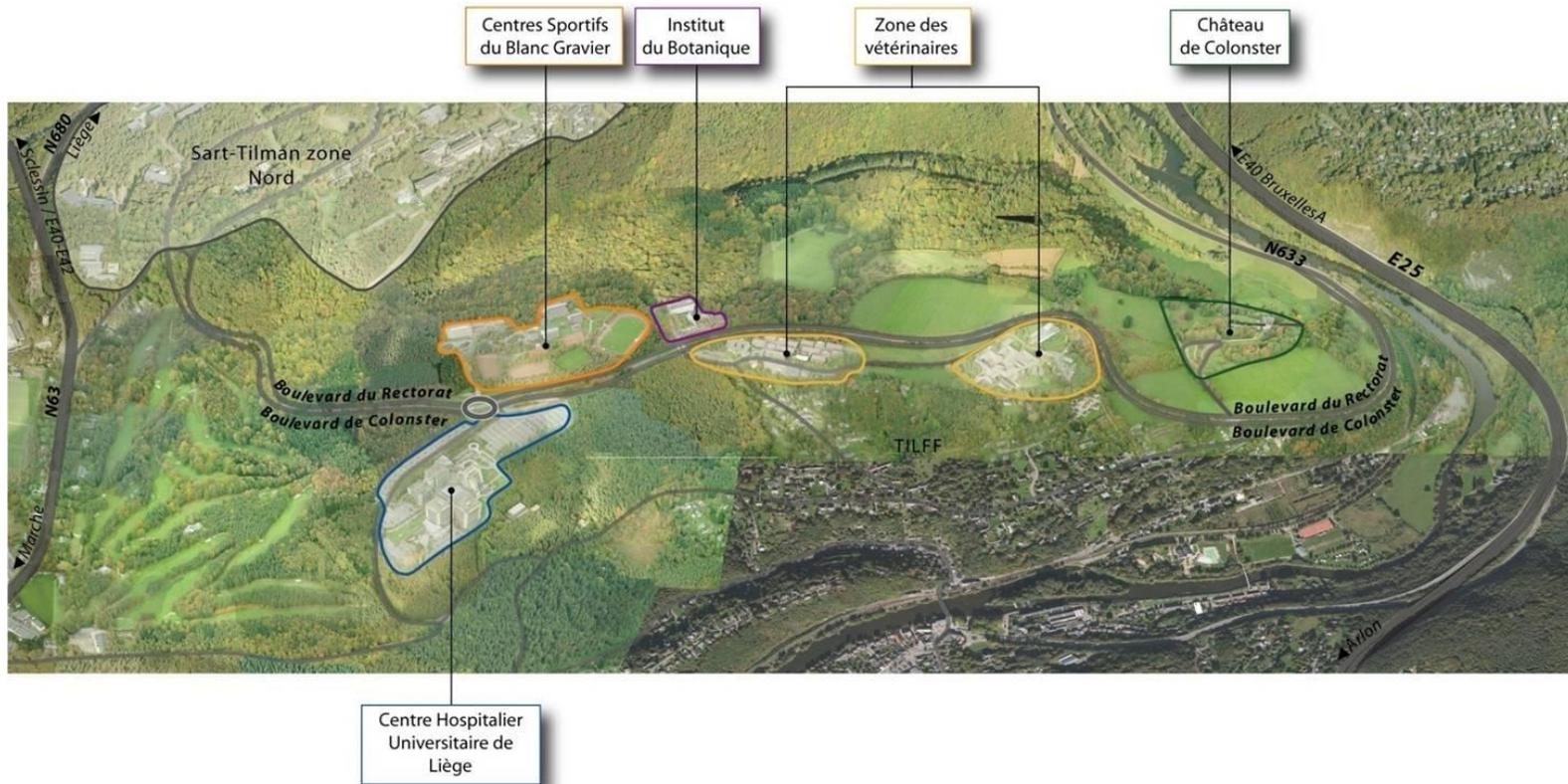


## ETUDE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT DE LA ZONE SUD DU DOMAINE DU SART TILMAN



Maitre d'ouvrage : Association de l'Université et du Centre Hospitalier Universitaire de Liège



Prestataire : STRATEC



Concertation avec les acteurs de la mobilité: SRWT, TEC, SPW, Ville de Liège, Commune d'Esneux, Fonctionnaire délégué

Périmètre d'étude : Zone sud du domaine du Sart Tilman qui comprend les cinq pôles/sites suivants : le pôle hospitalier, les Centres Sportifs, la Faculté de Médecine Vétérinaire, l'Institut de Botanique et le Château de Colonster.

