partie prenante dans les réflexions scientifiques, mais aussi en tant qu'acteur du développement régional, se doit de porter sa contribution à la réussite de ce défi notamment en matière de mobilité.

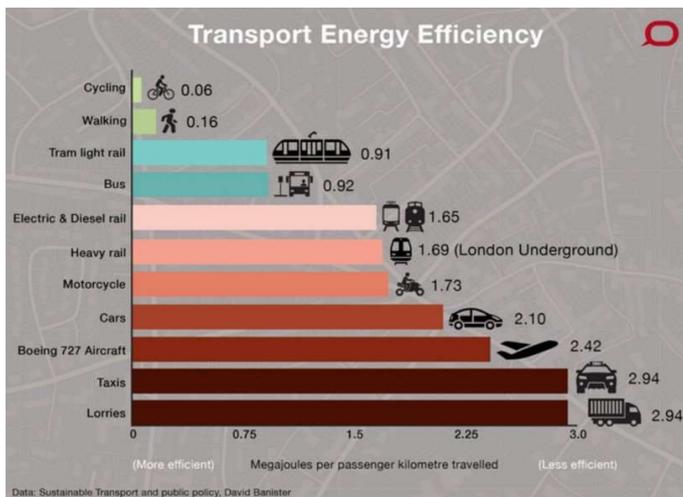
1.5.2. PLAN NATIONAL ÉNERGIE-CLIMAT

Fin 2019, la Belgique a transmis à la Commission Européenne la version définitive du Plan National Énergie et Climat pour la période 2021-2030.

Ce plan « définit les grandes lignes de la transition vers un système énergétique durable, fiable et financièrement abordable ». Les aspects de mobilité y sont présents notamment pour ce qui concerne l'efficacité énergétique, les objectifs de diminution des émissions de carbone.

La mobilité, comme toute activité humaine, produit de nombreuses externalités, tantôt positives (développement économique, social et culturel), tantôt négatives.

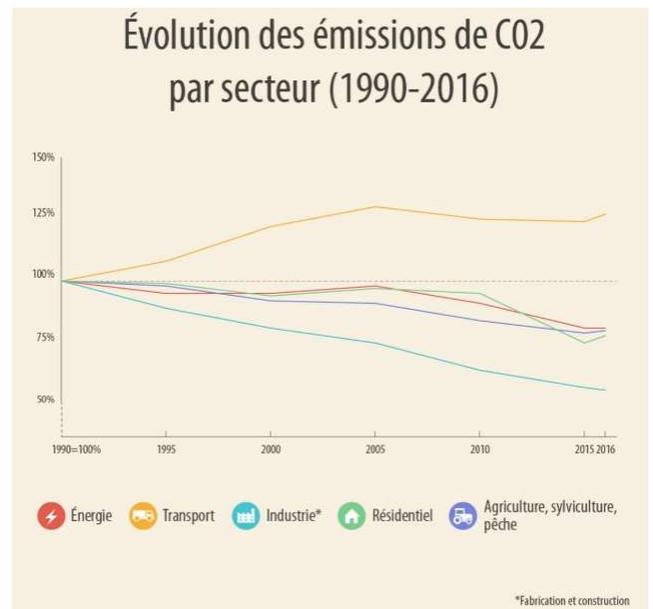
On distingue différents domaines où ces externalités négatives prennent peu à peu le pas sur les avantages induits par les technologies, produits et services existants à ce jour.



Efficacité énergétique des moyens de transport en ville, Sustainable Transport and Public Policy, David Banister

Air

Au niveau européen, les émissions de gaz à effet de serre (équivalent CO₂) stagnent depuis 1990. Non pas que d'importants efforts ont été réalisés par les entreprises et citoyens. Comme le montre le graphique ci-dessous, la stagnation est en fait due à l'augmentation des déplacements (en nombre et en distance) alors même que les autres secteurs réalisent des économies à divers degrés. Bien que les motoristes aient réalisés de (faibles) progrès en termes de consommation, ceux-ci sont compensés par le nombre de véhicules en circulation et le nombre de déplacements réalisés ainsi que leur nature. La part des transports dans les émissions augmente donc (de 14.3% en 1990 à 22.5% en 2017) pour ces 2 raisons : augmentation en valeur absolue ET diminution corollaire des autres secteurs.



Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Europe, par secteur

Le problème des émissions liées au transport n'a pas que des effets sur les changements climatiques mais bien sur la qualité de l'air en général et donc sur la santé des citoyens. Une récente étude a montré que la moitié des cas d'asthme chez les enfants avait pour origine la qualité de l'air.

Eaux et Sols

Les métaux lourds, les particules fines, les nombreux liquides et déchets solides en lien avec la production, l'usage et le démontage des véhicules constituent une véritable menace pour la qualité de nos eaux et sols et donc sur la santé des citoyens.

	Wallonie	Belgique	EU-15	EU-27
Densité du réseau autoroutier				
En km/1 000 km ²	52	58	19	15
En km/million d'habitants	248	163	155	134
Densité du réseau routier (routes et autoroutes)				
En km/1 000 km ²	4 821	5 089	1 124	1 102
En km/million d'habitants	23 213	14 318	9 189	9 547
Densité du réseau ferroviaire				
En km/1 000 km ²	98	117	47	49
En km/million d'habitants	472	330	382	425
Densité du réseau fluvial				
En km/1 000 km ²	27	50	10	9
En km/million d'habitants	129	140	79	81

Source : IWEPS, Source : <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/densite-infrastructures-de-transport/>

Bruit

Le bruit du trafic est également un facteur de stress et de mauvaise qualité de sommeil qui est pointé du doigt par de nombreux spécialistes.

Espaces verts

La Wallonie, tout comme la Flandre auparavant, vient de décréter un « stop béton », qui devrait s'étaler sur une 15aine d'années. Ce 'stop béton' devrait idéalement également concerner les infrastructures routières qui sont déjà très présentes en Wallonie avec 23m par habitant. La moyenne européenne est à 10m et la moyenne belge à 14m...

1.5.3. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La Wallonie s'est dotée d'une série de documents législatifs ou d'orientation qui visent à organiser le territoire et les activités qui s'y déroulent. L'ensemble de ces documents ont une influence sur la mobilité des citoyens et acteurs du territoire.

Les documents sont hiérarchisés comme suit :

- Code du Développement Territorial (CoDT)
- Schéma de Développement Territorial (SDT)
- Guide Régional d'Urbanisme (GRU)

Ces différents documents intègrent de manière éparsée des considérations en matière de Mobilité (nombre exigé de places de parkings, conditions de permis, pôles de transports...).

Ces considérations trouvent une certaine coordination et matérialisation dans les deux documents récents (2019) suivants :

- Vision Fast 2030
- Stratégie Régionale de Mobilité

Vision FAST 2030

L'accessibilité aux biens et services pour tous est une nécessité économique et sociale. Elle constitue un enjeu important vu la disparité de densité d'habitat qui caractérise la Wallonie.

Parallèlement, il est nécessaire que les orientations proposées impactent très concrètement les citoyens. Pour la majorité d'entre nous, mobilité rime avec embouteillages, accidents et pollution. Ces embouteillages coûtent de l'ordre de 4 milliards d'euros par an à la Belgique alors que les accidents de la route avec tués coûtent de l'ordre d'1,5 milliards...

Quel impact pour UCLouvain ? Partant de ce constat, la vision s'impose d'elle-même : fluidité, accessibilité, sécurité et santé constituent les caractéristiques ultimes qu'il y a lieu d'atteindre pour les personnes comme pour les marchandises. La vision FAST fixe des objectifs à l'horizon 2030 pour chacun des modes.



Source : [Vision FAST de la Wallonie](#)

	2017	2030	Évolution 2017-2030
Marche	3%	5%	x 1,6
Vélo	1%	5%	x 5,0
Bus	4%	10%	x 2,5
Train	9%	15%	x 1,6
Voiture	83%	60%	x 0,7
Charge moyenne par voiture	1,3 personne(s)	1,8 personne(s)	x 1,4

Source : [Vision FAST de la Wallonie](#)

Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)

Les objectifs de la vision FAST 2030 sont traduits au travers d'une série de programmes qui sont synthétisés dans la Stratégie Régionale de Mobilité sortie en mai 2019.

La stratégie se veut globale, ce qui signifie qu'elle concerne une série d'actions au-delà des simples améliorations d'infrastructures, à savoir :

- La Gouvernance de la mobilité (au niveau régional mais aussi fédéral et communal)
 - Le suivi d'indicateurs
 - La politique d'ouverture et de dialogue
 - Le numérique comme levier de la mobilité
- L'offre
 - Hiérarchisation des réseaux (définitions des pôles)
 - Optimisation de la chaîne des déplacements
 - Les services (mobipôles et mobipoints)
 - Doublement de l'offre de mobilité (cadencement, réseaux cyclable et piéton, réseau ferroviaire, taxi, nouvelle mobilité, voitures partagées, covoiturage)
 - La transition numérique et énergétique (MaaS, données, véhicules autonomes et nouvelles motorisations)
- L'influence sur la demande
 - L'aménagement du territoire (étalement urbain, quartiers pacifiés, politique du temps)
 - La communication (systèmes intégrés et en temps réel, relais vers les publics-cibles, sécurité routière)
 - La fiscalité (orienter les comportements, tarification intégrée)

Au niveau communal, citons enfin les documents suivants :

- Schéma de Développement Communal (SDC)
- Guide Communale d'Urbanisme (GCU)
- Plan Communal de Mobilité (PCM)

Nous rappelons ci-dessous (voir 1.7) les principales conclusions du PCM (qui est toujours en procédure d'adoption du côté de la Commune ainsi que les commentaires émis par l'UCLouvain en juin 2020).

Nous souscrivons, de manière générale, à la vision d'une ville apaisée (zones 30, priorité aux modes doux).

Enfin, un plan Provincial de Mobilité a été réalisé en 2012. La mise en œuvre de ce plan est toujours en cours et des réunions régulières sont organisées pour traiter des problématiques suivantes à ce niveau :

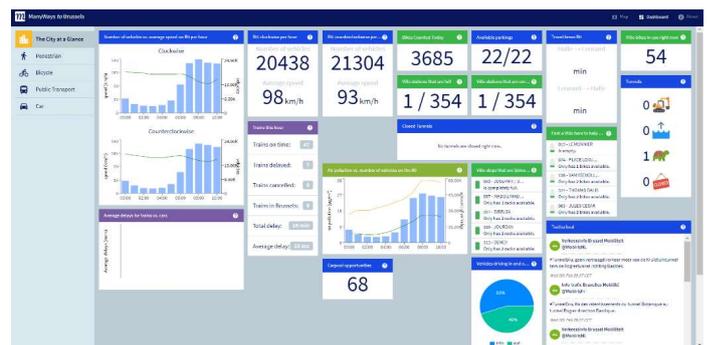
- Réseau routier structurant
- Desserte transport en commun et axes structurants
- Réseau cyclable et politique d'activation

1.6. MESURES ET SUIVI D'INDICATEURS

La récolte, la mise à disposition et le traitement d'indicateurs de mobilité aident les décideurs à appréhender les problématiques de mobilité ainsi qu'à mesurer le succès de mesures prises.

L'idée d'un tableau de bord, en temps réel ou en différé (avec une mise à jour mensuelle) est certainement utile afin de rassembler de manière systématique, automatisée et ouverte (open data) l'ensemble des mesures existantes sur une même plateforme. Un certain nombre de données sont déjà collectées par les opérateurs (publics ou privés) actifs sur le territoire. D'autres doivent faire l'objet d'une collecte via des technologies existantes et éprouvées, alors que l'Université peut également mettre sur le marché et tester des technologies innovantes issues de ses centres de recherche.

L'idée est bien entendu également d'avoir accès aux données historiques afin de pouvoir mettre en perspective, constater les évolutions, et enfin prendre ou adapter les mesures les plus adéquates.



Le site Manyways Brussels rassemble des indicateurs sur la mobilité dans la capitale. Source : site internet <http://www.manayways.be>

Il est cependant important de ne pas rester coincé dans la prise de décisions en attente de données complémentaires. Les données sont ce qu'elles sont, elles aident à la décision quand elles sont disponibles et la tendance est souvent à vouloir avoir tous les chiffres en mains avant de trancher. En matière de mobilité et d'urbanisme, cela constitue à notre sens une erreur : l'idée est plutôt de mettre en œuvre des décisions (même si elles ne sont pas parfaites) et d'en adapter les contours en fonction des résultats obtenus après 3 à 6 mois de test au minimum. Les comportements humains (c'est bien de cela qu'il s'agit) sont difficilement modélisables et de nouvelles contraintes modifient ceux-ci parfois au-delà des espérances.

C'est ainsi qu'à Paris, la fermeture des berges de Seine, appliquée depuis 2017 a, au contraire de la plupart des avis d'experts qui annonçaient un chaos sur les axes avoisinants, en fait mené à une 'évaporation du trafic' mettant en évidence la notion de 'trafic induit' par les infrastructures de transport. Cela n'a pas mené à une augmentation en proportion du trafic sur les voies de report. La qualité de l'air a globalement progressé à Paris et le trafic global a été réduit de 25% en 15 années grâce aux mesures prises.



Source : Article « Paris : mais si, le trafic autour des voies sur berge s'améliore ! » ; Le Parisien, 18/02/2018, consulté en ligne 05/02/2020

Une fois les ordres de grandeurs établis (répartition modale des déplacements vers, depuis et dans Louvain-la-Neuve), l'UCLouvain se fixera des objectifs par type de déplacement. Il est trop tôt pour fixer ces objectifs, mais, sur base des Plans de Déplacements d'Entreprise précédents, on peut par exemple citer, pour ce qui concerne les déplacements en transport public des étudiants et du personnel de l'UCLouvain les indicateurs suivants :

	EN 2017	Objectif (proposition)	2030	# personnes à convaincre
Personnel UCLouvain	30%	50%		1.150
Déplacements professionnels	29%	50%		1.200
Etudiants UCLouvain	47%	65%		8.000

Ce même exercice peut être réalisé pour les autres usagers de Louvain-la-Neuve (travailleurs hors UCLouvain, résidents...) et pour l'ensemble des modes afin de garder à l'esprit la raison des mesures prises.

1.7. PCM : MESURES PHARES

Le Plan Communal de Mobilité de Louvain-la-Neuve est toujours en cours de validation par les autorités communales. Quatorze axes prioritaires ont été retenus dans ce plan :

- Mesure MM1 Blocry
- Mesure MM3 Autopartage
- Mesure MM5 PDS Martin V
- Mesure PVI Cohabitation Cyclo-pédestre sur la dalle
- Mesure PV2 Plan Vélos – VAE
- Mesure TC2 Extension/déplacement de la gare des bus
- Mesure TC3 – Priorisation des bus
- Mesure TC5 Navettes autonomes
- Mesures TM1 Gestion des livraisons
- Mesure VP1a Échangeur 8a
- Mesure VP1b Échangeur 9 – Carrefour N4-N25
- Mesure VP2 Boulevards Urbains – N4 – Lauzelle
- Mesure VP3 Boulevard du Sud
- Mesure VP6 Gestion du stationnement

L'enquête publique est en cours et l'UCLouvain a saisi l'occasion de remettre ses commentaires relatifs notamment à la hiérarchisation du réseau routier péri-phérique de Louvain-la-Neuve (l'anneau central, les boulevards de Lauzelle et Baudouin 1er), à la localisation de la gare des bus et à la gestion du stationnement.



Wallonie
 mobilité infrastructures
 SPW



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LOUVAIN-LA-NEUVE

Enquête publique
 synthèse des actions –
 mai 2020

2. CONTEXTE

2.1. LES DIFFÉRENTES SOURCES DE LA DEMANDE DE MOBILITÉ

Pour atteindre ces objectifs globaux, il conviendra d'envisager des mesures qui concernent et impliquent l'ensemble des usagers de la ville : habitants, travailleurs, étudiants, visiteurs, collaborateurs UCLouvain, marchandises.

Dans le même ordre d'idée, les mesures (incitatives et dissuasives) s'adresseront aux différents motifs de mobilité : pendulaire (domicile/travail, domicile/enseignement, livraisons), mobilité interne (cours, visites, déplacements professionnels...) et mobilité de loisirs (sport, culture...).

Ces 2 dimensions peuvent être croisées afin de s'assurer que l'ensemble des déplacements sont couverts par une ou plusieurs mesures.

	Mobilité pendulaire	Mobilité interne	Mobilité de loisir
Collaborateurs			
Étudiants/élèves			
Résidents			
Travailleurs			
Visiteurs			
Marchandises			

Enfin, il convient de décliner ces différentes mobilités en fonction de l'ensemble des modes de transport selon le principe STOP (voir : principe STOP ci-dessous)

2.2. L'OFFRE ACTUELLE

A l'heure actuelle, l'offre de transport est relativement bonne à Louvain-la-Neuve.

Située au cœur du Brabant wallon, à environ 30 min de Bruxelles, de Namur et de l'aéroport national, la ville est bordée par 3 axes routiers majeurs : la E411, la N4 et la N25. Complètent cette offre routière des nationales à vocation davantage locale : la N238, la N250 (Boulevard de Lauzelle) et la N233 (Boulevard Baudouin Ier).

En termes de desserte locale, la ville est depuis sa création organisée autour d'un anneau central en forme de 8 qui permet de rejoindre les parkings sous la dalle et de passer d'un quartier à l'autre via les boulevards du Nord et du Sud. Il existe quelques exceptions mais le principe général est qu'il n'est pas possible de passer d'un quartier à l'autre en voiture sans passer soit par les boulevards périphériques, soit par les pénétrantes et l'anneau central.

La distribution et l'organisation des rues internes aux quartiers est ainsi faite que les automobilistes sont encouragés à rouler lentement (dos d'ânes, chicanes, perspectives coupées) et à stationner dès que possible (culs de sacs, boucles...). Malgré cette organisation originelle, la voiture a tendance à envahir l'espace public et les règles de stationnement sont peu respectées et difficiles à contrôler.

Concernant le transport en commun, Louvain-la-Neuve est le terminus d'une ligne RER (ligne 8 Bruxelles – Louvain-la-Neuve). La création d'un parking relais de 2.500 places devrait renforcer le rôle de la gare de départ/arrivée dans les années à venir, au fur et à mesure de la mise à 4 voies de la ligne 161. Il s'agit là de navetteurs qui n'apportent a priori pas de réelle valeur ajoutée à la ville. L'important sera de capter ce public pour qu'il devienne également un acteur du développement.

La ligne S8 connecte Louvain-la-Neuve à Ottignies et Bruxelles. Le direct vers Bruxelles est cadencé toutes les heures et permet de rejoindre la jonction Nord-Midi en 45 minutes.

- 14 trains entre 6h40 et 20h40 dans le sens Louvain-la-Neuve > Bruxelles
- 14 trains entre 7h20 et 22h20 dans le sens Bruxelles > Louvain-la-Neuve

Le nombre de trains en liaison avec Ottignies est important, avec une cadence de 2 trains par heure sur toute la journée (32 trains entre 6h00 et 22h00 dans le sens Louvain - la-Neuve > Ottignies, et 37 trains entre 6h29 et 23h59 dans le sens Bruxelles > Louvain-La-Neuve).

La véritable alternative, et surtout la plus rapide (20 min contre 45), pour rejoindre Bruxelles est d'opérer un changement à Ottignies et d'emprunter un train IC, où l'offre est très complète.

Le pôle d'Ottignies reste donc fondamental dans la desserte ferroviaire de Louvain-la-Neuve.

Avec 6170 montées par jour de semaine (chiffres 2016), la gare de Louvain-la-Neuve est la 28ème gare de Belgique et la 7ème de Wallonie.

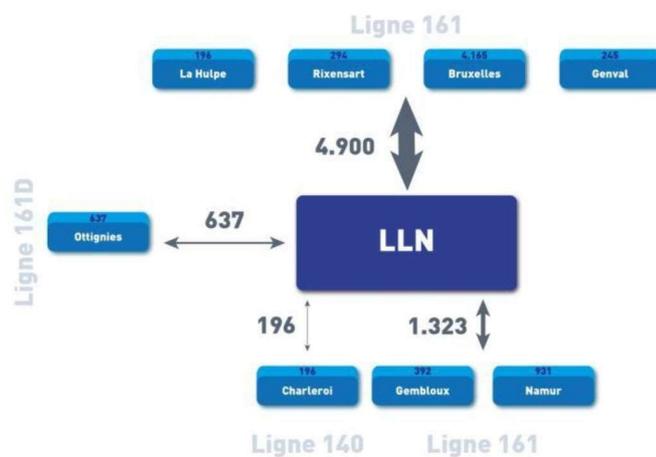


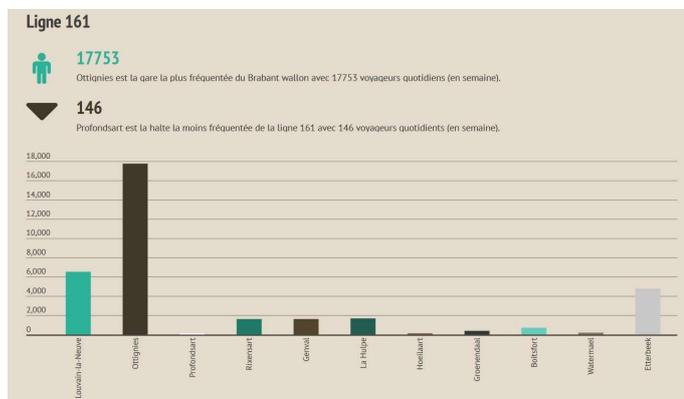
Figure 63 : Déplacements en train à l'échelle d'OLLN
Source : SNCB – 2012

Côté TEC, l'offre est relativement étoffée.

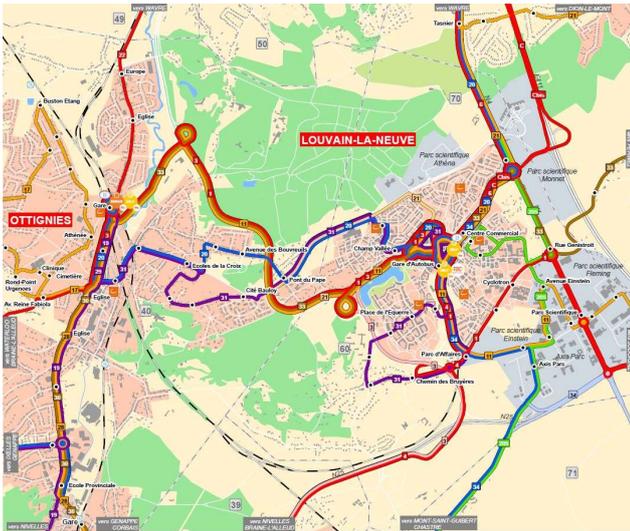
Six lignes express desservent la gare des bus

- 2 vers Bruxelles (C et Cbis vers respectivement Delta/La Plaine et Louvain-en-Woluwe)
- 1 vers Jodoigne ou Ottignies (1)
- 1 vers Braine-l'Alleud (3)
- 1 vers Nivelles (4)
- 1 vers Grez Doiceau (6)

On dénombre ensuite d'autres lignes (11, 20, 21, 31, 33, 34, 39, 205) plus locales qui desservent les villages et pôles avoisinants. Remarquons tout de même la ligne 11 qui permet une desserte directe du parc scientifique depuis la gare d'Ottignies, en passant par la gare des bus de Louvain-la-Neuve.



