

## **Mobilité Sart Tilman : Synthèse des débats**

Ce document comprend i) l'introduction, avec une description du quartier ; ii) les thèmes, classés par mobilité et abordés par les participants aux réunions ; iii) la liste des demandes d'adaptations, classées par zone ; iv) un lien entre les demandes formulées et le PCM de Liège.

### **Introduction**

**Objet :** au vu de l'évolution de notre quartier, nous désirons, en accord avec le PCM Plan Communal de Mobilité et le plan piétons :

- Pacifier la circulation dans les quartiers,
- Réconcilier les différents modes de déplacement (pédestre, cycliste, en bus, en voiture...),
- Favoriser les modes doux de déplacement.

Pour tous, des enfants aux personnes âgées, des moins mobiles aux plus mobiles.

La route du Condroz ne fait pas l'objet des discussions, vu sa rénovation projetée et l'avis remis par le CQST lors de la demande de permis d'urbanisme. Toutefois, certains points font référence à cette route.

### **Les réunions mobilité :**

Deux séances de discussions ont été organisées, les 12/9/23 et 5/10/23. Il y a eu des échanges de courriels avant et après les séances, des interpellations et des prises de position des habitants.

Nombre de participants : environ 25 personnes à chacune des deux réunions (membres du CA compris) et une dizaine de propositions et analyses envoyées par courriel. Soit 50 à 60 intervenants en tout.

Modalités des séances :

- Une courte présentation du quartier (20 à 30 min) ;
- Un débat, donnant la parole aux participants, sur les enjeux relatifs aux déplacements en voiture, à vélo et à pied (environ 1h) ;
- Un verre de l'amitié, pour permettre des échanges libres, à bâtons rompus ;

En outre, des échanges ont eu lieu avec les services mobilité de l'Université et du Parc Scientifique, et avec l'échevin de la mobilité de la Ville de Liège.

### **Une photo du quartier**

# CQST

## Comité de Quartier du Sart-Tilman Asbl

1150 boîtes aux lettres, correspondant soit à des habitations, soit à des commerces ou des petites entreprises. Environ 3500 habitants.

370 familles membres du CQST – Comité de Quartier du Sart Tilman, soit plus de 30% des habitants.

### Typologie du quartier

- Population en hausse : nouveaux buildings Pré Aily et rue du Sart Tilman ;
- Plus de vélos et quelques piétons ;
- Busway, offre de bus améliorée dès janvier 2025, uniquement sur la route du Condroz et dans le Campus de l'Université. Mais perte de 3 arrêts (Belle Jardinière, Orchidées et Aunaie) ;
- Restructuration de la route du Condroz, nouvelles pistes cyclo-piétonnes, plus de feux de circulation pour une traversée sécurisée de la route ;
- Arrivée probable du commerce de nourriture supérette Uhoda (250 voitures par jour annoncées) ;
- Plus de travailleurs dans le Parc Scientifique ;
- Université en croissance.
  - Forte croissance des déplacements à vélo : 12% du personnel utilise régulièrement le vélo ;
  - Croissance du nombre d'étudiants au Sart Tilman de 20% sur les 5 dernières années ;
  - De nouveaux kots à venir.

Des services : 2 écoles fondamentales (communale et catholique) (environ 400 élèves par école), un cimetière, une déchetterie / parc à conteneurs Intradel, un club de football, une grosse vingtaine de commerces (principalement rue du Sart Tilman et route du Condroz, à proximité du rond-point).

Des quartiers à circulation très locale, à vocation essentiellement d'habitat paisible : Sart aux Fraises, rue Davin, Eco-quartier, Parc Françoise, Parc Astrid, extension Cense Rouge

Des rues axes drainants : rue Belle Jardinière, rue du Sart Tilman, allée de la Cense Rouge, avec un fort passage, notamment vers l'Université et vers les écoles. Et bien sûr la route du Condroz, axe d'accès important pour le centre-ville.

Peu de données de flux de mobilité. Un compteur Telraam rue de la Belle Jardinière, dans un tournant près d'un carrefour (vitesse plus lente !) : Un millier de voitures / jour de semaine dont 5% à parfois plus de 10% à vitesse excessive (> 50km/h) ; jusqu'à plus de 100 vélos en heure de pointe matinale (vélos plus nombreux que les voitures !), 400 à 500 vélos / jour de semaine en saison favorable.

## Les questions soulevées et les réponses proposées

Quelques mots clés, cités pour caractériser le principal challenge « mobilité » dans le quartier :



### Voitures : la vitesse est une des questions les plus discutées

- La vitesse est considérée par beaucoup comme excessive, à réduire ;
- Stationnement rue de la Belle Jardinière (favorable car ralentit le trafic, mais défavorable car dangereux parfois surtout dans les tournants) ;
- Réduire le flux de voitures de pur transit rue de la Belle Jardinière (2/3 des participants en faveur). Il faut interdire l'utilisation de la rue de la Belle Jardinière comme évitement des bouchons ou des lenteurs de la route du Condroz en période de pointe ;
- Allée de la Cense rouge : concilier les mobilités auto, vélo, piéton ;
- Parking à proximité des écoles et du club de football : difficile, complexe, dangereux, débordement (critique autour du Club de football certains jours, souvent les samedis, avec plus de 60 voitures garées et gênantes) ;
- Rue de la Sordeye, entre le rond-point et le haut de la Belle Jardinière : circulation difficile, cohabitation vélos – voitures difficile, deux angles droits à négocier. Cette zone sera plus problématique encore avec l'arrivée de l'épicerie Uhoda ;
- Google maps indique une vitesse autorisée de 90 km/h dans le bas de la rue de la Belle Jardinière. A corriger !;
- Beaucoup de propositions pour rendre la rue de la Belle Jardinière plus paisible : des chicanes, des ralentisseurs, du stationnement alterné marqué au sol, sens unique sur une partie, plus de place pour les vélos ... très large consensus pour faire quelque chose, mais besoin d'accompagnement technique pour pouvoir dégager des solutions concrètes en fonctions de la largeur de la rue, des largeurs recommandées pour les pistes cyclables ou de trottoirs élargis et autres contraintes techniques... ;
- Privilégier l'accès au club de football, à la déchetterie et au cimetière par le bas de la rue de la Belle Jardinière, enlever le panneau indicateur au rond-point ;
- Mauvais état de la chaussée rue Françoise Bernheim, spécifiquement dans le virage qui se situe devant l'entrée de l'école.