Période de l'étude: Réalisation entre janvier 2014 et août 2014

## 1. POURQUOI UNE TELLE ETUDE ?

---

**Défi:** Reconsidérer l'ensemble des enjeux de mobilité et mener la réflexion quant aux solutions qui peuvent y être apportées, à court, moyen et long terme

→ **Dresser un plan de mobilité et de stationnement**

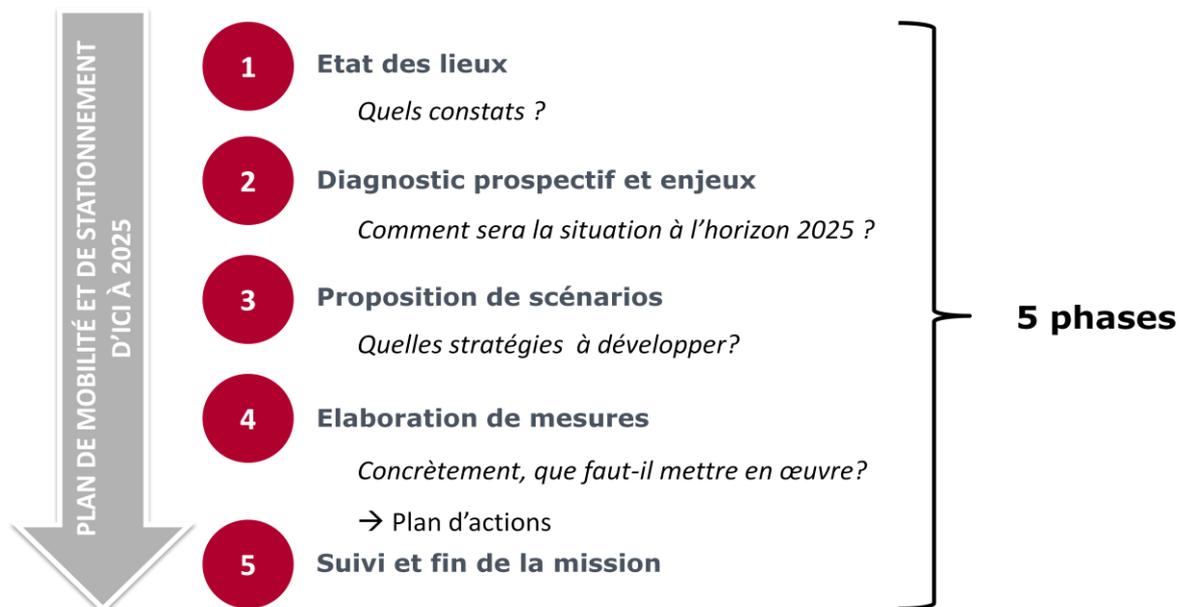
### **Objectifs :**

1. Réduire la **congestion** automobile
2. Inciter à l'utilisation de modes de **transport alternatifs** au véhicule particulier
3. Supprimer le **stationnement sauvage et illicite** et garantir une place de parking aux usagers dépendants de la voiture
4. Garantir l'**accessibilité** des services logistiques et des véhicules de secours
5. Valoriser la **richesse naturelle** du site
6. Favoriser l'usage des **modes actifs** sur et vers le site
7. Trouver une source de **financement**

## 2. METHODOLOGIE

---

Une méthodologie établie en cinq étapes depuis l'analyse de la situation existante (via enquêtes, comptages, analyse de données existantes, observations, relevés de terrains et concertation) vers l'élaboration d'un **plan d'actions**.