Source : <https://grand-angle.lavenir.net/rer/dix-questions/>
consulté le 4/12/2019



Réseau TEC Louvain-la-Neuve, source : infotec.be

Avec 29 liaisons en HPM (7.30-8.30) dont 14 ayant Louvain-la-Neuve-Gare d'Autobus comme terminus, la gare actuelle semble sous-dimensionnée, notamment au regard des développements prévus à l'avenir et si l'UCLouvain souhaite maintenir la ville comme centre de desserte à l'échelle provinciale.

Le PCM de Louvain-la-Neuve n'est pas encore approuvé et n'a pas complètement tranché la question de la (re-)localisation de la gare des bus de Louvain-la-Neuve.

La gare actuelle accueille quant à elle 13 lignes dont 9 ont la gare pour terminus.

Louvain-la-Neuve compte 5 stations Cambio - 1 par quartier - pour véhicules partagés. Des plateformes de partage de véhicules entre particuliers existent et l'offre dépasse à ce stade la demande.

Enfin, depuis 2019, un service de trottinettes en free-floating est disponible dans une zone relativement restreinte.

En ce qui concerne le stationnement, les politiques menées par les différents opérateurs manquent de coordination et de cohérence, ce qui rend celui-ci particulièrement peu lisible et ne permet pas d'orienter les comportements de mobilité. Retenons que l'offre est supérieure à la demande et qu'un déséquilibre important est constaté avec une suroccupation des places gratuites ou peu chères dans les quartiers résidentiels et une sous-occupation des emplacements payants en structure.

L'UCLouvain dispose de 3.650 places de stationnement destinées à la communauté universitaire. Elle met par ailleurs à disposition de la ville 2 zones de parking 'malin' gratuites. La ville offre 1.100 emplacements (hors voiries) avec différents modes de gestion (gratuites, riverains, disque bleu...). Quant au privé, il gère environ 4.000 places, principalement sous la dalle et payantes.

Le réseau provincial de points-nœuds pour les itinéraires vélos permet de rejoindre les bords de la ville.

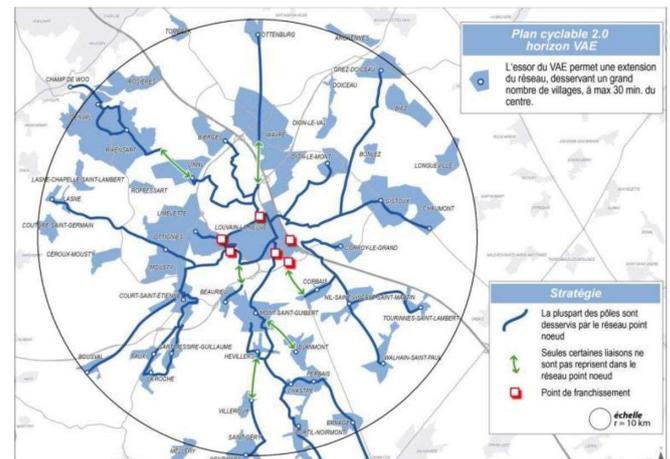


Figure 45: développement possible des distances parcourues grâce au VAE

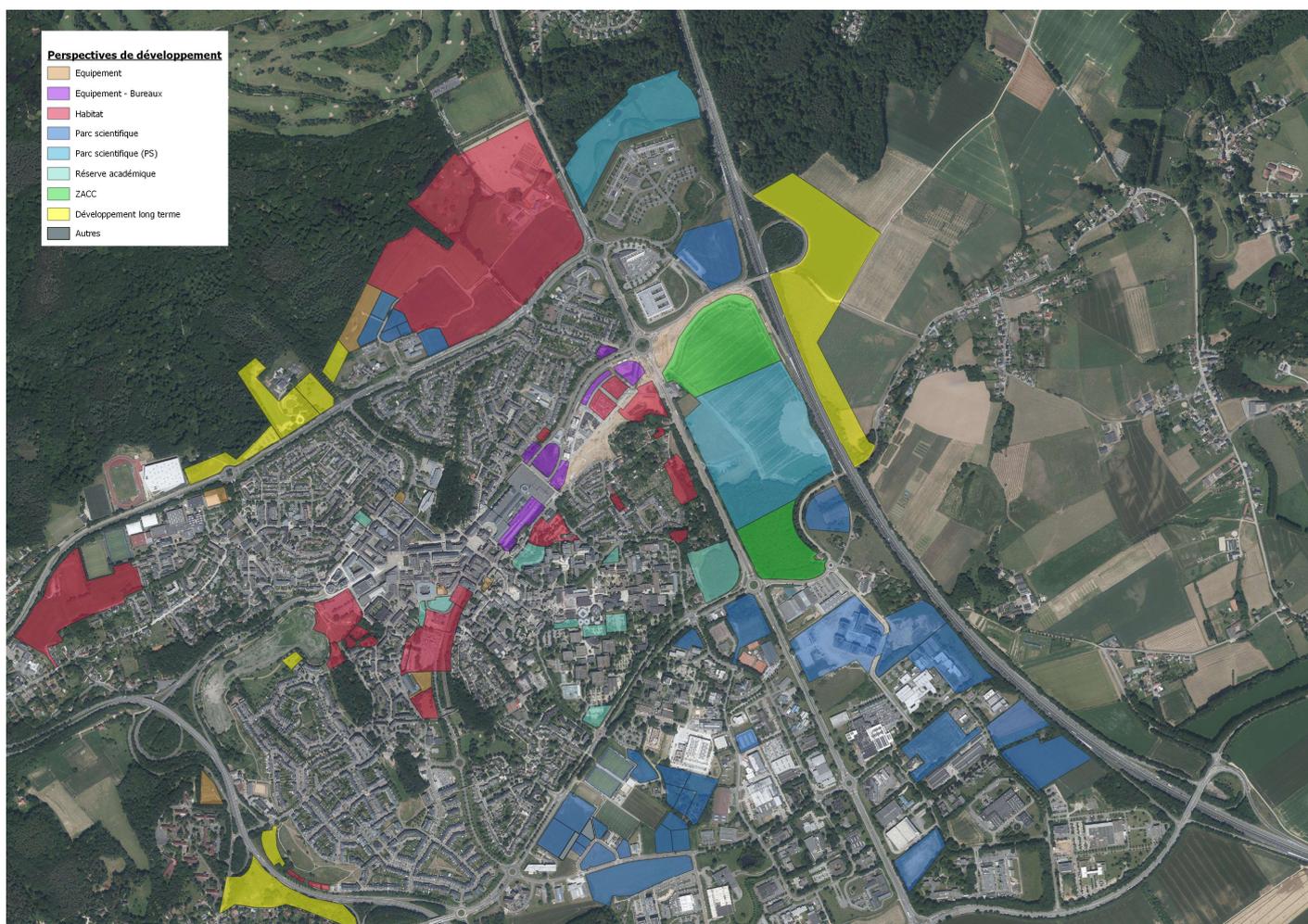
Source : diagnostic du PCM 2016 LLN

2.3. EVOLUTIONS ATTENDUES SUR LE TERRITOIRE DE LOUVAIN-LA-NEUVE

De nombreux développements sont en cours, programmés ou encore à définir à Louvain-la-Neuve.

Nous en reprenons ici les principaux connus :

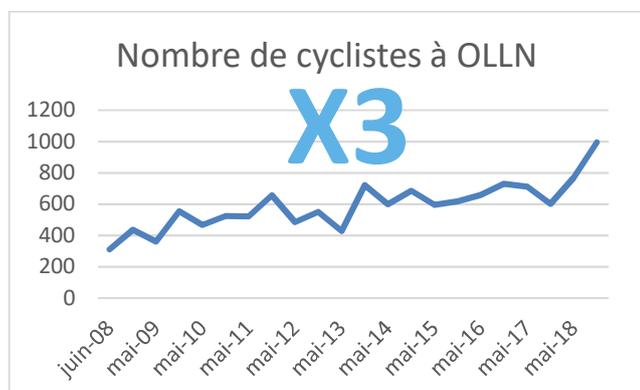
- Courbevoie : 300 logements
- Nouvelle Piscine Olympique
- Nouveau quartier exemplaire Athéna Lauzelle : 1400 logements
- Extension du parc scientifique Monnet II + 2 Zones d'Aménagement Communal Concerté (ZACC) :
- Schéma d'Orientation Local (SOL) Centre-Esplenade
- Solde du quartier de Blocry
- Nouvelles entreprises dans le parc scientifique : CBTC, ING, Odo...
- Extension de la dalle au niveau des parkings Sablon/Leclercq
- Zone entre l'Aula Magna, le Lac et les Bruyères



Source : Inesu 2020

Voir à ce sujet la section 'Rôle de l'UCLouvain en tant qu'acteur du développement du territoire'

En termes de demande, et à titre d'exemple et de tendance, on peut citer ce chiffre intéressant qui permet de prendre la mesure du phénomène du vélo : en 10 ans, le nombre de cyclistes observés à Ottignies-Louvain-la-Neuve a été multiplié par trois.



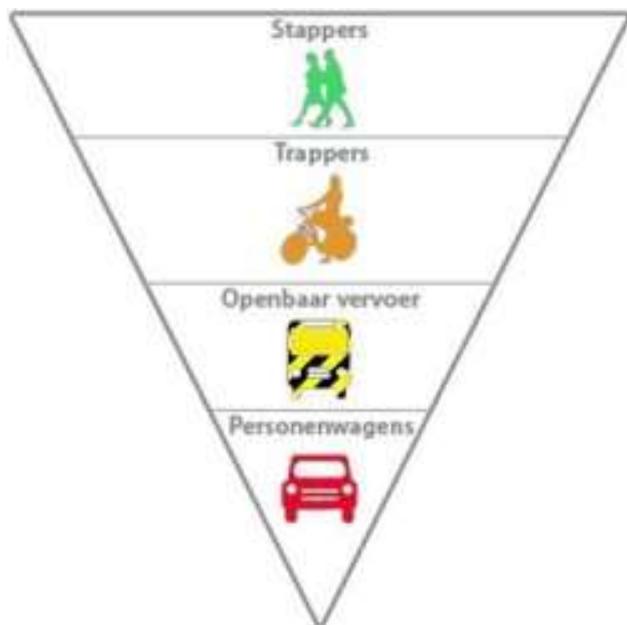
Source : comptages Pro Velo pour le compte de la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

3. PRINCIPES ET MESURES TRANSVERSAUX

3.1. PRINCIPE STOP

Le principe STOP inverse l'habitude prise depuis la seconde moitié du 20ème siècle et recommande, lors d'aménagements, la prise en considération des différents usagers selon l'ordre suivant :

- Piétons (Stappers)
- Cyclistes (Trappers)
- Transport Public (Openbaar vervoer)
- Voitures Privées (Personenwagens)

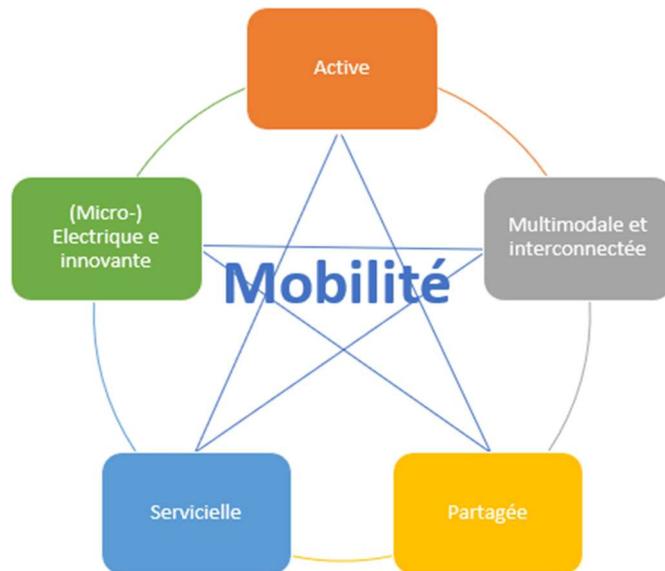


Source : [Duurzame Mobiliteit](#)

Il vise à redonner vie à certains quartiers de villes qui sont littéralement phagocytés par les infrastructures de transport et le stationnement. Cela a pour effet d'encourager l'exode rural et d'augmenter la demande de mobilité.

Mesure : L'UCLouvain veillera, à l'avenir, pour l'ensemble des programmations liées à ses projets de construction, rénovation, intervention dans l'espace urbain, à adopter le principe STOP.

3.2. LES 5 PILIERS DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN



La mobilité « **active** » vise l'ensemble des modes qui requièrent un effort physique – même limité – de la part de la personne qui se déplace. On vise particulièrement les piétons et cyclistes, mais les utilisateurs de vélo à assistance électrique, de trottinette, de skateboard, de patins à roulettes... peuvent également y être associés. En termes d'externalités, ces modes ont un impact bien moindre, voir positif, que les autres modes de transport.

La mobilité « **multimodale et interconnectée** » englobe tout à la fois la combinaison de plusieurs modes de transport pour réaliser un même déplacement et le fait d'alterner les modes en fonction des jours, des saisons ou des besoins spécifiques. La plupart des systèmes actuels (abonnements à des services, intervention dans les frais de déplacement...) sont monomodaux, ce qui ne correspond plus aux besoins actuels et est en décrochage par rapport aux possibilités actuellement offertes. Il est primordial de flexibiliser le choix modal afin que chaque jour, la personne qui a le besoin de se déplacer ait la faculté de poser un choix positif qui réponde à la question : « quel est le mode de déplacement qui, en fonction de mes contraintes du jour, répondra le mieux à mes besoins de déplacement(s)? ». L'interconnexion des différentes offres existantes est une tendance forte des prochaines années.

La mobilité « **partagée** » recouvre l'ensemble des offres de mobilité qui ont pour principe la mise en commun de ressources afin d'en maximiser l'usage tout en minimisant l'impact et la propriété (cette dernière étant source de 'choix contraint' : j'ai acheté une voiture, je l'utilise pour en maximiser la jouissance et en diminuer les coûts fixes au km). Sont englobés dans cette notion à la fois les transports en commun, les systèmes de véhicules partagés (voitures, vélos, trottinettes, véhicules de services, location court ou moyen termes, location entre particuliers...). Il s'agit d'une tendance générale qui est facilitée par l'émergence de l'économie du partage).

La mobilité « **servicielle** » vise la préférence pour l'usage des modes de transport par rapport à leur possession, afin de réduire notamment les coûts fixes de ceux-ci. La mobilité servicielle trouve une concrétisation dans le MaaS (Mobility as a Service) qui est très en vogue. Ce concept recouvre en fait l'intégration, au sein d'une plateforme numérique, de l'ensemble de la chaîne de valeur des déplacements sur une territoire. Il permet l'usage indifférencié des différents modes de transport afin d'offrir un choix éclairé à l'utilisateur sans que celui-ci ne doive faire des démarches sur différents sites d'opérateurs de transport.



Enfin, la mobilité « **électrique** » est sans conteste également amenée à croître dans les prochaines années, que ce soit en matière de voiture mais aussi, et c'est encore plus prégnant, en matière de vélo et micro-mobilité. Le débat reste vif sur la motorisation des véhicules 4 roues : le moteur électrique est-il une motorisation de transition, en attendant d'autres motorisations (Hydrogènes, CNG, Hybride ...) ? Bien malin qui saura le dire mais il est certain que les besoins en matière de recharge de véhicules (quels qu'ils soient) sont en croissance.

Ces 5 tendances peuvent se combiner pour donner lieu à des offres nouvelles en matière de mobilité comme celles qui se développent depuis une dizaine d'années maintenant dans l'écosystème de high-techs (Uber, Lime...).

Mesure : L'UCLouvain soutiendra prioritairement les mesures de mobilité qui s'inscrivent dans ces 5 domaines de développement.

3.3. MAÎTRISER L'OFFRE AFIN D'ORIENTER LA DEMANDE

La demande de mobilité ne cesse d'augmenter et les prévisions du Bureau du Plan confirment cette tendance jusqu'en 2030 au minimum. Louvain-la-Neuve poursuit son développement, attirant tout à la fois des habitants, des travailleurs, des étudiants et élèves, des visiteurs... ce qui entraîne un accroissement de la demande de mobilité.

Le temps où l'offre et la demande interagissent sans contrainte est révolu. Les contraintes, qui sont à la fois budgétaires, environnementales et territoriales, font qu'il n'est plus possible de répondre à un accroissement de la demande par un accroissement systématique de l'offre, singulièrement sur le réseau routier de par les nuisances qu'il génère.

Adding lanes to solve traffic congestion is like loosening your belt to solve obesity. - Glen Hemisra
thisbigcity.net/quotes



Autoroute à Los Angeles : au fur et à mesure des années, celle-ci a été élargie pour absorber la croissance de trafic et ainsi résoudre les problèmes de congestion... en vain. Source : [Twitter](#)

Il reste par contre de la marge sur les réseaux de transport en commun (accroissement des fréquences, accroissement de la vitesse commerciale, accroissement des liaisons...) et cyclables. Une optimisation de l'usage du réseau routier par les autres modes est donc une piste intéressante afin de densifier le rapport espace/usagers.

L'idée est donc d'orienter la demande vers les réseaux où davantage de capacités sont disponibles. Bien entendu, ces réseaux 'alternatifs' ne peuvent absorber qu'une partie de la croissance globale, laissant à la marge des besoins limités en développement notamment routiers (à la fois en matière d'infrastructure et de gestion) dans la zone de Louvain-la-Neuve.

L'enjeu est donc bien une diminution de la part modale de la voiture individuelle au profit des autres modes de transports. Dans un 'marché' globalement en croissance, cela ne se traduit malheureusement pas nécessairement par une diminution ni une stagnation du trafic routier, comme l'illustre le graphique ci-dessous issu du plan provincial de mobilité du Brabant wallon.

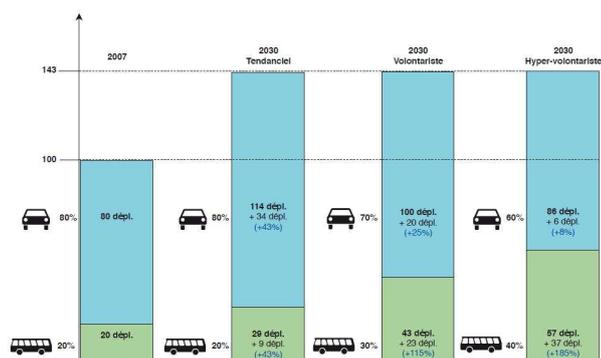
Les différents « gestionnaires de destination » (=pôles d'activités) ont un rôle à jouer dans cette maîtrise de la demande puisqu'ils peuvent prendre des mesures, par eux-mêmes ou coordonnées avec d'autres, afin d'encourager les alternatives.

L'idée est bien ici d'aplatir la courbe de croissance afin d'éviter l'asphyxie du système de transport. La congestion étant un phénomène marginal et exponentiel, de petits changements sur les réseaux peuvent avoir de grands effets sur l'expérience de mobilité, dans un sens comme dans l'autre.

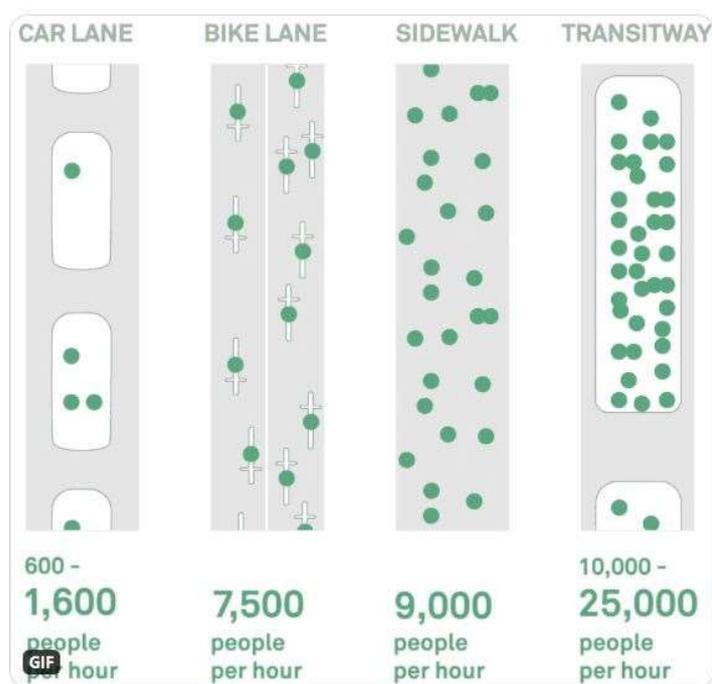
Mesure : L'UCLouvain s'engage à concentrer ses efforts sur la maîtrise de la demande de mobilité, et ce préalablement à toute exigence d'augmentation de l'offre de mobilité, pour légitime qu'elle soit dans le contexte de croissance.

Mesure : L'UCLouvain initiera une réflexion sur les temps de la ville en vue de désynchroniser une série d'activités et ainsi gagner en capacité sans grands investissements.

► Croissance des déplacements selon 3 scénarios



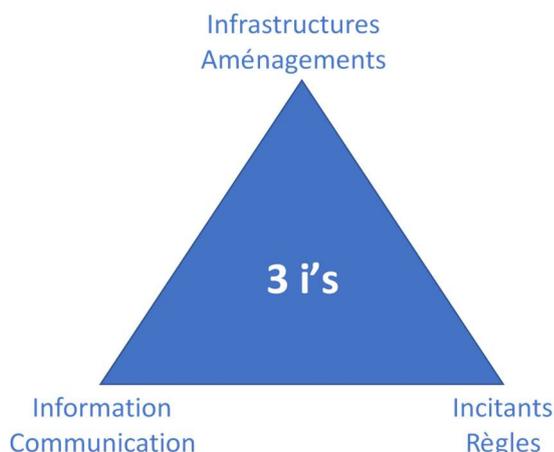
Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon, croissance du trafic à l'horizon 2030 selon les scénarios tendanciel, volontariste et hyper-volontariste, 2011, p11



Intensité de personnes transportées sur une largeur donnée en fonction des modes de transport

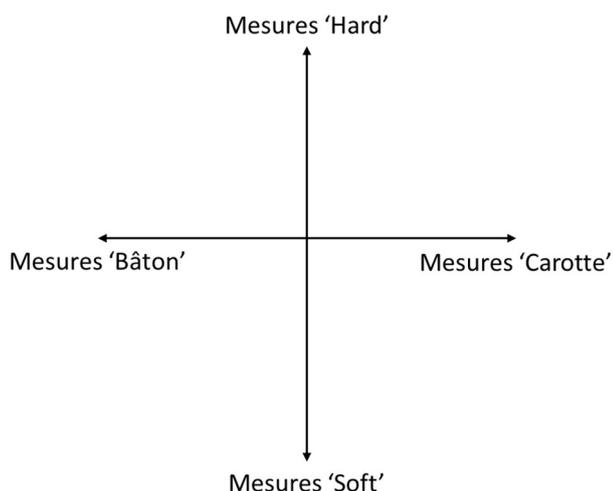
Source : <https://twitter.com/i/status/1194701951813984259>

3.5. LES 3I'S : INFRASTRUCTURES, INFORMATION ET INCITANTS



Les mesures prises en matière de mobilité relèvent idéalement de ces 3 piliers afin d'atteindre les objectifs fixés. C'est ainsi que le seul travail sur les infrastructures ne suffit pas (alors que c'est souvent le réflexe premier), il est important de diffuser de l'information sur les solutions proposées et d'y joindre des règles et des incitations à utiliser le service.

La recherche d'un équilibre entre mesures 'carotte' (incitatives) et 'bâton' (contraignantes) ainsi qu'entre mesures 'soft' (règles et information) et 'hard' (infrastructures et aménagements) constitue la clé du succès de toute politique de mobilité.



Equilibre à trouver entre les différents types de mesures

Mesure : Afin d'orienter les comportements de mobilité, l'UCLouvain veillera à l'équilibre des actions qui portent respectivement sur les infrastructures, sur la communication et sur les incitants et règles.

3.6. TRAVAILLER SUR L'EXISTANT AFIN DE DÉGAGER DE LA MARGE POUR LES DÉVELOPPEMENTS

Dans ce document, il sera fait état d'investissements, parfois lourds, en matière d'infrastructures, d'équipements, d'aménagements et de bâtiments. Certains des principes et mesures doivent s'appliquer aux nouveaux projets dès maintenant, tout en n'oubliant pas de les mettre en œuvre progressivement dans l'ensemble des rénovations, transformations ou démolitions/reconstructions.

Un travail doit également être mené sur les comportements, habitudes et pratiques des usagers actuels de la ville : ce n'est qu'en réorientant ces comportements que des marges vont pouvoir se dégager afin d'accueillir de nouveaux développements. Une nouvelle fois, il est illusoire de penser que l'offre en infrastructures va croître proportionnellement à l'augmentation de la demande liée aux différents projets annoncés sur Louvain-la-Neuve.

A ce jour, on constate qu'une augmentation d'un point du PIB s'accompagne d'une augmentation de 1.5 de la demande de mobilité. C'est donc sur ce facteur multiplicateur qu'il faut tenter d'agir, à notre échelle, afin de le ramener à une valeur inférieure à 1.

L'UCLouvain dirigera ses actions de mobilité tout à la fois sur les nouveaux développements et sur les données urbaines existantes.

Mesures proposées dans le cadre de ce chapitre :

L'UCLouvain veillera, à l'avenir, pour l'ensemble des programmations liées à ses projets de construction, rénovation, intervention dans l'espace urbain, à adopter le principe STOP.

L'UCLouvain s'engage à concentrer ses efforts sur la maîtrise de la demande de mobilité, et ce, préalablement à toute exigence d'augmentation de l'offre de mobilité, pour légitime qu'elle soit dans le contexte de croissance.

L'UCLouvain soutiendra prioritairement les mesures de mobilité qui s'inscrivent dans les 5 domaines de développement suivant : Mobilité active, mobilité partagée, mobilité servicielle multimodalité, micromobilité électrique.

L'UCLouvain initiera une réflexion sur les temps de la ville en vue de désynchroniser une série d'activités et ainsi gagner en capacité sans grands investissements.

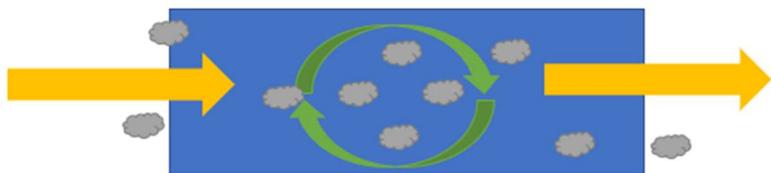
Afin d'orienter les comportements de mobilité, l'UCLouvain veillera à l'équilibre des actions qui portent respectivement sur les infrastructures, sur la communication et sur les incitants et règles.

L'UCLouvain dirigera ses actions de mobilité tout à la fois sur les nouveaux développements et sur les données urbaines existantes.

4. OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

Pour faciliter la lecture, nous scinderons ce chapitre en 3 sections qui, bien entendu, sont interdépendantes :

- Arriver à Louvain-la-Neuve (et en repartir) →
- Circuler dans Louvain-la-Neuve ↻
- Stationner à Louvain-la-Neuve ☁



Ces 3 sections recouvrent l'ensemble des déplacements directement liés à la ville de Louvain-la-Neuve.

Pour rappel, la mobilité n'est que très rarement une fin en soi (à l'exception de la promenade). On se déplace en effet généralement pour effectuer une autre activité qu'elle soit d'ordres social, économique, culturel, sportif... Ces motifs de déplacements ont une influence sur les besoins ainsi que sur la répartition dans le temps et dans l'espace de ces déplacements.

Enfin, l'UCLouvain ne peut porter à elle seule l'ensemble des mesures proposées. D'une part, certaines des propositions sont de la compétence (exclusive) de l'Université, lui permettant de mettre en œuvre la mesure de manière indépendante et directe : il en va de la sorte pour la politique du personnel. D'autre part, certaines mesures nécessitent un accord avec d'autres parties (communales, provinciales, régionales, fédérales, opérateurs de mobilité – SNCB, TEC-opérateurs privés...). Nous estimons cependant que l'Alma Mater peut et doit jouer un rôle afin d'influencer et d'orienter les décisions de ses tierces parties.

4.1. ARRIVER À LOUVAIN-LA-NEUVE (RÉSEAUX COMMUNAUX, PROVINCIAUX, RÉGIONAUX, FÉDÉRAUX ET INTERNATIONAUX)

Objectifs et principes

Comme déjà stipulé, Louvain-la-Neuve est un pôle économique important en Wallonie. Son attractivité, de par la présence de l'université, des parcs scientifiques, d'infrastructures d'accueil adéquates et de par sa proximité avec Bruxelles, ne se dément pas depuis sa création.

Louvain-la-Neuve doit donc affirmer son importance en tant que pôle au sens du CodT, tant au sein du tri-pôle Wavre-Ottignies-Louvain-la-Neuve qu'au sein des réseaux de transport qui la connectent aux autres pôles.

Mesure : l'UCLouvain tentera d'obtenir une requalification en tant que pôle majeur au sein des documents régionaux.

Cette requalification facilitera la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures et services nécessaires à la poursuite du développement de Louvain-la-Neuve.

4.1.1. MODES ACTIFS

Les modes actifs sont souvent négligés dans les politiques de transports. A l'échelle supra-communale, ceux-ci constituent pourtant une alternative intéressante pour arriver au centre de Louvain-la-Neuve, notamment compte tenu de la densité relative tant du noyau urbain que de ses environs.

Mesure : l'UCLouvain, au travers de sa politique de développement urbain, veillera de préserver, renforcer et mettre en évidence les réseaux tant pedestres que cyclables.

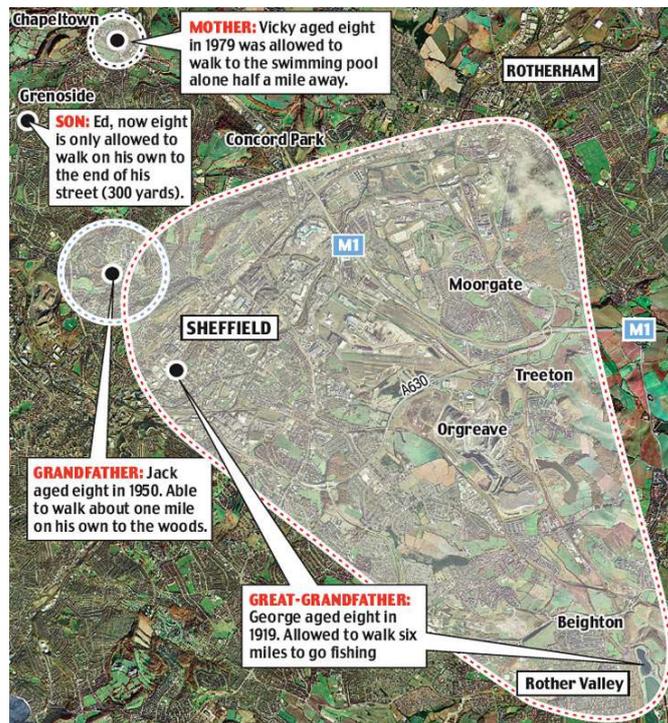
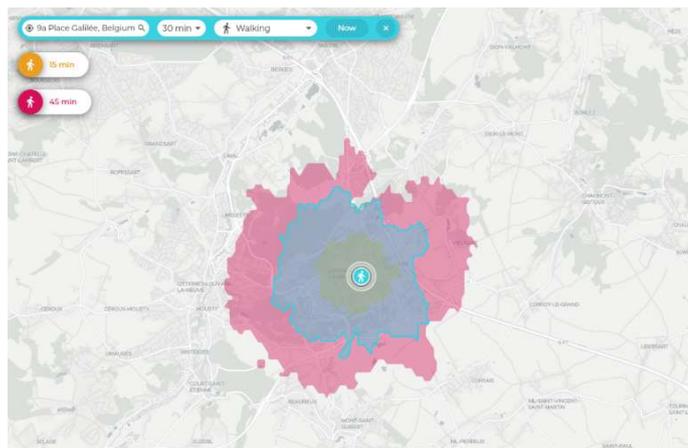


Illustration : évolution générationnelle des distances qu'un enfant de 10 ans peut parcourir seul Source : [DailyMail](#)

4.1.1.1. A pied

Les liaisons pédestres vers et depuis les centres d'Ottignies et des villages limitrophes doivent être davantage mises en évidence et promues. Une signalisation spécifique, incluant par exemple les temps de marche, pourrait être mise en place. Ceci tant dans un but 'récréatif' et de tourisme que dans un but utilitaire.

Mesure : mise en place d'une signalisation pédestre incluant les temps de marche vers les différents pôles externes de Louvain-la-Neuve.



Zones accessibles pour un temps de marche de respectivement 15, 30 et 45 minutes. Source : <https://app.traveltimeplatform.com>

4.1.1.2. A vélo

Le vélo connaît un regain d'innovation depuis une dizaine d'années qui le rend à nouveau pertinent pour toute une série d'usages.

Cela se traduit notamment par le succès du vélo à assistance électrique (VAE), mais également par le développement de toute une gamme d'engins (vélos pliables, vélos cargos, tricycles, fixies, speed-pédélec...) et d'accessoires qui rendent le vélo à nouveau désirable et 'à la mode'.

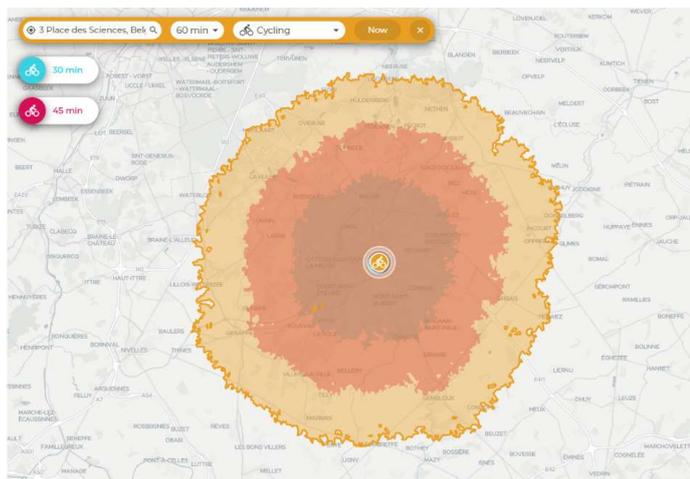
Mesure : L'inscription de la ville dans les réseaux provincial et régional (futurs autoroutes cyclables) doit être assurée, notamment en lien avec Bruxelles, mais également avec Gembloux, Nivelles, Jodoigne.

La plupart des modèles à succès en matière de politique vélo considèrent différents profils de cyclistes à qui offrir des infrastructures adaptées (Source : Manuel de la Mobilité du SPW, n°2 « Guide de bonnes pratiques des aménagement cyclables », 2009):

- Les « lièvres », qui sont à la fois « francs » et « compétents ». Ils possèdent une bonne condition physique, sont expérimentés et connaissent généralement leurs droits et leurs obligations en tant que cyclistes. Ce sont principalement les cyclistes de tous les jours, les randonneurs (adultes sportifs) et les cyclosporifs (purs sportifs). En termes d'aménagements cyclables, ils se contentent d'un simple élargissement de bande de circulation et de quelques équipements facilitant la traversée de chaussées fréquentées. Ils préfèrent les routes directes, rapides et n'hésitent pas à s'intégrer dans le trafic motorisé. Cette catégorie de cyclistes considère souvent que les pistes séparées de la chaussée les pénalisent : obstacles divers, difficultés de les quitter pour changer de direction, conflits avec les piétons quand ils sont prévus sur la même voie que ceux-ci, etc.
- Les « tortues », qui sont « compétents », mais pas « francs ». Ce sont généralement des adultes d'âge plus ou moins avancé, ou bien des cyclistes néophytes et occasionnels qui sont moins sûrs d'eux, ou encore des cyclistes chargés (parents transportant un enfant). Ils sont satisfaits s'ils disposent d'un aménagement rassurant et donc sécurisant comme par exemple les pistes cyclables séparées. Ils privilégient également les voies peu fréquentées.
- Les « louveteaux », qui sont « francs », mais souvent peu « compétents ». Ce sont les cyclistes du dimanche, les enfants et les jeunes adolescents peu expérimentés et qui connaissent mal leurs droits et obligations en tant que cyclistes. Ils sont impulsifs et facilement distraits. Dès lors, la simplicité et la lisibilité des aménagements, en particulier aux points de conflit, ont une très grande importance pour ces derniers.

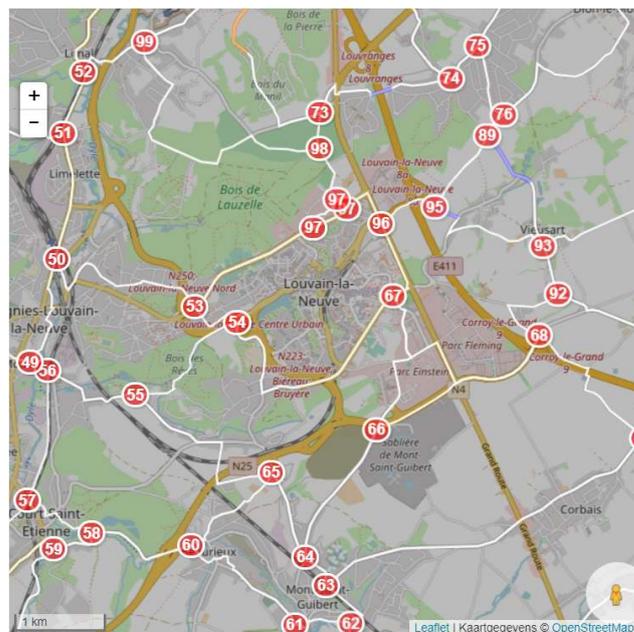
Importance relative des cinq classes de critères pour divers types de cyclistes						
Type de cycliste	Type de trajet	Cohérents	Rapides	Agréables	Sûrs	Confortables
Lièvres	Cyclistes de tous les jours	1	1	2	2	2
	Randonneurs (adultes sportifs)	2	3	1	2	2
	Sportifs (« cyclos » purs)	3	1	3	3	2
Tortues	Cyclistes occasionnels	2	3	2	1	2
	Parents transportant un enfant	1	3	2	1	2
	Vacanciers chargés	2	3	2	2	2
Louveteaux	Écoliers	1	2	2	1	3
	Baladeurs du dimanche en famille	1	3	1	1	2

Source : Manuel de la Mobilité du SPW, n°2 « Guide de bonnes pratiques des aménagement cyclables », 2009



Zones accessibles à vélo (sans assistance électrique) en respectivement 30, 45 et 60 minutes.

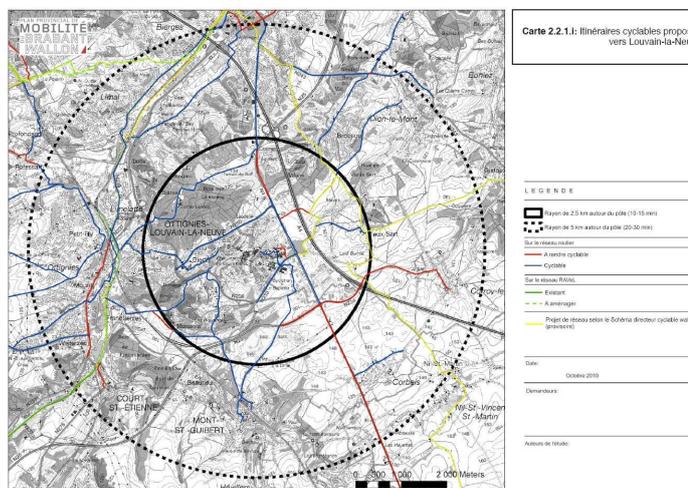
Source : <https://app.traveltimeplatform.com>



Extrait réseau provincial de points-nœud - <https://www.brabant-wallon.be/bw/vivre-se-divertir/mobilite/reseau-points-noeuds>

Si les aménagements routiers sont trop importants, il convient de systématiquement prévoir un itinéraire de substitution ou un franchissement qui soit direct, sécurisé, lisible et qualitatif.

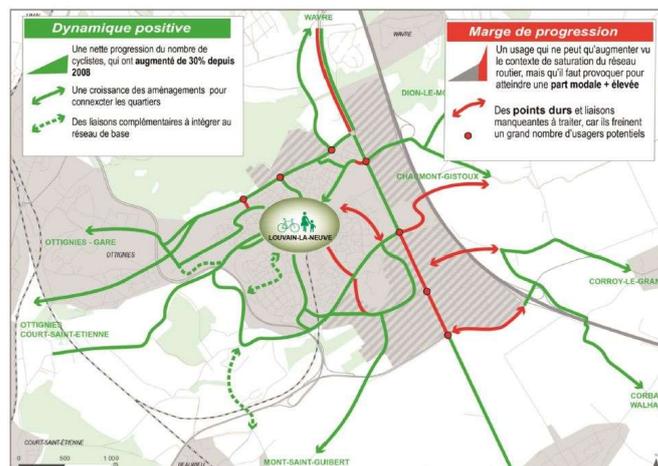
Mesure : limiter les effets barrières des infrastructures routières en veillant à des aménagements dimensionnés, lisibles et ambitieux pour les cyclistes.



Source : Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon

Le réseau provincial de points-nœuds est également un support intéressant pour la promotion des deux-roues. A ce titre, il faut intégrer les liaisons dans les aménagements de routes et carrefours à venir. L'UCLouvain doit rester attentive aux aménagements proposés par la région et la commune. Par exemple, pour le réaménagement du carrefour N4/N25 où les cyclistes ont insuffisamment été pris en compte par la région, L'UCLouvain a émis des observations pour éviter de créer un effet barrière important au Sud/à l'Est de la ville.

Mesure : l'UCLouvain veillera à offrir des infrastructures de liaisons de qualité à l'ensemble des profils de cyclistes et inscrire Louvain-la-Neuve dans les réseaux avoisinants (notamment Autoroute Cyclable vers/depuis Bruxelles).



Source : PCM Louvain-la-Neuve 2016

Le lien entre Louvain-la-Neuve, Ottignies et Wavre doit être assuré pour tous les modes et les services doivent être maintenus dans le tripôles.

A ce titre, une liaison cyclable directe et optimale (pente et parcours) devra être renforcée, aménagée et promue afin de faciliter les déplacements actifs.

Au même titre, les liaisons cyclables et transports en commun vers Grez-Doiceau, Chaumont-Gistoux, Walhain, Mont-Saint-Guibert, Court-Saint-Etienne, Genappe, Rixensart Lasne doivent être renforcées.

Mesure : l'UCLouvain veillera à inscrire Louvain-la-Neuve sur la carte des réseaux cyclables à l'échelle de la région, de la province et au niveau supra-communal.

4.1.1.3. PMR et PBS

La prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et des Personnes à Besoins Spécifiques (PBS) dans l'ensemble des aménagements et services permet d'une manière générale une hausse de la qualité de ces aménagements et services pour l'ensemble des usagers. C'est pourquoi nous l'encourageons notamment dans les réseaux cyclo-piétons. Les modes de déplacement de ces personnes sont par ailleurs susceptibles d'évoluer afin de leur offrir davantage d'autonomie et donc un plus grand rayon d'action.



Le prototype S-Pod de Segway présenté au CES 2020. Source : [Clubic](http://clubic.com)

En termes de services, les PMR et PBS doivent faire l'objet d'une attention particulière : les centrales de mobilité doivent ainsi continuer à être soutenues.

Mesure : l'UCLouvain continuera à soutenir les acteurs de la mobilité des personnes à mobilité réduite, notamment en leur accordant des facilités d'accès ou de stationnement.

4.1.1.4. Micromobilité

Tout comme pour le vélo, les développements des dernières années ont amené leur lot de nouveaux engins de mobilité (trottinette, hoverboard, gyropode, gyro-roue, skateboard...). Ceux-ci peuvent tantôt être utilisés comme mode de transport principal (sur des distances courtes ou moyennes) ou complémentaire (sur des distances plus longues, avec les TP et les véhicules privés). Nul doute que ceux-ci vont continuer à se développer.

Un réseau viaire en bon état, lisible et sécurisé profite également à ces engins qui, pour l'instant et pour la plupart, peuvent être assimilés à des deux-roues.



Source : <http://e-fpmm.fr/wp/mot-du-president/>

Mesure : l'UCLouvain veillera à la qualité des infrastructures viaires autour de Louvain-la-Neuve et au développement d'innovations en matière de cohabitation des différents modes de transport

4.1.2. TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports en commun, qu'ils soient publics (SCNB, TEC) ou privés (navettes, autocars longues distances...) doivent continuer à se développer à Louvain-la-Neuve afin d'assurer la bonne connexion de la 1^{ère} université francophone, mais aussi du plus grand parc scientifique de Wallonie avec leurs hinterlands naturels.

Enfin, un lien important avec notre université sœur qu'est la KU Leuven est également à assurer. Celui-ci pourrait se matérialiser via une connexion forte notamment en transport en commun (train et/ou bus – publics ou privés) entre les 2 entités. Cette connexion prend notamment tout son sens dans le cadre 600^{ème} anniversaire de la création de l'université.

4.1.2.1. Train

La finalisation de la mise en service du RER (les trains S) devrait engendrer un accroissement de la fréquentation de la gare de Louvain-la-Neuve, notamment au vu des investissements importants réalisés dans le P+R.