### 3. ELEMENTS CLES DU DIAGNOSTIC

---

Quelques éléments clés à retenir pour mieux comprendre le site, son fonctionnement et sa mobilité :

- Un **pôle multifonctionnel** (grands équipements générateurs de flux) aux multiples usagers, acteurs et propriétaires, basé sur l'accessibilité automobile (→ conflits d'intérêts et attentes différentes)
- Des **conditions d'accessibilité** qui se dégradent :
  - Congestion automobile (36 000 véhicules transitent par le rond-point du CHU tous les jours).
  - Problème d'accessibilité, des services de livraison et de secours
  - Apparition de flux de transit dans des zones boisées/résidentielle/universitaires non-adaptées à ce type de trafic (Trafic moyen journalier de 770 véhicules (2 sens) sur l'Avenue de Curreghem à travers le site de la Faculté de Médecine Vétérinaire).
- **Absence de gestion du stationnement et développement du stationnement sauvage** (estimation d'un déficit de 1500 places + aires de stationnement étudiant sur l'emprise des boulevards de 480 emplacements);
- **5 lignes de bus avec des pointes de fréquentation très concentrées** (5800 usagers/ Jour dont 2480 entre 7h et 9 h du matin) ;
- Absence, dégradation et insécurité des aménagements piétons et cyclistes

En l'absence d'intervention, la situation se dégrade à **l'horizon 2025** :

- **Usagers** : Estimation de **22 500 usagers / jour ouvrable moyen**, soit + 4% par an (16 130 usagers en 2014)
- **Accessibilité** : Estimation de **47 800 véhicules** qui transitent par le rond point du CHU, soit + 32 % par rapport à la situation actuelle
- **Stationnement** : Estimation d'un **déficit de 2200 places**, soit + 47 % par rapport à la situation actuelle
- **Report modal** : Malgré un report modal optimiste mais possible de +12%, le nombre de véhicules se rendant dans la zone sud augmente:  
12 600 personnes/j (2014) → 15 600 personnes/j (2025)

#### 4. STRATÉGIES ET PHASAGE

---

##### Vocation et utilisation du Plan de Mobilité:

L'étude ne constitue pas un plan d'actions à exécuter selon une ligne de conduite unique et figée. Les mesures ne sont pas à appliquer d'un seul tenant; différentes combinaisons sont possibles selon les stratégies suivies et les objectifs à atteindre (en matière d'accessibilité, de stationnement et de report modal).

Le plan est réalisé afin de constituer:

- **un outil d'aide à la décision**
- **un support aux discussions ultérieures avec les différentes parties prenantes pour la mise en œuvre opérationnelle du plan**

##### **Deux prises de décisions nécessaires influenceront de manière déterminante les actions à mettre en œuvre:**

- 1. Maintien de la navette du Country Hall + développement d'autres navettes et P+R (Vallée de l'Ourthe)**
- 2. Mise en œuvre d'une politique de tarification (visiteurs, employés, étudiants ?)**

Ces prises de décisions détermineront les mesures à mettre en œuvre et leurs influences.

De plus, un **phasage (phases 1 à 4)** de mise en œuvre des mesures dans une réflexion intégrée est établi afin de :

- Pallier rapidement les problèmes actuels ;
- Etaler les travaux pour minimiser les impacts négatifs sur l'accessibilité du site ;
- Mettre en place les démarches de concertation et de recherche de financement ;
- Respecter l'interdépendance de certaines mesures et la nécessité de leur mise en œuvre successive.

Enfin, les mesures sont regroupées en cinq **packages** :

- mesures d'accessibilité ;
- mesures de stationnement ;
- mesures incitatives ;
- mesures de concertation ;
- mesures d'accompagnement.