Le lien vers la capitale est capital. Les nombreuses interactions avec Bruxelles, au-delà des relations avec les sites de l'UCLouvain présents en Région bruxelloise doivent être pérennisées et développées.

A ce titre, il faudra veiller à avancer au maximum le développement de l'offre RER, même de manière séquencée via des axes structurants qu'ils soient ferroviaires ou routiers (Conforto).

Mesure : l'UCLouvain intensifiera le suivi et les demandes en matière de desserte en transport en commun et la finalisation rapide et efficiente du RER vers/depuis Bruxelles.

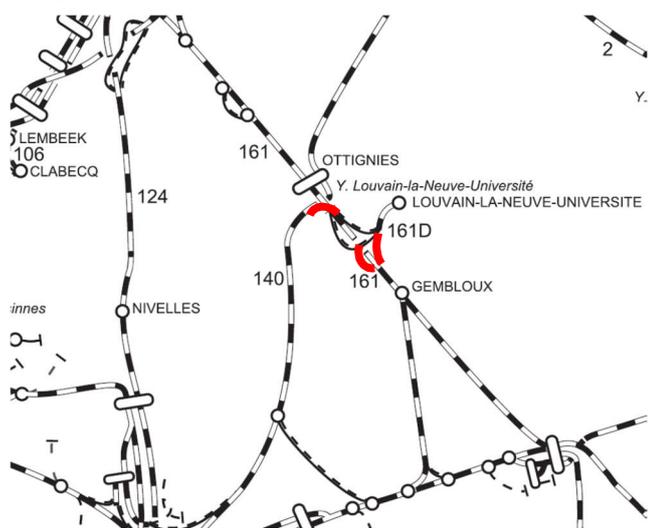
A la création de Louvain-la-Neuve et de la ligne 161D, dans les années 70 donc, il était prévu de prolonger la ligne 161D au-delà de Louvain-la-Neuve afin de la relier à la ligne 139 (Ottignies-Louvain) et de desservir les communes de Grez-Doiceau et Chaumont-Gistoux. Le contexte budgétaire et les difficultés légales étant ce qu'elles sont, il semble irréaliste de poursuivre dans cette voie.

Le Schéma de Développement du Territoire (SDT) ainsi que la Stratégie Régionale de Mobilité, définissent le tri-pôle Ottignies-Louvain-la-Neuve-Wavre comme pôle d'intérêt régional. La desserte en transports publics doit y être assurée de manière cadencée afin de connecter l'ensemble des pôles wallons entre eux. La SRM fait état de :

- A l'horizon 2025 : 1 passage par heure et par sens du lundi au samedi entre 6 et 20h toute l'année
- A l'horizon 2030 : 2 passages par heure et par sens du lundi au samedi entre 6 et 20h toute l'année

Louvain-la-Neuve se doit par conséquent d'améliorer son offre ferroviaire vers le Sud (Gembloux, Namur et le Luxembourg) et vers les principales villes de Wallonie (Charleroi, Liège, Mons, Tournai).

A ce titre, il serait intéressant d'étudier la possibilité de relier Louvain-la-Neuve directement au Sud de la Wallonie par l'ajout d'une courbe sur la ligne 161-162 permettant d'éviter le passage et la correspondance à Ottignies et délestant de la sorte la gare d'Ottignies d'un trafic de transit qui cannibalise ses capacités. Dans le même ordre d'idée, un lien avec la ligne 140 vers Charleroi serait intéressant, quoique plus contraignant.



Proposition de liaison directe entre la 161 Sud et la 161D – INESU, 2019

La Gare de Louvain-la-Neuve gagnerait à être requalifiée en gare IC/IR pour ouvrir la porte à des liaisons structurantes et directes vers les autres pôles wallons et bruxellois. Ceci pourra se réaliser à condition d'allonger les quais de la gare.

Mesure : L'UCLouvain doit peser de tout son poids afin d'obtenir des liaisons cadencées et directes depuis les principales villes wallonnes et la capitale. A ce titre, il faut étudier davantage les possibilités suivantes :

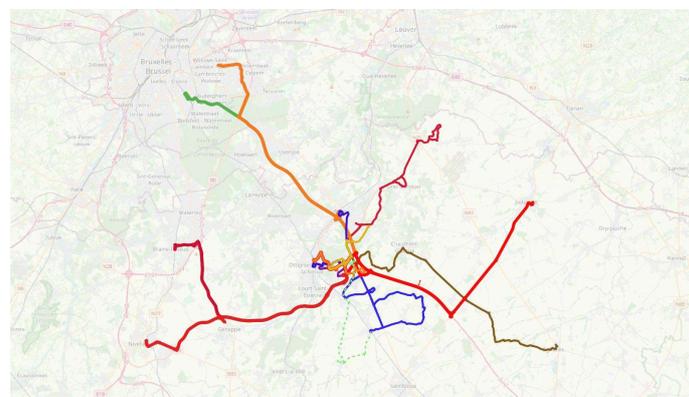
- **Requalification de la gare de Louvain-la-Neuve en gare IC/IR (et éventuelles conséquences sur l'infrastructure)**
- **Ajout d'une courbe depuis/vers le Sud de la ligne 161**

4.1.2.2. Bus

Le TEC (opérateur local, anciennement TEC-BW), l'OTW (Opérateur de Transport Wallon) ainsi que l'AOT (Autorité Organisatrice du Transport) doivent être davantage consultés. Comment ces acteurs voient-ils le transport public autour de Louvain-la-Neuve dans les décennies à venir : quels types de services ? quelles liaisons ? quels véhicules ? Et de quelle manière cela se traduit-il en termes de besoins en espaces, en équipements et en services ? Quelle place Louvain-la-Neuve occupe-t-elle dans les réseaux provincial et régional ?

A première vue, il convient de distinguer les fonctions d'une gare de bus entre le pôle d'échange et le pôle opérationnel pour le fournisseur de services. Il faut se poser la question de savoir si ces 2 fonctions doivent se dérouler sur un même site.

Mesure : poursuivre le dialogue avec l'OTW et la direction provinciale du Brabant wallon, ainsi qu'avec l'AOT (autorité organisatrice du transport – SPW) afin de s'assurer du développement de l'offre de bus.



Lignes TEC passant par Louvain-la-Neuve – INESU, 2019

Mesure : Définir, en collaboration avec l'AOT, la commune, le cabinet régional et l'OTW le rôle que Louvain-la-Neuve doit prendre dans la structuration du réseau TEC en Brabant wallon et au-delà. Cette vision est interdépendante de la place que l'on veut donner à la fois à la gare SNCB et au Parking P+R.

4.1.2.3. WEL / Lignes Express

Les Wallonia Express Lines (WEL) ont été lancées en mai 2019 par l'OTW afin de relier les centres d'emplois aux bassins de vie. Ce service direct et adapté au public professionnel est la continuité des lignes Express du type 'Conforto' (C et Cbis).

A l'heure d'écrire ces lignes, il semble que l'OTW ait pris la décision de supprimer le nom commercial WEL et d'intégrer 2 des 6 lignes lancées en mai 2019 au réseau de lignes express du TEC, tout en maintenant des véhicules type autocars et offrant davantage de confort et de service que les autobus actuels (espaces individuels, connexion internet, possibilité de recharge...).

Il convient d'être attentifs à la présence de Louvain-la-Neuve dans les destinations proposées et le développement d'une offre adaptée à nos publics, notamment pour les entreprises du parc scientifique.

Mesure : envisager, de manière proactive, des nouvelles liaisons express sur base d'une analyse de l'origine du personnel de l'université, des étudiants et des entreprises du parc scientifique. Ces liaisons express seront alors proposées à l'OTW.

4.1.2.4. Autocars

Dans les besoins à prendre en compte pour la gare des bus, il convient d'inclure le développement et le redéploiement récent des lignes (internationales) d'autocars (Flixbus, Blablabus...). La renaissance de ce service fait notamment suite à la libéralisation partielle du secteur et de nombreux acteurs se sont lancés dans l'aventure, offrant de nouvelles possibilités de liaisons à des prix attractifs et un niveau de service amélioré.

C'est ainsi que Louvain-la-Neuve pourrait constituer, si pas un terminus, à tout le moins un lieu d'arrêt qui permettrait d'être relié à Luxembourg, Arlon, Aix-la-Chapelle, Nancy, Strasbourg, Cologne, Mons, Lille, Paris, Amsterdam... voire les principales villes de pays plus éloignés (Espagne, Portugal, Italie, Autriche...). Ces lignes profiteraient également aux étudiants Erasmus et aux nombreux visiteurs étrangers.

De nombreux étudiants 'étrangers' poursuivent leurs études à l'UCLouvain et pourraient de la sorte rejoindre leur domicile via des transports sûrs et relativement bons marchés. Ceci permettrait de diminuer quelque peu la pression sur le parking, notamment celle des véhicules ventouses.

Mesure : étudier et évaluer les besoins en liaison d'autocars vers/depuis les principales villes étrangères et limitrophes.

4.1.2.5. Covoiturage

Le covoiturage permet, sans investissement massif, de réduire drastiquement la congestion en augmentant le taux de remplissage des véhicules (qui est en décroissance constante depuis 50 ans).

Des parkings adaptés, confortables, équipés et bien connectés au réseau routier et aux TP sont de nature à encourager la pratique. A ce titre, le projet de réaménagement du carrefour N4/N25 présente un parking pour covoitureurs qu'il conviendra de valoriser. Des lieux de dépose/reprise bien connectés et aménagés sont également de nature à favoriser le covoiturage.

Si une plateforme peut s'avérer utile, des moyens importants en termes d'information, de promotion et de communication sont également indispensables afin de promouvoir la pratique du covoiturage auprès de nos publics (collaborateurs et étudiants), notamment via une politique tarifaire incitative.

Mesure : l'UCLouvain doit promouvoir davantage le covoiturage auprès de la communauté universitaire (y compris en y attachant des incitants) et des entreprises du Parc Scientifique.

Mesure : l'UCLouvain doit prévoir des 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.

4.1.3.6. Autostop

La pratique de l'autostop constitue également une piste intéressante et qui a, depuis toujours, été présente à Louvain-la-Neuve. Il faut continuer à promouvoir ce système informel de covoiturage en proposant des espaces sécurisés, accessibles et attrayants de prise en charge/dépose.



Photo : Virgile Pypaert, 2017

Mesure : prévoir des lieux de dépose/reprise pour les autostoppeurs. Un plan d'aménagement et de déploiement doit être mis en place en collaboration avec la ville et le SPW.

4.1.2.7. Carsharing

Le carsharing, dans ses diverses formes (station based, free-floating, en boucle, entre particuliers...) constitue une nouvelle offre en matière de mobilité, notamment au travers du développement de technologies qui facilitent la mise en relation de l'offre et de la demande (plateformes), mais également les aspects organisationnels (keyless, assurance, déclaration et état des lieux des véhicules...).

Ceci constitue certainement une manière de faire baisser la pression automobile et est également de nature à contribuer à la diminution des impositions et normes en matière de stationnement dans le cas de constructions neuves.

Mesure : L'UCLouvain doit soutenir les initiatives en matière d'autopartage. Dans le cas de nouveaux quartiers, elle peut même être à la manœuvre afin de fédérer les habitants ou en participant à la mise en place de tels système anticipativement.

4.1.2.8. Taxi

Il est possible que certaines personnes arrivent à Louvain-la-Neuve en taxi notamment en lien avec l'aéroport et à destination des hôtels, musées et pôles touristiques mais aussi des entreprises du parc scientifique et de l'université.

Il serait sans doute également utile de proposer une zone d'embarquement/débarquement privilégiée, au centre-ville afin d'y concentrer l'offre et de la rendre visible.

Des accords avec les sociétés de taxis afin d'organiser, pour les visiteurs de l'institution, un éventuel taxisharing pourrait être mis en place, ainsi qu'un partenariat privilégié avec une ou l'autre compagnie afin d'assurer une facilité administrative et une qualité de service.

Mesure : Envisager un accord privilégié avec une société de taxi et lui demander d'organiser du taxisharing quand c'est possible.

4.1.3. AVEC UN VÉHICULE PRIVÉ

4.1.3.1. Voiture



Mieux faire connaître l'offre

2 Mieux faire connaître l'offre

Les différents services d'autopartage

Plan Communauté de Mobilité de Louvain-La-Neuve

Document de travail

8

espacesmobilités

ICEDD

TRANSITEC

Source PCM OLLN, 2019

A côté du « STOP béton » préconisé de nos jours pour la construction et qui vise à densifier les zones d'habitats, un 'stop asphalte' constitue certainement un corolaire intéressant. Et ce, d'autant plus que notre réseau routier est déjà l'un des plus dense d'Europe (voir tableau ci-dessus). Bien entendu, des aménagements de voiries, des nouvelles liaisons locales en lien avec des développements denses peuvent voir le jour ci et là, mais deux choses sont certaines :

- Les grands investissements routiers (ajout de bandes de circulation, contournements...) grèvent les budgets (construction et entretien) pour une efficacité qui n'a pas été prouvée sur le long terme (effet « aspirateur à voiture » ou « demande induite »).
- Les investissements et l'espace sur la voirie doivent être rééquilibrés en faveur des autres modes de transport.



L'arrogance de l'espace -

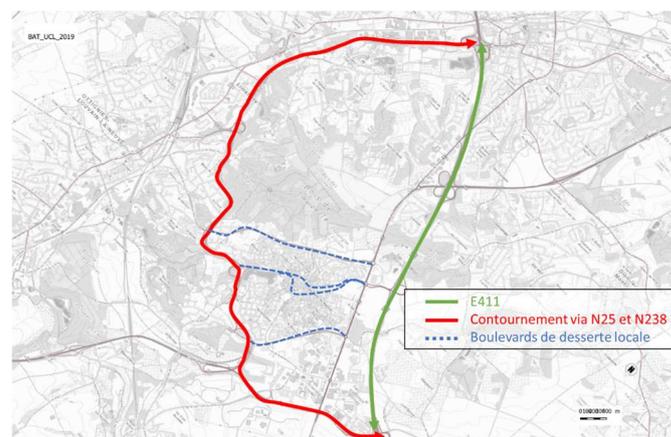
<https://urbancycling.it/20660-fabian-todorovic-karmelic>

Mesure : l'UCLouvain veillera à un bon équilibre dans la répartition de l'espace dévolu aux différents modes, en respect du principe STOP.

Petit ring et grand ring

Dans le développement de la circulation autour de Louvain-la-Neuve, et conformément aux recommandations du PCM, nous conseillons également d'orienter le trafic de transit (notamment vers Ottignies et Wavre) vers la N238, soit depuis la sortie 6 de l'autoroute E411 à Wavre, soit depuis la N25 et la sortie 9 de la E411. Ceci permettra de désengorger les boulevards de Lauzelle et Baudouin Ier ainsi que la N4 entre le rond-point de Lauzelle et celui de la N25, qui sera prochainement radicalement réaménagé, dégageant de la sorte une part des capacités supplémentaires nécessaires aux différents développements prévus.

La mesure est également présente dans le PCM de Louvain-la-Neuve, corolaire au déclassement de la N4 en boulevard urbain.



Dans le cadre du développement d'Athéna-Lauzelle, des discussions sont toujours en cours quant au statut et aux éventuelles restrictions de circulation sur le boulevard de Lauzelle (et, dans une moindre mesure, de celui du Nord). Il nous paraît cependant idéal de maintenir le lien sur ce boulevard, même si un apaisement de celui-ci, en vue d'en augmenter sa perméabilité et son adhérence à la ville est à préconiser.

Mesure : l'UCLouvain défendra la vision d'un contournement élargi via la N238 afin de limiter l'usage des boulevards périphériques et de la N4.

4.1.3.2. Motos

Pas de remarque particulière concernant les deux-roues motorisés compte tenu du fait que les enjeux sont ici semblables à ceux la voiture.

4.1.4. MARCHANDISES

Pas de remarque particulière concernant les marchandises compte tenu du fait que les enjeux sont ici semblables à ceux la voiture.

Mesures proposées dans le cadre de ce chapitre :

L'UCLouvain tentera d'obtenir une requalification en tant que pôle majeur au sein des documents régionaux.

L'UCLouvain, au travers de sa politique de développement urbain veillera à préserver, renforcer et mettre en évidence les réseaux tant pédestres que cyclables.

Mise en place d'une signalisation pédestre incluant les temps de marches vers les différents pôles externes de Louvain-la-Neuve.

L'inscription de la ville dans les réseaux provincial et régional (futurs autoroutes cyclables) doit être assurée, notamment en lien avec Bruxelles, mais également avec Gembloux, Nivelles, Jodoigne.

Veiller à offrir des infrastructures de liaisons de qualité l'ensemble des profils de cyclistes et inscrire Louvain-la-Neuve dans les réseaux avoisinant (notamment Autoroute Cyclable vers/depuis Bruxelles).

Limitier les effets barrières des infrastructures routières en veillant à des aménagements dimensionnés, lisibles et ambitieux pour les cyclistes.

L'UCLouvain veillera à inscrire Louvain-la-Neuve sur la carte des réseaux cyclables à l'échelle de la région, de la province et au niveau supra-communal.

L'UCLouvain continuera à soutenir les acteurs de la mobilité des personnes à mobilité réduite, notamment en leurs accordant des facilités d'accès ou de stationnement.

L'UCLouvain veillera à la qualité des infrastructures viaires autour de Louvain-la-Neuve et au développement d'innovations en matière de cohabitation des différents modes de transport.

L'UCLouvain intensifiera la suivi et les demandes en matière de desserte en transport en commun et la finalisation rapide et efficiente du RER vers/depuis Bruxelles.

*L'UCLouvain doit peser de tout son poids afin d'obtenir des liaisons cadencées et directes depuis les principales villes wallonnes et la capitale. A ce titre, il faut étudier davantage 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.*

L'UCLouvain poursuivra le dialogue avec l'OTW et la direction provinciale du Brabant wallon, ainsi qu'avec l'AOT (autorité organisatrice du transport – SPW) afin de s'assurer du développement de l'offre de bus.

L'UCLouvain définira, en collaboration avec l'AOT, la commune, le cabinet régional et l'OTW le rôle que Louvain-la-Neuve doit prendre dans la structuration du réseau TEC en Brabant wallon et au-delà. Cette vision est interdépendante de la place que l'on veut donner à la fois à la gare SNCB et au Parking P+R.

L'UCLouvain envisagera, de manière proactive, des nouvelles liaisons express sur base d'une analyse de l'origine du personnel de l'université, des étudiants et des entreprises du Parc Scientifique. Ces liaisons express seront alors proposées à l'OTW.

L'UCLouvain étudiera et évaluera les besoins en liaison d'autocars vers/depuis les principales villes étrangères et limitrophes.

L'UCLouvain doit promouvoir davantage le covoiturage auprès de la communauté universitaire (y compris en y attachant des incitants) et des entreprises du Parc Scientifique.

L'UCLouvain doit prévoir des lieux de dépose/reprise pour les covoitureurs et les autostoppeurs. Un plan d'aménagement et de déploiement doit être mis en place en collaboration avec la ville et le SPW.

L'UCLouvain doit soutenir les initiatives en matière d'autopartage. Dans le cas de nouveaux quartiers, elle peut même être à la manœuvre afin de fédérer les habitants ou en participant à la mise en place de tels systèmes anticipativement.

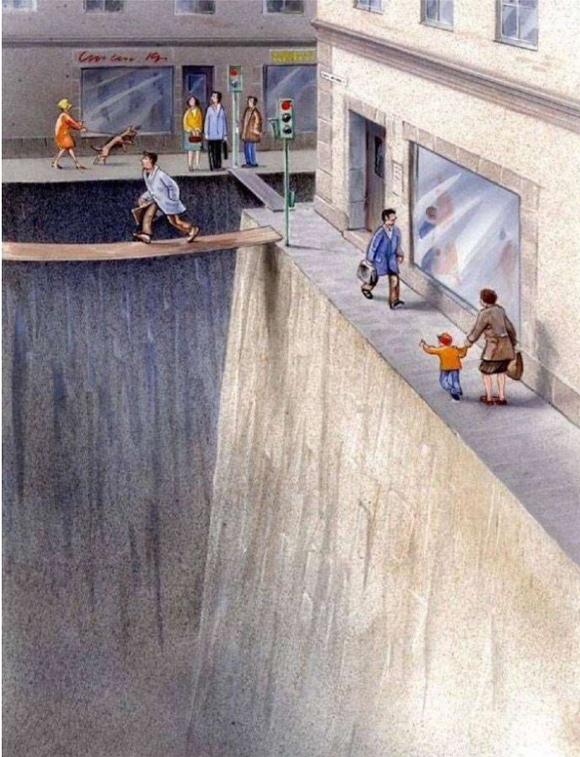
L'UCLouvain envisagera un accord privilégié avec une société de taxi et lui demandera d'organiser du taxisharing quand c'est possible.

L'UCLouvain veillera à un bon équilibre dans la répartition de l'espace dévolu aux différents modes, en respect du principe STOP.

L'UCLouvain défendra la vision d'un contournement élargi via la N238 afin de limiter l'usage des boulevards périphériques et de la N4.

4.2. CIRCULER DANS LOUVAIN-LA-NEUVE (RÉSEAUX INTRA-COMMUNAL)

Objectifs et principes



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

Rappelons tout d'abord qu'une part non négligeable des infrastructures de transport ne relèvent pas de la responsabilité directe de l'UCLouvain puisqu'elles sont gérées (après rétrocession, emphytéose ou tout autre type de convention) par des acteurs tiers (publics pour la plupart) : la commune, la région, la SNCB, la province... pour n'en citer que quelques-uns. Ces acteurs doivent prendre leurs responsabilités en matière d'aménagements, d'investissements, d'entretien ou de rénovation, tout en veillant à coordonner leurs actions avec l'UCLouvain et inversement.

La qualité des cheminements pour les différents modes est déterminante pour le recours à ces modes. Les piétons et cyclistes y sont très sensibles, puisqu'ils relèvent de la catégorie des usagers faibles de la route.

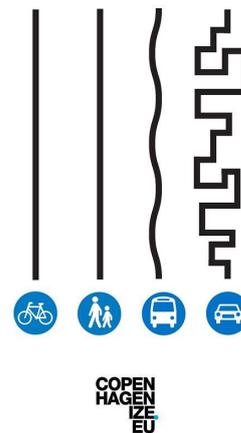
A ce titre, il serait intéressant de recourir à une application du type BetterStreet ou FixMysStreet afin que les usagers puissent remonter les informations sur les manquements constatés (qu'ils soient de type curatifs ou préventifs), indépendamment de la respon-

sabilité locale de telle ou telle administration. Un accord entre les différents gestionnaires devrait intervenir afin d'assurer le suivi des réclamations.

Mesure : rassembler l'ensemble des gestionnaires de réseaux afin que le territoire de Louvain-la-Neuve se dote d'un outil de remontée des problèmes d'infrastructures par les usagers.

Pour ce qui concerne l'encouragements aux mobilités alternatives, leitmotiv de Louvain-la-Neuve depuis sa création, d'autres villes sont souvent citées en exemples depuis un vingtaine d'années. Copenhague en est une de celles où la transition est la plus réussie. Un bureau d'étude a modélisé quelques principes qui ont assuré le succès de cette transition. L'idée principale, également présente dans le principe STOP présenté plus haut, est de rendre les réseaux piétons et cyclistes plus directs que les réseaux voitures, alors que les transports publics bénéficient de quelques accès exclusifs qui les rendent également plus efficaces, non seulement parce que les trajets sont plus courts, mais également parce qu'ils ne sont plus 'empêtrés' dans la circulation automobile.

Traffic Planning for Liveable Cities

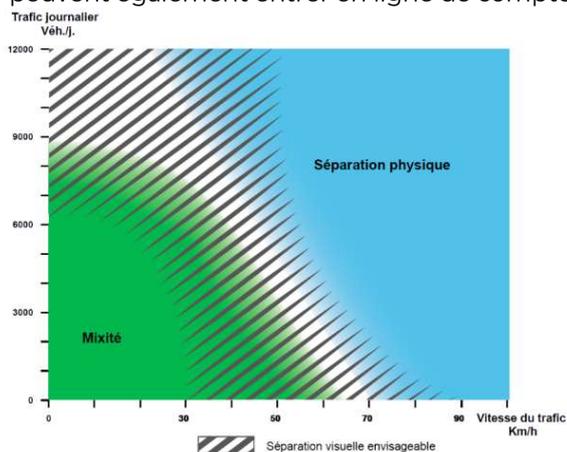


Source : Copenhagenize.com

Ce type de schéma s'applique très bien à la ville de Louvain-la-Neuve et avait d'ailleurs été prévu dès le départ par les initiateurs. Quelques exceptions à ce principe sont malheureusement apparues au fil des années, qui rendent les trajets en voiture parfois trop concurrentiels... et qui influent par conséquent sur les comportements observés.

Mesure : L'UCLouvain veillera à la 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.

La question de la mixité des réseaux est également une source de (in)confort pour les cyclistes et piétons. Les notions de sécurité (qu'elles soient objectives ou subjectives) sont prégnantes en Belgique auprès des non-utilisateurs du vélo par exemple. A ce titre, le schéma ci-dessous décrit les cas où une séparation physique entre les usagers est nécessaire ou ceux où la mixité peut être envisagée. Ce choix s'opère généralement en fonction de deux variables : le nombre de véhicules et la vitesse de circulation. D'autres paramètres, plus locaux (dénivelé, courbe, ...) peuvent également entrer en ligne de compte.



Source: Bruxelles Mobilité – Aménagements Cyclables séparés de la chaussée, p. 7 citant Dupriez, 1 - Quel aménagement choisir ? 2012, p7

La question de la mixité de trafic dans les rues piétonnes, entre usagers faibles (piétons et cyclistes, mais aussi trottinettes et autres engins de mobilité électrique individuels) est également une réelle difficulté apparue ces dernières années. Ce point fait d'ailleurs l'objet d'une des mesures du PCM en cours de finalisation. Celui-ci ne tranche pas en faveur ou non de la mixité. Rappelons à ce titre qu'un réseau lisible et bien aménagé, et éventuellement plus spécialisé, limitera les zones de conflit.

L'exemple ci-dessous, une rue d'Amsterdam, est tout à fait répliquable à Louvain-la-Neuve et incite les différents usagers au partage de la route, tout en limitant la vitesse, en prévoyant des – trop nombreux - parkings voitures et vélos.



Quellijnstraat, Amsterdam, Google Street View (2019)

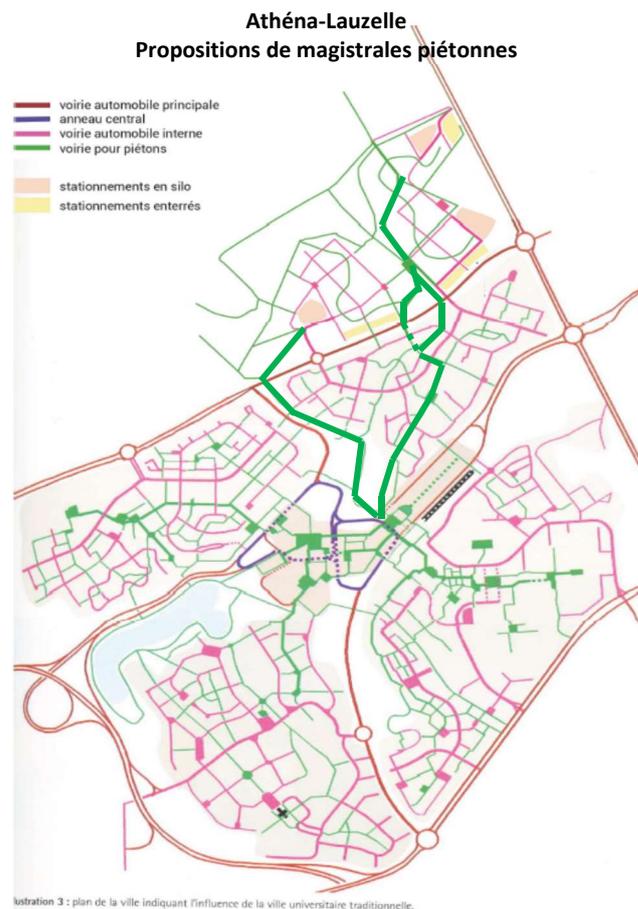
4.2.1. MODES ACTIFS

La taille de Louvain-la-Neuve, même après l'extension des nouveaux quartiers, est favorable à l'utilisation des modes actifs (marche, vélo et nouvelles formes de mobilité). Le schéma de circulation imaginé dès le début du développement de la ville peut encore fonctionner à une triple condition :

- Atténuation des effets barrières des boulevards de ceinture et poursuite des aménagements volontaristes en faveur du vélo et de la marche
- Amélioration de la signalisation dans la ville (temps de parcours et itinéraires) et autour de la ville (lien avec les itinéraires principaux)
- Poursuite de la densification des quartiers et zones d'activité économique

4.2.1.1. A pied

Des magistrales (= des axes particuliers du réseau piétons/cyclable qui permettent de rejoindre les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs ou culturels grâce à des aménagements lisibles, agréables et confortables) piétonnes et cyclables doivent être définies, mises en œuvre et communiquées afin d'orienter les flux de personnes selon une hiérarchie claire et intuitive.



Magistrales piétonnes imaginées dans le cadre du développement du quartier Athéna Lauzelle – INESU 2020)

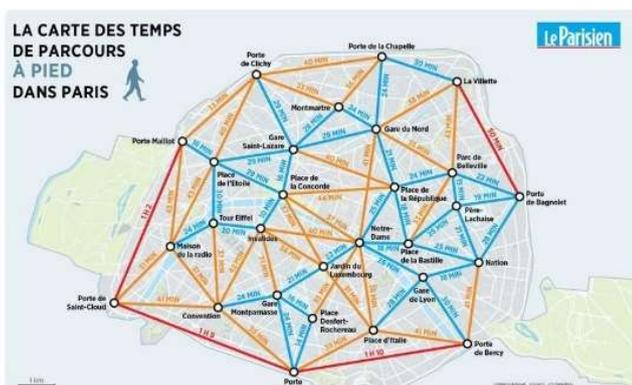
Ce n'est un secret pour personne : s'orienter dans Louvain-la-Neuve lorsqu'on y arrive pour la première fois n'est pas chose aisée. A ce titre, des initiatives prises à Londres, Vienne ou plus récemment Bruxelles visent à offrir une carte piétonne d'un nouveau type. L'idée est que la carte n'est plus orientée vers le Nord, mais bien en fonction de son contexte de mise en œuvre, offrant des points de repère directement et facilement identifiables aux usagers.



Source : Google Image 'carte piéton Londres', Transport for London

Mesure : définition, en concertation avec les autorités communales et des acteurs de la ville, de magistrales piétonnes et aménagement de celles-ci.

Les temps de parcours entre pôles d'activités au travers de la ville gagneraient à être communiqués via un affichage simple et léger, à l'instar de ce que la STIB avait réalisé en 2015.



Source : [Le Parisien 2019](#)

Mesure : amélioration de la signalétique en proposant notamment les temps de parcours, à l'instar de la signalisation déjà en place entre les gares routières et ferroviaires de Louvain-la-Neuve.



Source : [STIB Stories, 2015](#)

Là où des croisements avec des flux motorisés sont inévitables, les aménagements doivent prioriser les piétons (feux, trottoirs traversants, passages piétons courts, éclairés et aménagés...). Quand cela est nécessaire, des passerelles et trémies d'une largeur généreuse doivent rendre la marche directe, sûre et agréable et doivent prévoir la cohabitation avec les deux-roues et autres engins de mobilité individuelle.

L'état des piétonniers et trottoirs doit également faire l'objet d'une attention particulière tant dans leur entretien régulier (préventif) qu'en période automnale ou hivernale (curatif). Les outils mobiles (cf. plus haut BetterStreet ou FixMyStreet) sont d'une aide précieuse pour remonter les manquements vécus. Par ailleurs, une attention particulière doit être portée au mobilier HORECA qui, à certains moments, a tendance à rogner sur l'espace piéton au détriment des circulations, notamment sous les coursives en cas de pluie.

4.2.1.2. A vélo

A l'instar du réseau piéton, Louvain-la-Neuve doit mieux canaliser les flux – grandissant - de cyclistes. Cela doit se faire sur le territoire par la définition d'un réseau aménagé et communiqué (=magistrales cyclables).

Une fois les limites citadines atteintes, il faut avouer que le réseau cyclable n'est plus évident et manque de cette lisibilité et continuité. Le plan cyclable de 2012 ainsi que le PCM 2019 ont fait la proposition suivante en termes de réseau interne. Nous pensons que la réflexion doit être encore davantage poussée afin d'intégrer les développements futurs (Athéna Lauzelle, Monnet II, ...).

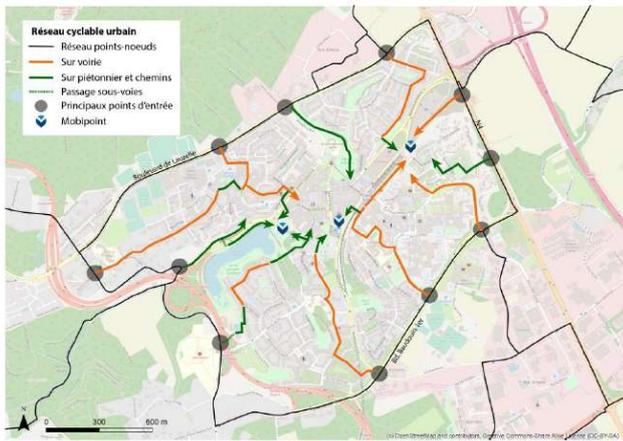


Figure 12 - Liaisons cyclables entre les entrées et l'hypercentre de LLN
Source : Openstreetmap

Source : PCM Louvain-la-Neuve 2020, document de synthèse p.20

Mesure : définition, en concertation avec les autorités communales et des acteurs de la ville, de magistrales cyclables et l'aménagement de celles-ci.

Athéna-Lauzelle Proposition de magistrales vélos

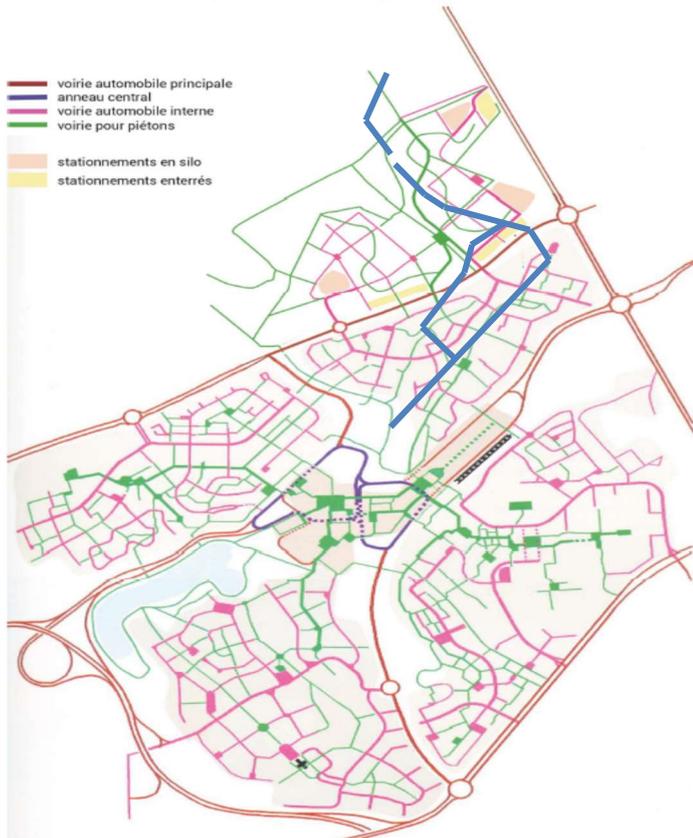
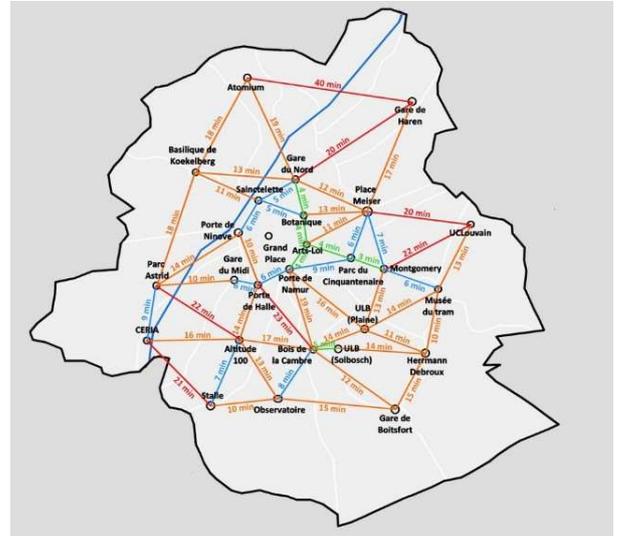


Illustration 3 : plan de la ville indiquant l'influence de la ville universitaire traditionnelle.

Magistrales cyclables imaginées dans le cadre du développement du quartier Athéna Lauzelle – INESU 2020)

Les conflits entre piétons et cyclistes peuvent apparaître çà et là et constituent une source d'insécurité – jusqu'à ce stade subjective – pour les piétons. C'est pourquoi ce réseau cyclable (ou mixte) doit proposer des alternatives intéressantes singulièrement en heures de pointes.

Les temps de parcours entre pôles d'activités au travers de la ville gagneraient à être communiqués via un affichage simple et léger – éventuellement simplement au travers d'une campagne d'information, à l'instar de ce qu'on voit apparaître à Bruxelles et Paris.



Source : compte Twitter 'un bullit dans la ville'

En termes de services et en matière de développement urbain, un opérateur de vélos partagés, en free-floating ou en station-based devrait pouvoir offrir un service à l'ensemble de la population sur le territoire. D'autres services, comme le prêt/la location de remorques pour vélos, se développent ailleurs et seraient une réelle plus-value pour encourager les usagers de la ville à abandonner leur véhicule. La remorque permet de faire ses courses ou déménager des grandes pièces d'un endroit à l'autre de la ville en évitant de devoir faire venir un véhicule au pied de(s) immeuble(s) concerné(s).



La remorque de l'asbl 'remarquable' à l'ULB, <https://www.remarquable.be/>

Concernant les nouveaux développements du quartier Athéna-Lauzelle, il est important de prévoir dès le départ un service de vélos partagés qui permettent de transporter soit des personnes (enfants) soit du matériel (courses, meubles...). Ces ressources sont par conséquent mutualisées et peuvent servir à l'ensemble des habitants. La gestion est confiée à un animateur de quartier, comme celle des parkings et autres services à communautariser. Une offre similaire pourrait être développée pour les étudiants et personnel de l'université ainsi que pour les entreprises du parc afin de leur permettre de faire leurs courses sur le temps de midi, par exemple.

Mesure : L'UCLouvain soutiendra – voire suscitera – la mise en place d'une offre mutualisée de véhicules 2-roues.



Source : « En vélo biporteur avec ses 6 enfants - Blog « elles font du vélo »



Sources : Google Photos « vélo cargo et transport marchandises à vélo »

4.2.1.3. PMR et PBS

Selon le principe de 'qui peut le plus, peut le moins', il importe que l'ensemble des aménagements que l'UCLouvain réalise prenne en compte l'accessibilité des PMR et PBS.

Pour rappel, on estime que 30% de la population peut être considérée comme PMR ou PBS: que ce soit de manière temporaire (de situation) ou permanente (déficience ou âge).

Il en va tout aussi bien des bâtiments dont nous avons la charge (logements, académiques, scientifiques ou administratifs) que des accès (voiries, trottoirs, parkings...) et espaces publics (places, espaces verts, équipements divers)

Mesure : l'UCLouvain envisagera le référencement de ses bâtiments sur la plateforme access-city qui évalue l'accessibilité des lieux ouverts au public pour l'ensemble des handicaps.

4.2.1.4. Micromobilité

Le développement de la micromobilité (individuelle et souvent motorisée et électrique) est un phénomène relativement récent dans les villes de la taille de Louvain-la-Neuve.

Ces véhicules présentent un intérêt certain notamment pour les distances intermédiaires entre la marche et le vélo et sont à ce titre particulièrement adaptées au développement de Louvain-la-Neuve et de ses nouveaux quartiers et pôles économiques et culturels. Ils participent des solutions permettant aux usagers d'abandonner leur voiture. Ils sont en outre très adaptés à la combinaison des modes : ils complètent idéalement un trajet en transport en commun ou en voiture (depuis par exemple un parking de délestage).

Leur développement est de 2 ordres (souvent consécutifs) :

- Acteur (privé) qui offre un service en mobilité servicielle (free-floating ou station-based) avec un paiement à l'usage
- Achat privé lorsque l'expérience a été concluante.

Concernant les premiers acteurs, la ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a pris la décision, le 25 juin 2019, d'imposer une licence « relative à la location de véhicules de cyclopartage en libre-service (free-floating). Celle-ci est relativement contraignante et est de nature à décourager toute initiative.

Bien entendu, il faut veiller à leur bonne intégration dans le tissu urbain et sur les voies de circulation ainsi qu'à la cohabitation avec les autres usagers. La problématique est la même que pour la cohabitation

entre vélos et piétons et il faut également y être très attentifs, notamment dans les rues en forte pente où les freins des véhicules sont souvent trop peu efficaces. L'utilisation du réseau viaire pour automobiles est sans doute à encourager (en dehors de l'anneau central), moyennant aménagement de celui-ci.

Favoriser leur développement passe par des mesures encourageantes :

- Le développement de l'offre
- Un réseau viaire de qualité : la plupart des engins sont munis de petites roues pleines qui sont très sensibles à la qualité du revêtement
- Des itinéraires conseillés (cf. vélo)
- Les possibilités de stationnement : au travail, à l'auditoire, au kot, à l'appartement (espace dédié, cf. vélo)
- De la capacité de recharge

Mesure : l'UCLouvain veillera à la bonne intégration des nouveaux engins de mobilité dans le trafic existant ainsi que la cohabitation de ceux-ci avec les voitures et les piétons. A ce titre, des itinéraires spécifiques et communs avec les vélos doivent être proposés. Des aménagements spécifiques (parking, recharges...) peuvent être prévus aux endroits de forte demande.

4.2.2. TRANSPORTS EN COMMUN

4.2.2.1. Bus

Le territoire de Louvain-la-Neuve comprend 28 arrêts (56 poteaux) et offre dès lors une desserte relativement fine de l'ensemble de la ville. La majorité des lignes sont radiales et imposent un passage par le centre, qui est par conséquent très accessible. Les quartiers de l'Hocaille et des Bruyères sont desservis par une ligne commune (la 31) qui les relie au centre-ville et à la gare d'Ottignies. Certains quartiers sont moins bien desservis : c'est le cas du Biéreau et de Lauzelle.

Une étude fine de la demande pourrait mettre en évidence l'intérêt pour une ligne de desserte locale à condition que les temps de parcours restent de l'ordre des déplacements à pied ou à vélo, voire en micromobilité.

Mesure : étudier, avec l'OTW, la nécessité de mettre en place une desserte locale à l'échelle de Louvain-la-Neuve.

Enfin, l'offre de transport public doit être adaptée, voire étendue, afin de desservir de manière attractive les nouveaux développements. Ceux-ci prévoiront, en accord avec le principe STOP, les aménagements et infrastructures nécessaires dès le début.

Mesure : s'assurer que les nouveaux développements seront desservis par une offre de transport public attractive et lisible en contrepartie d'une place de choix laissée à ceux-ci dans les aménagements.

4.2.2.2. Covoiturage

Le covoiturage à l'échelle de la ville n'a pas vraiment de sens. Par contre, une forme d'autostop organisé depuis la gare des bus et/ou SNCB, en lien avec notamment la zone d'activité pourrait être promue au sein des entreprises afin d'assurer le last-mile.

A ce titre, les zones de Kiss&Ride adjacentes à ces 2 pôles sont intéressantes et doivent être maintenues ou développées. De même, le long des axes structurants et dans les parcs scientifiques, le covoiturage peut être encouragé. C'est par ailleurs le sens des Mobipoints évoqués dans le Stratégie Régionale de Mobilité et qui devraient être mis en place rapidement à Louvain-la-Neuve.

Mesure : L'UCLouvain définira les meilleurs emplacements pour l'établissement des Mobipoints et fera en sorte que ceux-ci se développent, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment par la mise à disposition des espaces nécessaires au rassemblement d'une offre multimodale intégrée.

4.2.2.3. Carsharing

La mobilité partagée se développe de manière rapide dans les villes, notamment via les possibilités offertes pour les vélos et les trottinettes (électriques). Il n'y a pas de raison pour que ce phénomène ne percole pas pour les voitures. Cambio est d'ailleurs bien implanté dans le paysage belge et à Louvain-la-Neuve. D'autres acteurs existent ou tente d'entrer sur le marché. On estime habituellement qu'un véhicule Cambio remplace 8 à 13 véhicules privés, ce qui a d'énormes conséquences positives à la fois sur le budget des ménages, mais également sur les besoins en stationnement et donc potentiellement et in fine sur le Redevance Unique d'Infrastructures (RUI).

Mesure : L'UCLouvain doit soutenir l'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.

Différents niveaux d'autopartage sont possibles : à l'échelle d'un quartier, d'une ville ou même entre particuliers.

Mesure : L'Université, en tant qu'employeur, pourrait également promouvoir la solution auprès de

son personnel. C'est déjà le cas mais la promotion du service ainsi que son accès gagneraient à être améliorés.

4.2.2.4. Taxi

Le taxi pour circuler dans Louvain-la-Neuve est sans doute peu pertinent, ou alors pour des publics fragilisés et/ou dit captifs (et nécessitant éventuellement un équipement particulier du véhicule). N'oublions pas non plus la proximité de l'hôpital qui peut créer des besoins spécifiques en liaisons courte distance.