## 5. DESCRIPTION DES MESURES

En résumé, l'ensemble des scénarios possibles sont composés de :

- Mesures d'accessibilité
  - Réhabilitation des boulevards et sites propres bus
  - Création de deux nouveaux ronds points (création d'une entrée sud du pôle hospitalier)
- Mesures de stationnement
  - Réorganisation des entrées de parkings (by-pass du P61, recul des barrières du P61a)
  - Réorganisation du stationnement – suppression du stationnement sur les boulevards
  - Création de nouveaux parkings (création/ densification de 3 à 6 parkings)
  - Quid des navettes?
  - Quid de la tarification?
- Mesures incitatives
  - Valoriser le covoiturage, l'intermodalité et les modes doux
- Mesures de concertation
  - Poursuivre la concertation – Recherche de financement
- Mesures d'accompagnement
  - Refonte des horaires de cours (étalonnage des arrivées et des départs)
  - Assurer le contrôle du stationnement illicite

En fonction des objectifs fixés et des choix opérés, la mise en œuvre opérationnelle du plan s'établit entre **un scénario maximaliste et un scénario minimaliste. Entre les deux, différentes combinaisons sont possibles.**

<b>VERS UNE POLITIQUE VOLONTARISTE DE REPORT MODAL</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Report modal attendu de 1%</li> </ul> <p><b>Stationnement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Suppression de la navette du Country Hall</li> <li>▪ Construction et densification des parkings :               <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ 6 localisations sur site</li> <li>➔ 3850 places supplémentaires</li> </ul> </li> <li>▪ Tarification minimale pour les visiteurs et les employés uniquement (respectivement +0.25€/h et 0.25€/j)               <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Effets recettes : 1600€ htva/an/place</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Accessibilité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A terme, 2X3 bandes de circulation (dont un site propre bus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Report modal attendu de 12 %</li> </ul> <p><b>Stationnement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maintien de la navette du Country Hall et création d'un P+R dans la vallée de l'Ourthe avec navettes</li> <li>▪ Construction et densification des parkings               <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ 3 localisations sur site</li> <li>➔ 2176 places supplémentaires</li> </ul> </li> <li>▪ Tarification maximale pour les visiteurs, les employés et les étudiants (respectivement +0.70€/h, 0.70 /j et 0.80€/j)               <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Effets recettes : 1900€ htva/an/place</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Accessibilité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A terme, 2x2 bandes de circulation (dont un site propre bus)</li> </ul>
<b>Scénario maximaliste</b>	<b>Scénario Minimaliste</b>

L'ensemble des mesures ainsi que leur phasage sont repris en annexe.

## 6. SUIVI DU PLAN

FINANCEMENT	<p>Entre 15 et 20 millions d'€ hors tva sont à investir en amont (phases 1 et 2) avant de percevoir des recettes : <b>Quelles sources de financement peuvent être trouvées en interne ?</b></p> <p>Une partie des coûts d'investissement peuvent toutefois être pris en charge par des <b>acteurs extérieurs (SRWT, SPW, CHU,...)</b>. Il pourrait également être possible d'introduire des demandes de subventionnement (à voir lesquels ?).</p>
CONCERTATION	<p>L'effort de concertation entrepris par l'<b>ULG/CHU</b> depuis quelques années doit être poursuivi. Les <b>réunions de concertation</b> sont à prévoir dès la phase 1 (SPW, Ville de Liège, TEC, SRWT...et CHU !). Sans la concertation des acteurs et une mise en œuvre opérationnelle conjointe, la situation risque de s'aggraver en raison de conflit d'intérêts.</p>
COMMUNICATION	<p>3 150 personnes ont répondu à l'enquête et nombreuses sont celles qui se sont exprimées au travers de mails ou de réseaux sociaux interposés. Il est donc nécessaire d'établir la <b>communication auprès des usagers sur les résultats du travail</b>.</p> <p>Des campagnes de communication tous les 3 ans (notamment avant la mise en place de la tarification) devraient également être prévues.</p>
MISE EN ŒUVRE	<p>La concrétisation des mesures nécessite une réflexion plus poussée en matière de précision d'implantation des infrastructures et d'études techniques</p> <p>→ <b><u>Vers un plan d'urbanisme??</u></b></p> <p>De même, la mise en œuvre de certaines mesures mériterait d'être réfléchi dès à présent afin de parer aux problèmes actuels (exemples : marquage dans le rond-point du CHU, by-pass du parking P61, mise à l'étude du parking le long de l'Allée des sports, ...)</p>

## 7. ANNEXES

---

Un schéma de principes des mesures d'accessibilité et de stationnement dans une **approche intégrée, intermodale et globale**

2025

Zone Nord

B Angleur / Standard