Dans quelques villes, on voit se développer également des services de taxi à vélo (trporteur ...) qui constituent une alternative intéressante car non polluante, peu bruyante, efficace sur courte distance et qui cohabitent relativement bien avec les piétons. Cette idée de service est à creuser.

4.2.3. AVEC UN VÉHICULE PRIVÉ

4.2.3.1. Voiture

Plusieurs possibilités d'intervention sont plausibles afin d'à la fois augmenter la capacité, améliorer la fluidité et la sécurité, tout en veillant à maîtriser les vitesses sur les boulevards et en encourageant les modes actifs pour les déplacements internes.

Les modèles actuels sont les plans de circulation de Gand ou Louvain – même si ces villes sont de tailles bien supérieures à Louvain-la-Neuve.

A Louvain, en seulement une année, la mise en place d'un plan de circulation (et de stationnement, voir ci-dessous) a réussi à provoquer un véritable shift modal.

Les parts modales ont évolué comme ceci :

- Vélo : +32%
- TC : +12%
- Voiture : -8% en centre-ville
- Pollution de l'air : jusqu'à -60%

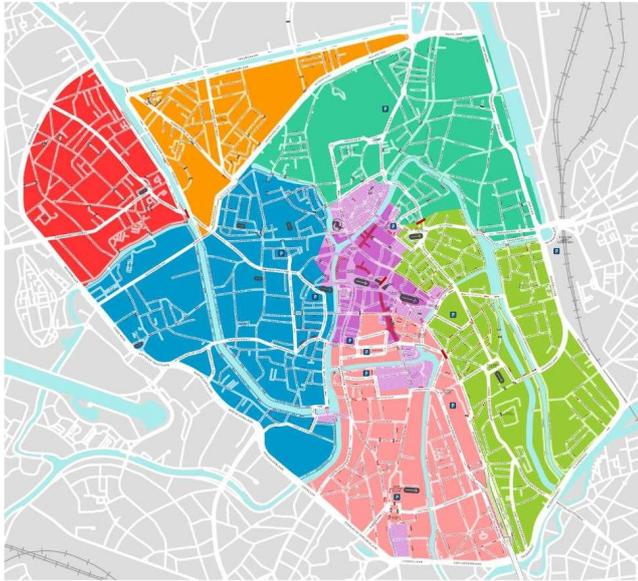


Source : [Plan de circulation de Louvain](#)

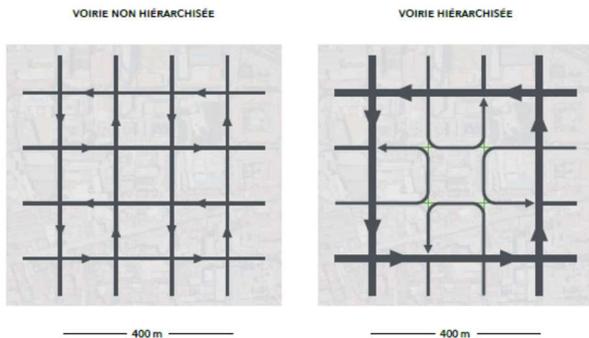
Des résultats similaires ont été obtenus à Gand :

- Vélo : +25%
- Transport public : +8%
- Voiture : -12% à l'heure de pointe

La stratégie mise en place à Gand consiste à diviser de la ville en 6 districts. Aucune liaison automobile ne permet de passer d'un district à l'autre (il faut prendre le périphérique).



Source : [Plan de circulation de Gand](#), p.11

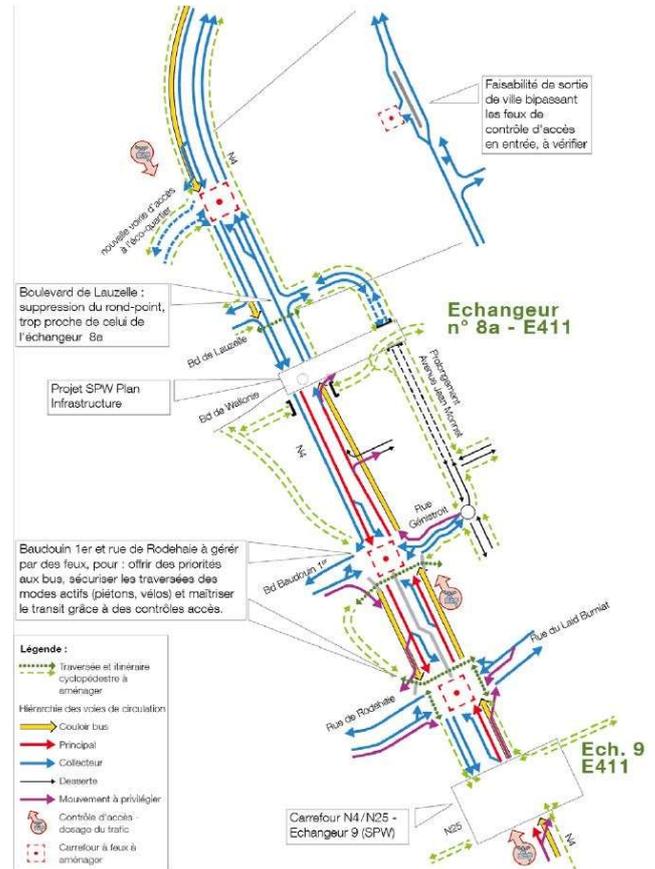


Source : [Paris en selle, guide des aménagements cyclables](#), 2019.

C'est pourquoi, nous suggérons d'élaborer une stratégie similaire pour Louvain-la-Neuve qui, initialement avait été prévue dans la conception de la ville mais qui souffre encore de quelques exceptions (Champs Vallée, avenue des Arts, parking des Sciences) qui en réduisent la portée. Le cadennassage des quartiers pourrait être facilement acquis à condition de fermer quelques liens routiers existants, tout en veillant à une perméabilité pour les Transport publics, les piétons et les cyclistes. Des moyens techniques existent à cette fin comme les bornes rétractables, ou les barrières automatiques.

Le PCM préconise déjà le réaménagement des axes suivants en vue de limiter le trafic de transit et de le reporter vers la E411, la N25 ou la N238 (cf. plus haut) :

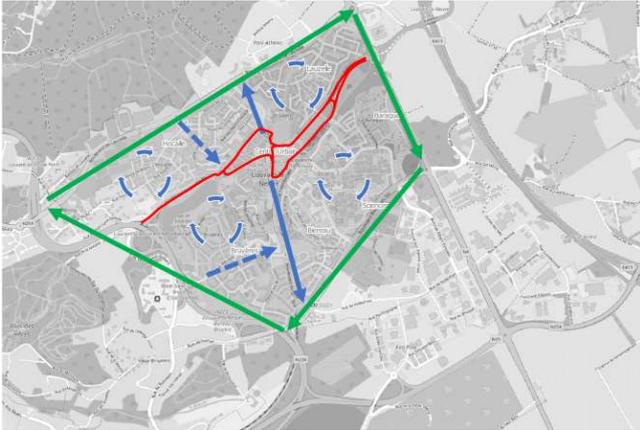
- La mise en boulevard urbain de la portion de la N4 entre le carrefour Baudouin 1er et celui de Lauzelle ;
- La transformation des boulevards de Lauzelle et Baudouin 1er en boulevards urbains



Synthèse PCM Louvain-la-Neuve, p41

Afin d'aller plus loin dans la logique, nous préconisons d'évaluer la faisabilité de la mise à sens unique les différents boulevards tel que décrit ci-dessous selon différentes combinaisons :

	Rocade bidirectionnelle	Rocade horaire	Rocade Anti-horaire
Boulevards Nord et Sud bidirectionnels			
Boulevards Nord et Sud Entrants			
Boulevards Nord et Sud Sortants			
Boulevard Nord et Sud alternés			

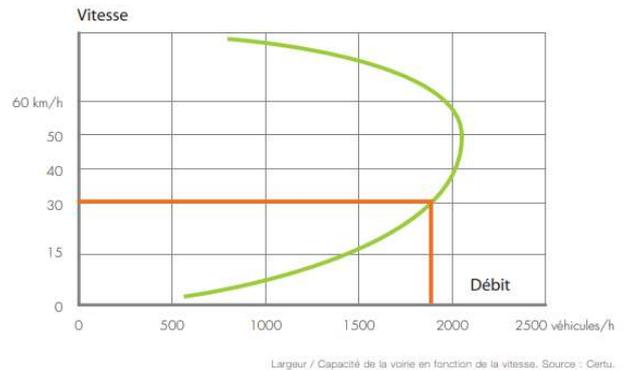
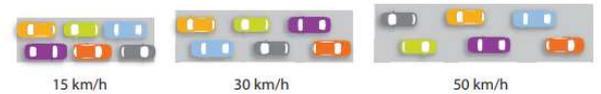


La mise à sens unique des boulevards Nord, Est (N4) et Sud permet de libérer de la place pour des pistes cyclables confortables et sécurisées ainsi que des sites propres pour les bus.

Mesure : étudier la possibilité de rendre les boulevards périphériques monodirectionnels afin de récupérer de l'espace pour les modes alternatifs.

Une limitation de vitesse sur les boulevards à 50km/h (au lieu des 70 ou 90 actuels) permet d'augmenter la capacité, mais surtout améliore la qualité de vie (pollution sonore) et la sécurité à la fois subjective et objective.

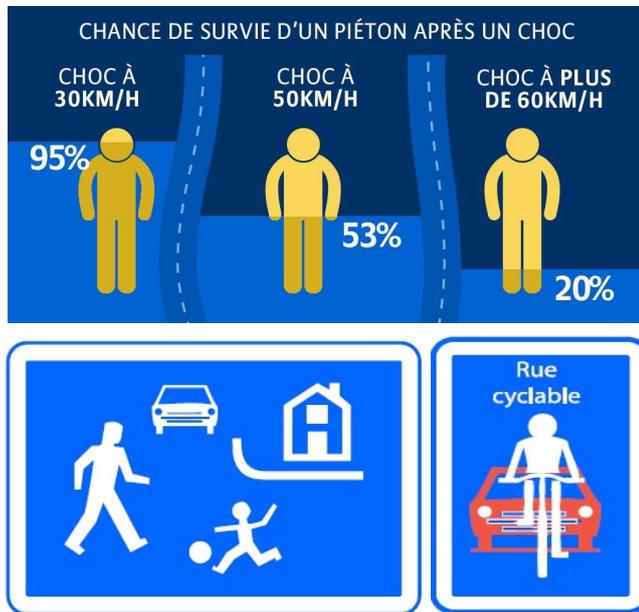
Contrairement à ce que beaucoup imaginent, les capacités maximales d'écoulement du trafic ne correspondent pas à des vitesses élevées. On constate en effet que, sur des voiries urbaines, le débit maximum se situe autour de 50 km/h. A 30 km/h, le débit est encore excellent. Toutefois, les limites de capacité dépendent aussi des capacités d'écoulement aux carrefours, en particulier en agglomération. La limitation de la vitesse à 30 km/h permet de réduire les émissions d'oxyde d'azote (NOx) des véhicules à moteur et d'économiser du carburant. Les effets positifs s'expliquent surtout par une conduite plus calme et plus régulière : finies les accélérations brusques suivies de coups de freins. En effet, les gains dus à la diminution de la vitesse proprement dite, de 50 à 30 km/h, sont très minimes, mais la manière de conduire joue un rôle extrêmement important. Il s'agit donc d'être attentif à ce que les aménagements créés diminuent bien la vitesse mais n'encouragent pas les freinages et accélérations successifs.



Largueur / Capacité de la voirie en fonction de la vitesse. Source : Certu.
 Largeur / Capacité de la voirie en fonction de la vitesse.
 Source : Certu

Mesure : encourager la mise en place d'une limitation à 50km/h, voire localement à 30km/h, sur les boulevards périphériques, tout en veillant à leur réaménagement en conséquence.

En matière de sécurité routière, et afin de préserver son modèle de ville piétonne, l'université doit soutenir le passage à une limite de vitesse fixée à 30km/h en intra-muros tel que préconisé dans le PCM. Dans les quartiers, les zones de rencontres et les rues cyclables peuvent être des instruments intéressants.



Panneaux zone de rencontre et rue cyclable

Mesure : L'UCLouvain soutiendra le passage à une limitation à 30km/h, voire 20km/h, sur les voiries de desserte locale (intramuros).

Enfin, lorsque la largeur le permet et s'il est nécessaire de maintenir la voirie à double sens pour les automobiles, la voie centrale banalisée peut également concourir à apaiser la ville et à encourager les modes actifs. Ce dispositif est particulièrement adapté en entrée d'agglomération, notamment afin de créer un effet de porte. Il permet aux cyclistes d'avoir une continuité d'aménagement alors que ce sont les véhicules qui doivent, afin de se croiser, sortir de leur voie. D'après la CEREMA, « Cet outil peut être utilisé dans les cas où les contraintes géométriques et circulatoires rendraient impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels (bandes, pistes, etc.). La CVCB (ndlr = voie centrale banalisée) permet notamment de proposer une continuité cyclable entre deux aménagements cyclables plus traditionnels pour franchir des points durs.



Voie centrale banalisée - Source : Cerema

Mesure : encourager la mise en place de voies centrales banalisées là où cela s'avère pertinent.

Enfin, compte tenu de la concentration de public jeune, les actions relatives à la conduite sous-influence (alcool mais aussi drogues et médicaments) doivent être poursuivies avec l'ensemble des acteurs concernés. Des actions de sensibilisation sur les conséquences de la distraction au volant (GSM...) peuvent aussi être intéressantes.

Mesures : Promouvoir le label 'Back Safe' de l'AWSR au sein du Campus.

Mesure : Engagement de l'université sur la charte GO FOR ZERO qui vise à réduire le nombre de victimes sur la route.

4.2.3.2. Deux-roues motorisés

En matière de deux-roues motorisés, la recommandation n'est pas d'encourager ces modes dans un premier temps mais bien d'accompagner et de monitorer leur évolution. Plusieurs raisons à cela :

- La dangerosité du mode qui est celui qui compte le plus de victimes d'accidents et de décès
- Son côté polluant (émissions) et bruyant

Le développement des motorisations électriques offre toutefois des perspectives intéressantes, notamment en matière de bruit et d'émissions.

Nul besoin toutefois de prévoir des infrastructures spécifiques puisque ces engins partagent les réseaux avec les voitures.

Nous recommandons par conséquent de concentrer les efforts sur les modes actifs.

4.2.4. MARCHANDISES

L'arrivée à Louvain-la-Neuve est quelque peu déconcertante pour un novice. A fortiori si vous êtes un chauffeur de poids-lourds et que votre GPS a du mal à prendre en compte les 2 niveaux de circulation.

Nous proposons d'agir sur 2 plans :

- Infrastructures :
 - Installation d'une zone de stationnement provisoire avec borne d'information, interactive et personnalisable en entrée de ville, le long du boulevard de Wallonie
 - Centre de Distribution Urbain (voir ci-après)
- Communication clarifiée
 - La borne citée plus haut, avec impression d'un plan en fonction du commerce à livrer où sont renseignés l'itinéraire, le numéro de quai, le numéro de téléphone, les limites éventuelles.
 - Un travail avec les fournisseurs de cartographie afin de mieux prendre en compte les 2 niveaux de circulation, de clarifier les instructions GPS et de bien localiser les points de livraisons et commerces.
 - Il est également possible de travailler sur un système d'information dynamique qui guiderait le camion pas à pas sur son itinéraire vers le quai.

Mesure : Installation d'une zone d'information et d'orientation pour les poids-lourds en bordure du boulevard de Wallonie. Cette zone d'arrêt pourrait être rendue obligatoire à tous les véhicules dépassant un certain tonnage, et éventuellement couplée à une station de pesage (voir ci-dessous).

Parallèlement à ces dispositifs, une réflexion sur la création d'un centre de distribution urbain paraît tout à fait appropriée (voir ci-dessous).

Enfin, de trop nombreux véhicules circulent quotidiennement sur la dalle, causant des nuisances, un sentiment d'insécurité pour les usagers des piétons, et des problèmes éventuels d'atteinte à la structure de la dalle (tonnage, dynamique, étanchéité...).

Le respect strict des horaires d'accès (proposition : fermeture à 10h), couplé à un contrôle également plus strict des autorisations d'accès et des tonnages sont des mesures relativement faciles à mettre en œuvre et qui auraient un effet immédiat sur la qualité de vie dans le centre.

Mesure : Soutenir la ville dans l'instauration d'un contrôle plus strict de qui (et quand) on peut accéder à la dalle via des systèmes de contrôle d'accès électroniques.



Mesures proposées dans le cadre de ce chapitre :

L'UCLouvain proposera de rassembler l'ensemble des gestionnaires de réseaux afin que le territoire de Louvain-la-Neuve se dote d'un outil de remontée des problèmes d'infrastructures par les usagers.

L'UCLouvain veillera à la 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.

L'UCLouvain proposera la définition, en concertation avec les autorités communales et des acteurs de la ville, de magistrales piétonnes et l'aménagement de celles-ci.

L'UCLouvain encouragera l'amélioration de la signalétique en proposant notamment les temps de parcours, à l'instar de la signalisation déjà en place entre les gares routière et ferroviaires de Louvain-la-Neuve.

L'UCLouvain proposera la définition, en concertation avec les autorités communales et des acteurs de la ville, de magistrales cyclables et l'aménagement de celles-ci.

L'UCLouvain soutiendra – voire suscitera - la mise en place d'une offre mutualisée de véhicules 2-roues.

L'UCLouvain envisagera le référencement de ses bâtiments sur la plateforme [access-city](#) qui évalue l'accessibilité des lieux ouverts au publics pour l'ensemble des handicaps.

L'UCLouvain veillera à la bonne intégration des nouveaux engins de mobilité dans le trafic existant ainsi que la cohabitation de ceux-ci avec les voitures et les piétons. A ce titre, des itinéraires spécifiques et communs avec les vélos doivent être proposés. Des aménagements spécifiques (parking, recharges...) peuvent être prévus aux endroits de forte demande.

L'UCLouvain évaluera avec l'OTW la nécessité de mettre en place une desserte locale à l'échelle de Louvain-la-Neuve.

L'UCLouvain doit s'assurer que les nouveaux développements seront desservis par une offre de transport public attractive et lisible en contrepartie d'une place de choix laissée à ceux-ci dans les aménagements.

L'UCLouvain définira les meilleurs emplacements pour l'établissement des Mobipoints et fera en sorte que ceux-ci se développent, en collaboration avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment par la mise à disposition des espaces nécessaires au rassemblement d'une offre multimodale intégrée.

L'UCLouvain doit soutenir l'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.

L'Université, en tant qu'employeur, pourrait également promouvoir le carsharing auprès de son personnel. C'est déjà le cas mais la promotion du service ainsi que son accès gagneraient à être améliorés.

L'UCLouvain étudiera la possibilité de rendre les boulevards périphériques monodirectionnels afin de récupérer de l'espace pour les modes alternatifs.

L'UCLouvain encouragera la mise en place d'une limitation à 50km/h, voire localement à 30km/h sur les boulevards périphériques, tout en veillant à leur réaménagement en conséquence.

L'UCLouvain soutiendra le passage à une limitation à 30km/h, voire 20km/h, sur les voiries de desserte locale (intra-muros).

L'UCLouvain encouragera la mise en place de voies centrales banalisées là où cela s'avère pertinent.

L'UCLouvain envisagera la promotion du label 'Back Safe' de l'AWSR au sein du Campus.

Engagement de l'université sur la charte GO FOR ZERO qui vise à réduire le nombre de victimes sur la route.

Installation d'une zone d'information et d'orientation pour les poids-lourds en bordure du Boulevard de Wallonie. Cette zone d'arrêt pourrait être rendue obligatoire à tous les véhicules dépassant un certain tonnage, et éventuellement couplée à une station de pesage (voir ci-dessous).

L'UCLouvain soutiendra la ville dans l'instauration d'un contrôle plus strict de qui (et quand) on peut accéder à la dalle via des systèmes de contrôle d'accès électroniques.

4.3. STATIONNER À LOUVAIN-LA-NEUVE

Objectifs et principes

Les véhicules privés nécessitent non seulement de l'espace - public ou privé - pour se mouvoir, mais également lorsqu'ils ne sont pas utilisés... et c'est le cas 95% du temps de vie d'une voiture. Il faut donc les entreposer en prévoyant du stationnement. On estime qu'une place de parking pour une voiture occupe entre 25 et 30m² (stationnement + zones de manœuvre). Le coût d'un emplacement de parking est très variable mais on estime généralement celui-ci entre 5.000€ et 30.000€, dépendant de la localisation et de la structure du parking (aérien, sous-terrain, en structure...).

La maîtrise du stationnement (automobile) est un des leviers principaux de la politique de mobilité, notamment en ce qui concerne les déplacements domicile-lieu de travail : il conditionne pour partie le choix modal pour effectuer le trajet. On parle d' 'aspirateur à voiture' pour évoquer le phénomène qui veut que, comme un fluide, les voitures ont tendance à occuper l'ensemble de l'espace qui leur est réservé, voire à en déborder. La bonne nouvelle est que ce phénomène est également valable pour les autres modes, comme le vélo par exemple.

Le stationnement représente donc un coût certain pour la collectivité (espace consacré à du stationnement plutôt qu'à d'autres activités), pour l'individu (quand il est privé ou qu'il est payant) pour l'employeur (qui doit prévoir l'espace nécessaire et adapter son foncier en conséquence). Il est donc anormal que celui-ci soit gratuit ou bon marché pour les usagers de la ville.

Afin d'avoir une politique cohérente en matière de stationnement, il convient donc d'agir à la fois sur les infrastructures, mais aussi sur les règles, les tarifs, les normes (de construction).

Comme on vient de le voir, on peut par conséquent agir en matière de stationnement à 2 niveaux :

- le nombre d'emplacements en ayant une politique de diminution de ceux-ci au profit d'autres aménagements pour ceux qui existent, mais aussi une politique d'aménagement urbain qui limite leur nombre en prévoyant la mutualisation, la substitution par des services de mobilité partagée...
- les conditions d'accès à ces parkings, notamment ceux qui relèvent à 100% de l'UCLouvain et qui, à ce jour, sont par trop bon marché que pour avoir un effet levier sur la mobilité des étudiants et collaborateurs de l'UCLouvain



4.3.1. MODES ACTIFS

4.3.1.1. A pied

La fonction de « résidence » pour les piétons est capitale dans une ville et, a fortiori, dans une ville piétonne. C'est pourquoi un réseau de places, d'espaces verts et/ou bleus équipés de bancs publics, de terrasses, de fontaines et de dégagements suffisants pour permettre à la fois l'écoulement de flux et la rencontre plus « stationnaire » de groupes sont nécessaires. Tous les 50 à 100m, il faut offrir la possibilité aux piétons de s'asseoir, soit sur un banc, soit sur des murets ou des espaces dédiés. Aux arrêts de transport en commun également, la possibilité de s'asseoir (ou de s'appuyer : les assis-debout) doit être offerte. Les terrasses de l'HORECA doivent également pouvoir offrir ce genre d'espace tout en veillant à conserver les largeurs nécessaires à l'écoulement des flux (à tout le moins piétons) en heure de pointe.

Les équipements et interventions doivent en priorité se concentrer sur les magistrales piétonnes préalablement définies.

Par ailleurs, les bâtiments qui accueillent des fortes concentrations de public (auditoires, écoles, cinémas, théâtres, infrastructures sportives...) doivent disposer d'espaces extérieurs en suffisance pour permettre les rassemblements à la sortie sur l'espace public.

Mesure : en collaboration avec la ville, analyse des magistrales piétonnes et mise en place d'un plan d'aménagement en conséquence.

4.3.1.2. A vélo

Tout comme pour les réseaux viaires, les besoins des cyclistes en matière de stationnement sont assez variables et l'offre doit par conséquent être diversifiée.

En effet, les besoins vont du stationnement longue durée au stationnement de très courte durée, des simples vélos aux vélos cargos...



Comme déjà expliqué concernant le développement du vélo, cette ambition doit être revue afin de convaincre davantage de cyclistes de cette combinaison de transport.

Le « simple » respect des normes et prescriptions du Guide Communal d'Urbanisme (GCU), ne permettra pas de créer la rupture nécessaire.

AFFECTATION	DIMENSIONNEMENT
Logements	1 place/chambre si logement ≤ 120m ² brut avec min 1 place si studio
	1 place/chambre si logement > 120m ² brut avec min 2 places
	3 chambres d'étudiant équivalent à 1 logement
Bureaux ou commerces : personnel	1 place/75 m ² de bureau 1 place/40 m ² de surface commerciale nette
Commerces : personnel	Dérogation possible à l'offre ci-dessus 1 place/3 employés si surface > à 400m ²

Extrait du Guide Communal d'Urbanisme d'Ottignies-Louvain-la-Neuve concernant le stationnement vélo

Une chose est certaine : le vol de vélo est courant en Belgique et des solutions sécurisées sont nécessaires afin de rassurer le cycliste – qui bien souvent hésite à passer au vélo pour cette raison.

Le prix des vélos ayant tendance à augmenter, la question du coût du stationnement vélo n'est plus un tabou pour certaines catégories de cyclistes et pour autant que le service soit à la hauteur.

Par ailleurs, un réseau structuré de parking, le long des magistrales cyclables et aux entrées stratégiques du centre-ville participerait à la diminution des conflits entre cyclistes et piétons.

Si l'on part des besoins locaux, propres aux occupants 'permanents' d'un bâtiment, il est important de rapidement adapter l'offre de logement à cette nouvelle donne que constitue - ou devra constituer - le vélo. C'est ainsi que les normes de construction des nouveaux bâtiments doivent maximiser l'espace dédié au stationnement des vélos – tant dans les biens unifamiliaux que dans les immeubles collectifs. En Flandre, la règle est maintenant d'« un emplacement vélo par 'oreiller».

Le parc existant doit, lorsque c'est possible, également s'adapter en fonction des demandes de (renouvellement de) permis ou des opportunités de rénovations.

Les prescriptions pour la réalisation d'un parking vélo dans les règles de l'art font l'objet de différents guides. Rappelons-en les principales caractéristiques:

- En termes d'accès :
 - Accessibilité au local vélo doit être aisée depuis la voirie
 - Cheminement jusqu'à la porte de celui-ci est parcouru à vélo
 - Localisation concurrentielle par rapport aux emplacements pour les voitures
 - Éviter tout conflit et toute situation d'insécurité avec les autres usagers
 - Distance la plus courte possible par rapport aux accès piétons
 - À l'intérieur de l'immeuble
 - Surveillance (visuelle ou sociale)
 - Séparation personnel/habitants (LT) et visiteur (CT)
 - Largeur des accès: min 90cm (idéal 100cm) , éviter les portes successives
 - Portes coulissantes ou ouvre-portes
 - Diamètre de braquage: 280cm
 - Allées: min 120m
 - Eclairage: min 75lux
 - Contrôle d'accès là et quand c'est nécessaire
- En termes d'équipement
 - Pas de pinces-roues simples!
 - Modèles en U ou autres modèles (tulipe) permettant de sécuriser le cadre
 - Assez large pour pouvoir appuyer un vélo chargé (minimum 90cm)
 - Espace de manœuvre
 - Possibilité de recharge
 - Station de réparation

Ces caractéristiques doivent être prises en compte dès le départ dans la programmation des bâtiments que nous développons, mais également exigées des développeurs avec qui nous traitons.

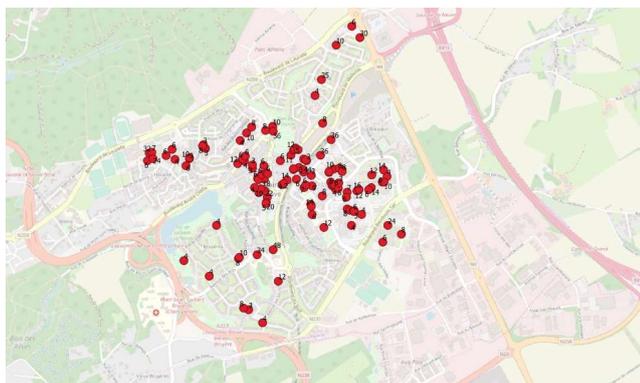
Mesure : Ajuster la programmation en prévoyant 1 emplacement vélo par résident dans les immeubles de logement et un emplacement vélo par 5 occupants permanents dans les bâtiments d'activité professionnelle.

De son côté, tant la ville que l'Université peuvent offrir des solutions externes et sécurisées. Les normes de stationnement existent dans de nombreuses publications qui doivent être imposées aux constructeurs (architectes, promoteurs, privés...). Il est utile de prévoir, à côté des contrôles d'accès et des structures fixes, des casiers pour pouvoir stocker l'éventuel matériel (casques, phares, vêtements de pluie...).



Les aspects de gestion et de coût, mais aussi d'esthétique doivent être pris en compte dès le départ. La mutualisation des emplacements (restreindre l'espace privatisé) lorsqu'ils occupent l'espace public doit être la norme afin de maximiser l'utilisation et de répondre aux différents besoins complémentaires (en journée et en soirée).

Il faut veiller à ce que la Ville développe l'offre en parkings vélos dans les zones destinées prioritairement aux habitants - et au besoin leur céder du terrain pour ce faire - alors que l'UCLouvain développe le stationnement vélos dans les zones académiques (auditoires et bâtiments administratifs, immeubles de kots). En ce qui concerne les parcs scientifiques, une révision de la norme de parking vélo doit offrir des capacités de stationnement vélos couverts et sécurisés sur chaque parcelle, la mutualisation y ayant moins de sens compte tenu de la densité. Par contre, dans la perspective de la mise en place d'un parking de persuasion en entrée de ville Extension Monnet, il serait intéressant de prévoir un parking vélo afin que les utilisateurs puissent réaliser le dernier kilomètre à vélo.



Stationnement vélo à Louvain-la-Neuve, source : relevé ADPI, 2017

Mesure : En collaboration avec la ville et les acteurs concernés, développer une vision à moyen terme sur le stationnement mutualisé des vélos en ville, la ville développant le stationnement au sein des quartiers alors que l'UCLouvain se centrerait sur les zones académiques.

Mesure : Développer davantage de collaboration avec la ville afin que celle-ci coordonne un réseau mutualisé de parkings vélos, éventuellement sur de terrains UCLouvain mis à disposition via des conventions à moyen terme.

Mesure : développer également ce genre d'approche dans les parcs scientifiques en collaboration avec la ville, la province et l'inBW.



Vue 3D du projet de parking vélo sur le parking Leclercq

Un parking vélo important à la gare des trains paraît indispensable et l'offre actuelle est non seulement disparate et peu lisible mais également peu esthétique et sécurisée.

A ce titre, le parking vélo du futur parking RER, bien qu'insuffisant et peu optimal dans sa localisation – ce que nous regrettons - doit être promu, une fois celui-ci accessible et équipé. La SNCB doit également garder la possibilité qu'il soit étendu en fonction de la demande. Il faut être ambitieux pour ce parking comme le sont les gares de Louvain ou Gand. Le plan

provincial de mobilité estimait, en 2011, les besoins en places de parking autour de la gare à +/-200. En fonction des développements prévus tant du côté de l'UCLouvain que de la vision de l'AOT sur le rôle des gares ferroviaires et bus de Louvain-la-Neuve, nous recommandons un parking de minimum 500 places à la gare SNCB, avec possibilité d'extension. Dans cette perspective, la SNCB doit être encouragée à envisager la mutation de place de stationnement voiture en place de stationnement vélo. Certains des emplacements pourraient être loués directement aux entreprises du parcs afin d'encourager la multimodalité.

Mesure : l'UCLouvain doit veiller au développement d'une offre de stationnement vélo en lien avec la gare SNCB. Elle doit faire pression pour que les ambitions à ce propos soient revues nettement à la hausse tant par la SNCB que par la ville et le TEC.

Du côté de la gare des bus (ou de sa future localisation), un parking vélo d'une centaine de places pourrait être prévu.

Mesure : étudier avec les acteurs concernés la mise en place d'un parking vélo en lien direct avec la gare des bus.



Photo : parking vélo gare de Louvain (crédit photo : Vertommen)



Photo : parking vélo sous la gare de bus de Gand

Concernant les pôles d'intérêt que constituent les différents auditoires, les écoles, les infrastructures sportives ou culturelles ou les commerces, des solutions de plus courte durée et infrastructures plus légères peuvent être mises en place : arceaux, arceaux sécurisés, emplacements couverts...

Il faut toutefois veiller à offrir une offre mutualisée en assurant soit l'interopérabilité des systèmes, soit en harmonisant ceux-ci afin que les usagers ne soient pas confrontés à une multitude de systèmes ou d'abonnements à l'échelle de la ville.

La recharge des vélos doit pouvoir être assurée sur certains des emplacements publics ainsi que dans les immeubles privés. A terme, ce sont environ 10% des places qui devraient être équipées de prises.

Mesure : l'UCLouvain tendra progressivement vers un équipement de 10% de ses emplacements vélos intérieurs avec des prises afin de permettre la recharge des vélos et autres engins de micromobilité.



Photos : parking Bikekeep à la gare de Louvain-la-Neuve

Exemple de station de réparation vélo

Mesure : Après la réalisation d'un cadastre des parkings existants - tous opérateurs confondus -, l'UCLouvain proposera la mise en place d'un plan intégré en matière de parkings vélos sécurisés soit via une harmonisation des systèmes, soit via une interopérabilité et une gestion centralisée à l'échelle du territoire. La collaboration avec l'ensemble des acteurs de la ville est importante, notamment en matière de financement des infrastructures.

Dans chaque quartier, une borne de réparation devrait également être mise à disposition afin de faciliter les petites réparations et le gonflage des pneus pour les personnes réalisant des déplacements pendulaires (personnel UCLouvain, étudiants, travailleurs...).

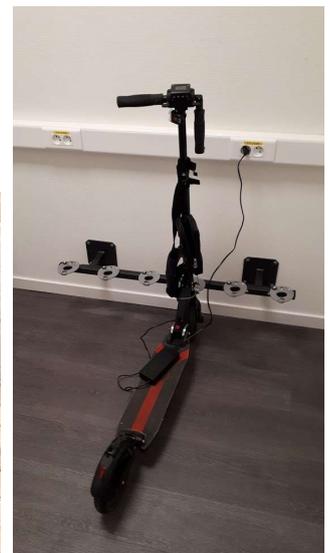
Mesure : en collaboration avec la ville, chaque quartier devrait être équipé d'une borne de réparation vélo.

4.3.1.3. Micromobilité

Des solutions pour le stationnement de courte durée - notamment de trottinettes - existent, sont peu encombrantes relativement faciles à mettre en œuvre - et peu coûteuses. Aux endroits où cela se justifie compte tenu de la densité d'activité, on peut envisager le placement de ce type de solutions.

A ce stade, il n'est pas nécessaire de prévoir la possibilité de recharger en extérieur.

Dans les bâtiments où cela s'y prête, des parkings peuvent également être prévus à l'intérieur - avec les vélos.



4.3.2. TRANSPORTS EN COMMUN

4.3.2.1. Train

Les priorités wallonnes en matière d'investissement sur le rail (à l'horizon 2025) recommandent, afin d'offrir davantage de liaisons vers/depuis Louvain-la-Neuve, de prolonger les quais de la gare. Cela permettrait non seulement d'accueillir des trains plus longs (convois de 4 rames type Desiro telles qu'utilisées actuellement mais limitées à 3 rames), mais également de pouvoir stationner des trains afin de faire démarrer directement leur service de Louvain-la-Neuve.

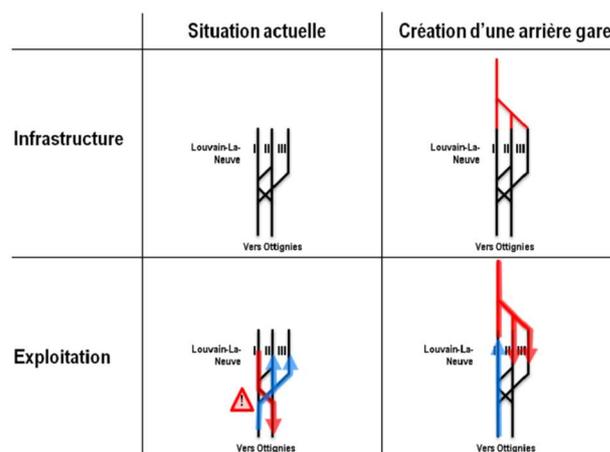


Rame Désiro en gare de Louvain-la-Neuve, Office du tourisme

D'autres projets, plus ambitieux, avait pourtant été approuvés par le Gouvernement wallon :

Le 7 novembre 2013, le Gouvernement wallon a pris la décision d'activer la construction d'une arrière-gare à LLN au cours du PPI 2013-2025. Cette infrastructure avait été proposée dans le plan TRITEL comme projet prioritaire visant à accroître la capacité de réception de la gare de LLN dans la perspective de la mise en service du RER.

Ce projet permettrait d'augmenter la capacité du binôme Ottignies-Louvain-la-Neuve et d'adapter celui-ci à son rôle de terminus (Louvain-la-Neuve) [...]. Concrètement, la capacité de réception du terminus en impasse de Louvain-la-Neuve serait augmentée. Dans sa configuration actuelle, celui-ci sera vraisemblablement à saturation à la mise en service du RER (cf. Etude de capacité du RER). Une configuration avec une arrière-garde, solution généralement adoptée dans les réseaux de métro, augmenterait la capacité de réception et permettrait de réaliser les manœuvres derrière la gare sans en perturber les départs. Cette solution est préconisée à Louvain-la-Neuve. Les emprises sont disponibles dans le prolongement des voies existantes. Il faudrait également étudier la faisabilité d'une quatrième voie à quai à Louvain-la-Neuve. [...]



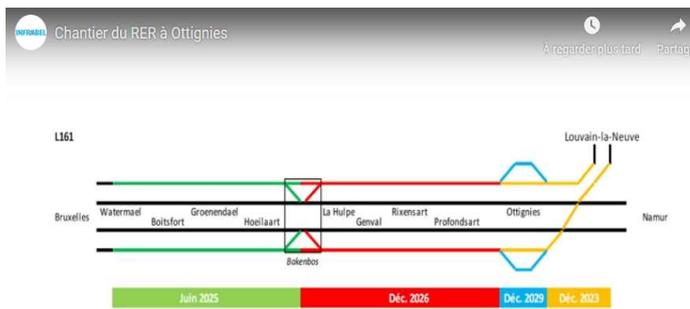
Projet prioritaire 2 : Augmentation de la capacité de la L161 et L161a dans la zone d'Ottignies – Louvain-la-Neuve, juin 2016

Pour des raisons inconnues, ce projet d'arrière gare a été abandonné, et serait maintenant sans doute incompatible avec les développements réalisés à Courbevoie. Il faut toutefois poursuivre la réflexion sur la qualification de la gare de Louvain-la-Neuve en tant que gare IC/IR ainsi que sur le choix de Louvain-la-Neuve en tant que gare principale de correspondance pour les navetteurs vers Bruxelles (en lieu et place d'Ottignies). Ceci justifierait davantage la création du P+R mais également les besoins d'une gare Bus ambiteuse.

C'est sans doute également dans cette optique qu'une demande de permis a récemment été déposée afin d'allonger les quais d'une cinquantaine de mètres en direction de Courbevoie. Cette prolongation à 350m « utiles » (environ 375m bruts) rendant possible :

- L'accueil de trains plus longs : par exemple de trains composés de 4 rames Desiro (=matériel RER) au lieu de 3 actuellement, voire de trains IC/IR si une décision en ce sens était prise
- L'optimisation de la connexion avec le P+R
- Le stationnement de 2 trains la nuit afin de faciliter la mise en service le matin

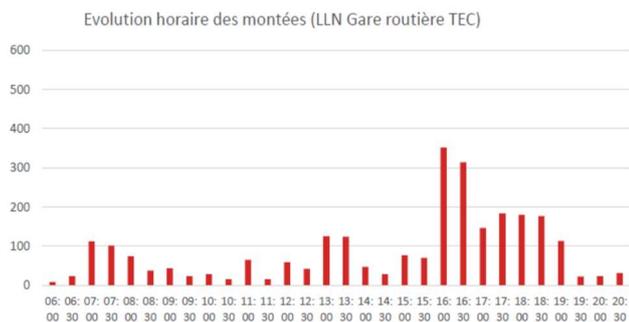
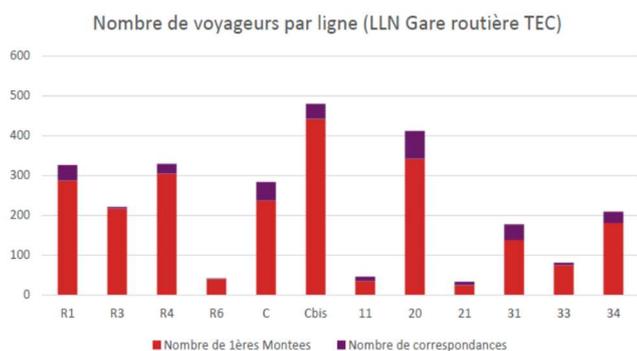
Mesure : L'UCLouvain doit faire en sorte de positionner Louvain-la-Neuve parmi les priorités wallonne en matière de desserte ferroviaire. A ce titre, elle doit être entendue tant par les Cabinets du ministre de la Mobilité régional et fédéral, mais également par la Cellule Ferroviaire du SPW et par l'AOT. Un accord avec la ville serait par ailleurs de nature à clarifier la demande.



Source : capture vidéo Infrabel 2019

4.3.2.2. Bus

Un autre dossier important sur lequel la ville, la Région (Cabinet, AOT et OTW) et le TEC, ainsi que l'université doivent se mettre d'accord concerne la future gare des bus de Louvain-la-Neuve. Le TEC a fait savoir que l'actuelle gare était trop petite. En 2016, on comptabilisait 2.650 montées par jour (11% de liaison bus-bus). Le TEC souhaite passer à une gare de minimum 15 quais, contre 9 à ce jour. Il s'agit donc à la fois de trouver une solution pour une extension et un éventuel déplacement de la gare des bus actuelle.



Source : PCM Louvain-la-Neuve, 2019

Les objectifs d'accessibilité, d'intermodalité (trains, mais aussi vélos et voitures, mobilités partagées, taxis, kiss&ride...) et durabilité doivent être pris en considération, ainsi que les développements futurs de la ville. La prise en compte des autocars 'longue distance' est également à envisager.

Afin d'accroître la capacité et donc l'offre - conformément aux objectifs régionaux - en maîtrisant l'impact

budgétaire, la tendance actuelle est à l'utilisation de bus articulés. Ceux-ci sont d'une longueur de 18m en lieu et place des 12m pour un bus standard. Ce qui a des conséquences sur la géométrie des quais et les espaces de circulation et donc sur la surface optimale à trouver.

Le type de véhicule (taille, motorisation...) et de service (à la demande, navettes autonomes...) va par conséquent sans doute évoluer. La future gare doit anticiper ces changements (notamment au regard des besoins exprimés).

Les besoins (tant en termes de quai que d'équipements complémentaires) doivent être davantage précisés et motivés par le TEC et l'OTW. A nouveau, il nous semble important d'avoir une vision claire de la part de l'AOT sur le rôle qu'il souhaite voir Louvain-la-Neuve jouer dans le futur, et notamment sur le développement à prévoir par rapport à Ottignies.

Il est important de veiller à conserver la gare dans le centre de gravité de ces différents publics, à un endroit où l'intermodalité devra être maximisée.



Intermodalité quai à quai à la Gare de Roxel, Allemagne, consulté dans le rapport [suivant](#), p. 113

Les options envisagées dans le PCM nous semblent intéressantes. Il est regrettable que l'étude n'ait pas permis de trancher pour l'une ou l'autre localisation, en concertation avec l'UCLouvain qui détient le foncier. Parmi les options envisagées, il nous semble indispensable de ne pas écarter les propositions en sous-sols, notamment au regard de la morphologie générale de la ville et de son système de transport. Les progrès en termes de motorisations disponibles participent également à cette possibilité.

Les futurs développements, notamment la mise en œuvre d'une ZAC dans le cadre de l'extension de Monnet, offrent sans doute d'autres possibilités d'exploitation et de localisation des équipements, à tout le moins pour les fonctions de temps d'attente et stockage des véhicules ainsi que les équipements à destination des chauffeurs (local, réfectoire, vestiaires et toilettes).

La localisation idéale doit faire l'objet d'une étude plus approfondie, sans exclusive, en présence des différents acteurs déjà cités.



Source : PCM Louvain-la-Neuve, 2019

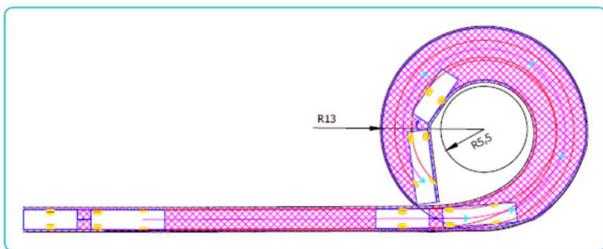


Illustration : rayons de courbure nécessaires afin qu'un bus réalise un tour complet. Source : TEC

Nos commentaires relatifs à la pré-étude du PCM sur les localisations possibles de la gare restent valables : « Concernant l'option 'Esplanade/station-service', nous qualifierions la proximité des équipements et services de bonne et non de moyenne, notamment au vu des différents développements programmés. Il s'agit aussi du plus grand espace disponible, en entrée/sortie de ville et qui encouragerait le dépose-minute en amont de l'anneau central. Cela réhabiliterait une fonction autrefois jouée par la place de l'Accueil. La pente présente à cet endroit est par ailleurs tantôt qualifiée de « bonne », tantôt de « dénivelé important » (slides 14 vs 19). En termes d'intégration paysagère, il nous semble que cette option ne pose pas de réel problème étant donné qu'on est déjà dans un espace dévolu à la voiture et aux transports. Les accès piétons et cyclables sont par ailleurs bons à cet endroit. La question des droits réels cédés constitue par contre un réel problème pour cette option.

L'option localisée au-dessus de la gare 'SNCB' engendre quant à elle des soucis en termes d'emprise soit sur l'anneau central (remettant en cause le fonctionnement global de celui-ci, avec de nombreux risques liés aux insertions dans le trafic déjà présentes et projetées) soit reportant la circulation des bus dans les quartiers périphériques.

Pour une manœuvre de retournement, les bus ont besoin d'un rayon extérieur de minimum 13m et intérieur de minimum 5,5m. Il n'y a pas de différence entre les modèles de bus (articulé ou non). Par contre, la longueur nécessaire pour la mise à quai passe de 10-25m à 40-45m, ce qui implique une emprise au sol plus importante.

La gare actuelle fait 0,38ha. La surface disponible entre l'esplanade et la pompe à essence est de 0,58ha, soit un peu moins que la surface prévue pour la nouvelle gare d'autobus de Wavre (160m*40m soit 0,4ha pour 13 quais) mais davantage que celle existant à Gembloux (150m*35m soit 0,52ha pour 12 quais).

Mesure : l'UCLouvain doit provoquer la discussion sur la localisation de la gare d'autobus afin que les études préalables soient lancées et que les budgets nécessaires soient bloqués le plus vite possible. Il faut mettre autour de la table la Région (Cabinet, AOT, OTW), le TEC Brabant wallon, la ville, la SNCB ainsi que l'UCLouvain.

En matière d'information aux voyageurs, il est important que les sociétés présentes sur le site (SNCB, TEC et éventuellement également autocars longue distance) mutualisent les systèmes.

4.3.2.3. Autocars

Comme déjà spécifié plus haut, il faut étudier la nécessité de prévoir, au sein de la future gare routière, la possibilité d'accueillir des véhicules de type autocars longue distance. Ceci afin d'inscrire Louvain-la-Neuve dans les réseaux nationaux et internationaux de ces nouveaux opérateurs.

A ce titre, un local couvert offrant des salles d'attentes confortables et équipées (casiers, distributeurs, sièges, toilettes...) est un plus indéniable.

4.3.2.4. Covoiturage

N/A, si ce n'est le réseau de dépose-minute déjà cité plus haut.

4.3.2.5. Carsharing

La localisation des services de carsharing en station doit permettre de couvrir l'ensemble du territoire de la ville en offrant un véhicule à moins de 300m de tout habitant.

Le futur quartier Athéna-Lauzelle offrira idéalement des emplacements de parking dédiés dès le début, à la fois dans les parkings-silos envisagés, mais pourquoi pas aussi éventuellement en intérieur de quartier, plus proches des habitations afin d'offrir un avantage supplémentaire à ce mode.

4.3.2.6. Taxi

Le stationnement des taxis est à prévoir notamment en lien avec les gares ferroviaire et routières.

4.3.2.7. Les Mobipôles

La SRM prévoit la création de Mobipôles sur l'ensemble du territoire.

« Les Mobipôles sont des lieux physiques, des « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.

Afin d'accroître son attractivité, des services de mobilité seront présents : espace d'attente éclairé et protégé des intempéries, offre de transports publics (train ou/et bus) avec système d'information et/ou de vente, stationnements sécurisés pour vélo, espace de dépose-minute, station de voiture partagée (après évaluation du potentiel), offre de stationnement pour voitures adaptée au contexte, desserte (locale) par taxi.

En fonction de la taille et de l'emplacement du Mobipôle, d'autres services optionnels sont également à considérer afin d'encourager son utilisation : zone d'attente conviviale, toilettes, douches, eau potable, cafétéria avec espace de coworking, car-wash, point relai pour la distribution de colis, crèches, dépose repassage, réparation de vélo, cours de conduite ... »

Cette stratégie semble tout à fait indiquée dans le cas de Louvain-la-Neuve et l'UCLouvain devrait la soutenir.



Les points Mobilité Source : Taxistop/autodelen.net

Mesure : L'UCLouvain doit veiller à ce que Louvain-la-Neuve s'inscrive parmi les projets pilotes en matière de mobipôle, en lien avec les décisions sur le rôle des gares ferroviaire et bus ainsi que du P+R.

4.3.3. AVEC UN VÉHICULE PRIVÉ

4.3.3.1. Voiture

Le mot d'ordre pour le stationnement des véhicules privés (voitures) est « mutualisation » : il faut, afin de limiter son emprise sur le territoire, miser sur la complémentarité des besoins et usages. Cette mutualisation permettrait en effet, selon les expériences existantes, de réduire les besoins totaux en parkings de 20 à 40%.

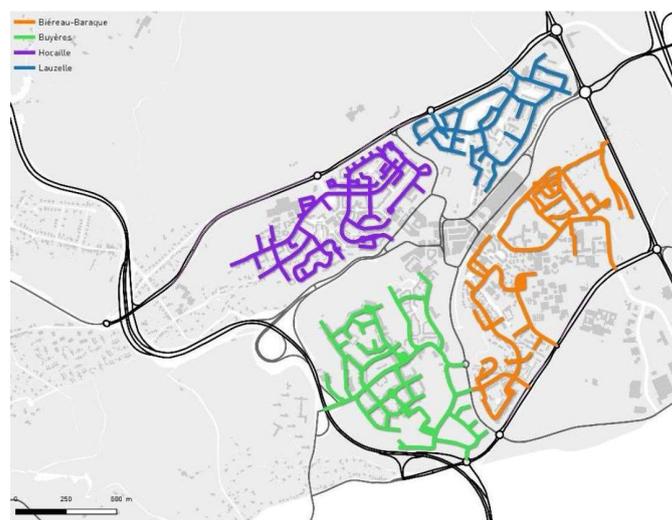
TYPES DE BESOINS SIMULTANÉS À SATISFAIRE	LE JOUR EN SEMAINE	LE SOIR	LA NUIT	LE SAMEDI APRES-MIDI
Habitat	45 à 55 %	80 à 90 %	95 à 100 %	60 à 70 %
Emploi	70 à 90 %	10 à 20 %	0 %	0 %
Commerce(s) (<2500 m ²)	50 à 75 %	10 à 30 %	0 %	100 %

Source : Cemathèque n°41, Stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?, 2015 p37

Mesure : L'UCLouvain veillera à la mise en place d'une gestion mutualisée des emplacements de parkings où et quand cela s'avère possible, et notamment en lien avec les nouveaux développements.

A ce titre, une distinction et, partant, une gestion différenciée (règles, tarifs...) des usagers doit être mise en place afin de séparer le stationnement courte durée du stationnement longue durée.

Le PCM 2019 fait des propositions de zonage du stationnement en voirie afin d'encourager les alternatives pour les déplacements intramuros. Nous rejoignons la proposition faite qui se calque également sur les circulations entre quartiers (cf. plus haut).



PCM Louvain-la-Neuve 2019 – Document de synthèse page 50

Le stationnement longue durée peut se faire à une certaine distance de la destination finale. Les étudiants qui arrivent en voiture pour passer la semaine en kot et ne bougent quasiment pas la voiture de la semaine peuvent être incités à stationner à distance,

après éventuellement avoir déposé leurs affaires à proximité de leur logement. Les travailleurs et étudiants qui passent la journée sur le site peuvent également être dirigés vers des parkings périphériques. A contrario, les clients, visiteurs, sportifs, consommateurs culturels qui viennent pour quelques minutes ou heures, doivent pouvoir trouver du parking à proximité immédiate de leur destination.

Afin d'obtenir des résultats, il est primordial de jouer sur deux aspects :

- Information des usagers (P-route, panneaux d'informations...)
- Des tarifs différenciés, voire des incitants financiers

En ce qui concerne les nouvelles constructions, l'UCLouvain doit agir afin d'obtenir des modifications du GCU, par trop conservateur dans le domaine de la mobilité :

- au niveau du nombre de places de parking voitures obligatoires
- au niveau du nombre de places de parking vélo obligatoires

A ce jour, les exigences communales font que chaque nouveau projet doit s'accompagner de la création d'un nombre minimum de places de parking. Cette exigence engendre de facto un accroissement de l'usage de la voiture. Il faut inverser cette logique et profiter des capacités importantes non exploitées en centre-ville par exemple afin d'optimiser l'ensemble de l'offre de stationnement sur le territoire.

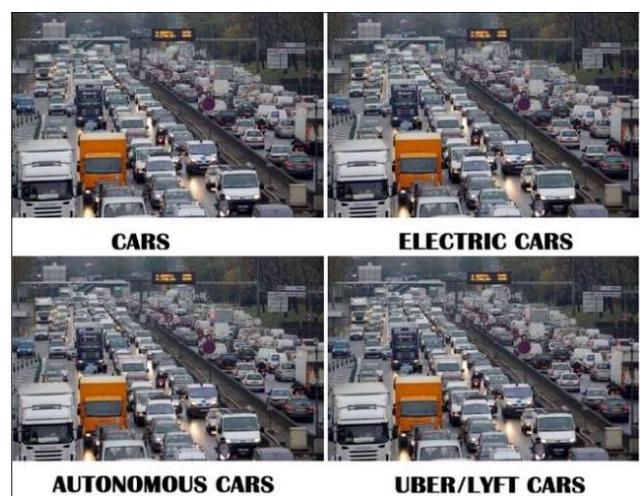
Le développement d'Athéna-Lauzelle pourrait constituer une sorte de test où des mesures innovantes seraient adoptées afin de réduire les besoins en parking (offre de véhicules partagés de différents types – voitures, vélos, vélos cargos, trottinettes -, parkings silos, mutualisation des besoins entre habitants et travailleurs/étudiants ...).

Mesure : L'UCLouvain doit obtenir de la ville une réduction des impositions (GCU) en matière de stationnement sur l'ensemble des projets individuel au bénéfice d'une programmation intégrée et mutualisée de parkings gérés à l'échelle du territoire.

En ce qui concerne les emplacements de stationnement à destination du personnel de l'institution, une diminution proportionnelle du nombre de place par collaborateur serait bénéfique à un report modal. A tout le moins, faut-il adapter les tarifs afin que ceux-ci soient davantage représentatifs du coût vérité du stationnement pour l'université. Dans cette matière, encore plus qu'ailleurs, la politique de stationnement menée a une influence directe sur le comportement des collaborateurs.

Mesure : L'UCLouvain doit prendre la mesure de l'effet d'une politique plus volontariste en matière de gestion et de tarification du stationnement pour ses collaborateurs.

Enfin, une réflexion sur l'évolution de la motorisation du parc doit être menée. A ce jour, bien malin qui pourra dire quelle motorisation va sortir gagnante des évolutions : l'électrique, le gaz (CNG ou LNG), les véhicules hybrides, l'hydrogène, les e-carburants, ou les plus traditionnels diesel et essence ? Les véhicules électriques, même s'ils ne sont pas la panacée, vont connaître un essor dans les 10 prochaines années. Il convient donc d'accompagner ce mouvement et de l'amplifier compte tenu des avantages locaux que procure ce type de motorisation en termes d'émission.



Peu importe la technologie, un véhicule participe de tout façon aux embouteillages, source : Twitter



Illustration de la pollution générée localement ou de manière centralisée afin de propulser une voiture, source : Twitter

C'est pourquoi l'UCLouvain doit entamer un dialogue constructif avec les fournisseurs d'énergie présents sur le site ou qui seraient intéressés à y investir (par exemple les fournisseurs de bornes de recharges) afin que ceux-ci prévoient et anticipent les besoins futurs... dans l'optique de demeurer à la pointe de l'innovation.

Dans ce cadre, il nous semble que les parkings des nouveaux projets doivent d'ores et déjà être équipés de 2% de bornes de recharges et qu'un pré-équipement (gaines, capacité électrique...) doit être prévu pour une extension à 3%. Le montage financier idéal est à étudier : investissement propre ou tiers investisseur. Aux Cliniques Universitaires de Saint-Luc, le choix a été fait en faveur d'un investissement propre, notamment compte tenu de la présence d'un nombre important de véhicules de société qui favorisent un ROI plus rapide et directe.

Au niveau des emplacements en propriété UCLouvain, chaque zone doit proposer environ 2% de places équipées de bornes de recharges. Un système de gestion intelligent doit favoriser la rotation sur ces places (avertissement lorsque le véhicule est chargé, tarification dissuasive...).

Mesure : L'UCLouvain doit, en tant qu'acteur sociétal, équiper une partie de son parc de stationnement, de bornes de recharge pour les véhicules de son personnel et les véhicules de service.

4.3.3.2. Motos

Les deux-roues motorisés peuvent, à la demande, bénéficier d'emplacements spécifiques, notamment dans des endroits plus difficiles d'accès pour des véhicules 4 roues ou pour limiter l'usage des emplacements vélos lorsque des abus sont constatés (un deux-roues est bien plus large qu'un vélo et, lorsqu'il stationne sur un emplacement vélo, ce sont bien souvent 2 vélos qu'il empêche de stationner).

A certains endroits, des anneaux d'ancrage peuvent être placés au sol afin de sécuriser le stationnement.

Mesure : Accompagner la demande de stationnement motos, sans la susciter.

4.3.4. MARCHANDISES

L'utilisation des quais prévus initialement afin de desservir les commerces du centre-ville est insuffisante ce qui engendre un trafic très important de véhicules sur la dalle. Des véhicules lourds, encombrants et peu appropriés à une cohabitation avec les piétons. En tant que gestionnaire, les Parking de L'Esplanade n'ont pas suffisamment développé les services et entretiens nécessaires à l'optimisation de ces quais. De nombreux commerçants ont décidé de ne plus en faire usage et c'est l'ensemble du projet urbain qui en pâti (y compris les contraintes sur la dalle). Le coût d'utilisation (porté en charge aux locataires) n'est plus suffisamment contrebalancé par la plus-value apportée et l'information aux chauffeurs est insuffisante pour que les livraisons se fassent de manière optimale.

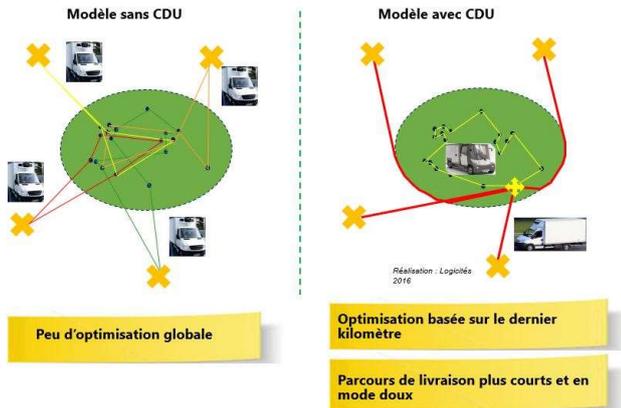
Il faut pourtant préserver le modèle et réorienter un maximum de flux de livraisons de moyenne taille (au-delà de la palette mais en dessous du FTL – Full Truck Load) vers ces quais. Les livraisons FTL peuvent quant à elles continuer à être desservies en direct vers les quais propriétaires (Delhaize et autres occupants du centre commercial qui a par ailleurs ses propres quais). L'accès (matinal) à la dalle gagnerait à n'être autorisé que pour les véhicules de maximum 3,5 tonnes, sauf dérogation (travaux, déménagements...). Les barrières et leur gestion doivent être numérisées afin d'avoir un meilleur contrôle sur qui et quand on accède à la dalle.

Mesure : L'UCLouvain doit réorienter et professionnaliser la gestion des quais afin que ceux-ci jouent pleinement leur rôle d'alimentation de la ville en matériaux et produits divers. Une réflexion sur la tarification de l'usage de ces quais, mais aussi sur l'obligation d'usage et sur la gestion des accès à la dalle doit être menée à ce propos.

En ce qui concerne les plus petits colis (jusqu'à une palette), il pourrait être intéressant de centraliser ceux-ci dans un mini centre de distribution urbain (CDU) en entrée de ville, facilement accessible et bien équipé. Une fois les marchandises déchargées, la livraison 'du dernier kilomètre' se poursuit à vélo-cargo ou véhicule électrique, tout en permettant d'optimiser les tournées. Celui-ci peut également servir pour les entreprises du parc scientifique.

Mesure : L'UCLouvain doit soutenir l'étude de faisabilité et la création éventuelle d'un Centre de distribution urbain à petit échelle.

Le principe du CDU (centre de distribution urbain)

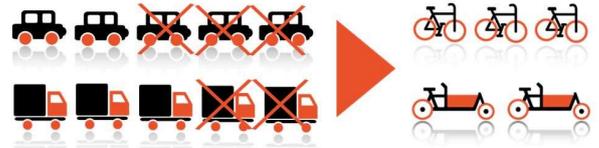


Source : <https://www.logicités.fr/2016/11/28/cdu-solution-magique-de-logistique-urbaine/>

Se développent en Wallonie et ailleurs en Europe des coursiers à vélo qui sont regroupés sous l'égide de CycleLogistics. De nombreuses villes développent ce genre de concept : Charleroi, Bruxelles, Gand, Hasselt, Anvers, ... Louvain-la-Neuve doit se positionner dans ce secteur.

Mesure : L'UCLouvain doit entamer une discussion avec des prestataires de service logistique à vélo tant pour les besoins de la ville que pour ses propres besoins.

Potentiel énorme



Dans les villes européennes, un trajet motorisé sur deux associé au transport de biens pourrait être transféré de la voiture ou du camion vers le vélo classique ou le vélo cargo

Source: Baseline Study, Cyclelogistics Project, www.cyclelogistics.eu



cyclelogistics.eu

Mesures proposées dans le cadre de ce chapitre :

L'UCLouvain procédera, en collaboration avec la ville, à l'analyse des magistrales piétonnes et mise en place d'un plan d'aménagement en conséquence.

L'UCLouvain prévoira dans la programmation de ses projets la 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.

En collaboration avec la ville et les acteurs concernés, développer une vision à moyen terme sur le stationnement mutualisé des vélos en ville, la ville développant le stationnement au sein des quartiers alors que l'UCLouvain se concentrerait sur les zones académiques.

L'UCLouvain développera davantage de collaboration avec la ville afin que celle-ci coordonne un réseau mutualisé parkings vélos, éventuellement sur de terrains UCLouvain mis à disposition via des conventions à moyen terme.

L'UCLouvain développera également ce genre d'approche dans les parcs scientifiques en collaboration avec la ville, la province et l'InBW.

L'UCLouvain doit veiller au développement d'une offre de stationnement vélo en lien avec la gare SNCB. Elle doit faire pression pour que les ambitions à ce propos soit revue nettement à la hausse tant par la SNCB que par la ville et le TEC.

L'UCLouvain étudiera avec les acteurs concernés la mise en place d'un parking vélo en lien direct avec la gare des bus.

Après la réalisation d'un cadastre des parkings existants - tous opérateurs confondus -, l'UCLouvain proposera la mise en place d'un plan intégré en matière de parkings vélos sécurisés soit via une harmonisation des systèmes, soit via une interopérabilité et une gestion centralisée à l'échelle du territoire. La collaboration avec l'ensemble des acteurs de la ville est importante, notamment en matière de financement des infrastructures.

En collaboration avec la ville, chaque quartier devrait être équipé d'une borne de réparation vélo.

L'UCLouvain tendra progressivement vers un équipement de 10% de ses emplacements vélos intérieurs avec des prises afin de permettre la recharge des vélos et autres engins de micromobilité.

L'UCLouvain doit faire en sorte de positionner Louvain-la-Neuve parmi les priorités wallonne en matière de desserte ferroviaire. A ce titre, elle doit être entendue tant par les Cabinets du ministre de la Mobilité régional et fédéral, mais également par la Cellule Ferroviaire du SPW et par l'AOT. Un accord avec la ville serait par ailleurs de nature à clarifier la demande.

L'UCLouvain doit provoquer la discussion sur la localisation de la gare d'autobus afin que les études préalables soient lancées et que les budgets nécessaires soient bloqués le plus vite possible. Il faut mettre autour de la table la Région (Cabinet, AOT, OTW), le TEC Brabant wallon, la ville, la SNCB ainsi que l'UCLouvain.

L'UCLouvain doit veiller à ce que Louvain-la-Neuve s'inscrive parmi les projets pilotes en matière de mobipôle, en lien avec les décisions sur le rôle des gares ferroviaire et bus ainsi que du P+R.

L'UCLouvain veillera à la mise en place d'une gestion mutualisée des emplacements de parkings où et quand cela s'avère possible, et notamment en lien avec les nouveaux développements.

L'UCLouvain doit obtenir de la ville une réduction des impositions (GCU) en matière de stationnement sur l'ensemble des projets individuel au bénéfice d'une programmation intégrée et mutualisée de parkings géré à l'échelle du territoire.

L'UCLouvain doit prendre la mesure de l'effet d'une politique plus volontariste en matière de gestion et de tarification du stationnement pour ses collaborateurs.

L'UCLouvain doit, en tant qu'acteur sociétal, équipé une partie de son parc de stationnement, de bornes de recharge pour les véhicules de son personnel et les véhicule de service.

L'UCLouvain accompagnera la demande de stationnement motos, sans la susciter.

L'UCLouvain doit réorienter et professionnaliser la gestion des quais afin que ceux-ci jouent pleinement leur rôle d'alimentation de la ville en matériaux et produits divers. Une réflexion sur la tarification de l'usage de ces quais, mais aussi sur l'obligation d'usage et sur la gestion des accès à la dalle doit être menée à ce propos.

L'UCLouvain doit soutenir l'étude de faisabilité et la création éventuelle d'un Centre de distribution urbain à petit échelle.

L'UCLouvain doit entamer une discussion avec des prestataires de service logistique à vélo tant pour les besoins de la ville que pour ses propres besoins.

4.4. MOBILITÉ ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

Les mesures citées au travers du présent document 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 :

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

4.4.1. 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.

Recommandations du Plan provincial de mobilité du Brabant wallon en matière de densification (en logements/hectare)

	Pôles régionaux	Pôles provinciaux	Gares secondaires	Centres villageois
Centre	80 (min)	60 (min)	60 (min)	40 (min)
1 ^{er} couronne	40 (min)	40 (min)	30 (min)	20 (min)
2 ^e couronne*	20 (min) ou 5 (max)	20 (min) ou 5 (max)	5 (max)	5 (max)
Hors couronne	5 (max)	5 (max)	5 (max)	5 (max)

* Minimum 20 logement/ha, mais sans dépasser 5 logement/ha tant qu'un programme local de densification de la 1^{re} couronne n'a pas été mis en œuvre.

Valeurs repères de densité urbaine

Densité (logements/ha)	Taille moyenne des parcelles	Typologie de l'habitat
100		Immeubles à appartements
80		Maisons 2 façades et appartements
40	2,5 ares	Maisons 2 façades
20	5 ares	Maisons 3 façades
10	10 ares	Villas
5	20 ares	Villas

Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon, 2011, p16

4.4.2. 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 zone Monnet va connaître une extension, 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) ambitieuses

- 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)

4.4.3. 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

5. CONCLUSION

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.