### Vélos : poursuivre l'amélioration des conditions de circulation

- L'accès à l'école communale est difficile en venant de l'autre côté de la grand-route, de la Cense Rouge ;

## Comité de Quartier du Sart-Tilman Asbl

- La piste cyclable rue du Vallon est trop étroite pour croiser, il y a un fort risque d'accidents, les pavés sont très glissants, on observe souvent des chutes. Le flux principal est constitué de travailleurs de l'Université, qui montent le matin et descendent le soir. Les habitants du quartier font le chemin inverse, et croisent donc beaucoup de cyclistes montants ! Une piste à élargir rapidement.
- La vitesse des vélos en descente (Belle Jardinière, et demain route du Condroz) fait peur aux piétons. Inciter à faire plus usage de la sonnette !
- Mauvaise qualité du revêtement de la rue de la Belle Jardinière en descente (rapide).
- Accès depuis Ougrée haut vers le campus à améliorer.
- Cohabitation difficile avec les voitures en l'absence de piste cyclable. Transformer en rue cyclable l'allée de la Cense rouge ?

### Chemins piétons : rendre les trottoirs praticables

- Chemin de la Cense Rouge (face à la rue des Facultés) vers le campus, en passant par le pont au-dessus de la route du Condroz : chemin mal aménagé. A améliorer pour les piétons et pour les vélos.
- Il existe / existait plusieurs passages entre la rue de la Belle Jardinière et la route du Condroz. Ces passages sont jugés importants à maintenir ou restaurer.
  - Ancienne maison de repos 418<sup>1</sup> Belle Jardinière – pharmacie ?
  - Le long des buildings Orchidées<sup>2</sup>
  - Entre la rue Davin et le Tennis Club (accès via un passage privé, souhaité par beaucoup, refusé par les riverains habitant le long de l'accès au RTCL mais toléré par le RTCL pour autant que le caractère privé du passage soit maintenu)
- Les trottoirs sont souvent occupés par des voitures, empêchant ainsi le passage des piétons, en particulier ceux à mobilité réduite (poussettes d'enfants, gados, ...).
- Certaines haies débordent sur les trottoirs (rue de la Belle Jardinière). Réduire la largeur de ces haies, faire une grosse taille complète.
- Valoriser l'usage du parking du cimetière pour aller promener dans les bois : Aménager un chemin depuis le parking du cimetière vers la lande de Streupas, entre le parc à conteneurs et le dépôt de la voirie.
- Trottoirs à aménager dans le Parc Scientifique vers le quartier du Pré-Aily.
- Créer un circuit de bus desservant les zones d'habitat du quartier et ramenant les voyageurs vers les arrêts du Busway.
- Augmenter la visibilité des passages piétons, en particulier près des écoles (éclairage).
- Créer des arrêts minute (Kiss & Drive, 15 min) à proximité des deux écoles.

---

1

Il semble que ce passage n'existe pas : en partant de la BJ, on arrive à une grosse haie, ancienne. Le bâtiment se trouvant de l'autre côté n'a pas été identifié !

2

Facile à connecter au Sart aux Fraises, au coin supérieur. Mais c'est aussi une voie privée pour la partie carrossable qui arrive sur la route du Condroz n° 459, et il faudrait rendre public un passage dans un jardin.

### Une liste classée par ordre de priorité des demandes

#### **Zones résidentielles – Sart aux Fraises, rue Davin, Eco-quartier, Parc Françoise, Parc Astrid, extension Cense Rouge, Pré Aily :**

A court terme, priorité 1 :

- Homogénéiser la vitesse dans le quartier (limite très variable actuellement, 20, 30 ou 50 km/h). Mettre tout le quartier en zone 30 (sauf route du Condroz) (cette proposition recueille une large majorité d'avis favorables parmi les participants). La zone 30 doit être très visible à chaque entrée, avec également un marquage au sol (cf. photo ci-dessous).
- Mettre en zone résidentielle le parc Françoise, et maintenir dans ce statut l'extension Cense Rouge et l'éco-quartier.
- Mettre la rue Davin en sens unique montant pour simplifier la sortie vers la rue de la Belle Jardinière.
- Réduire le stationnement sur les trottoirs pour permettre la circulation sans risque des piétons (en particulier dans le Parc Françoise).
- Chemin n° 4, dit de Boncelles, entre le Parc Françoise et les immeubles du Pré Aily : prolonger le revêtement de ce chemin jusqu'à l'avenue du Pré Aily pour le rendre très praticable pour tous.
- Rue du Centre spatial : matérialiser par une bande discontinue l'axe de la chaussée dans le tournant de la rue vers l'accès à l'avenue Pré-Aily pour sécuriser une circulation trop anarchique.

#### **Rue de la Belle Jardinière et rue du Beau Hêtre et rue de la Sordeye :**

Les travaux d'aménagement de la route du Condroz pour accueillir les Busway vont affecter le trafic rue de la Belle Jardinière. Il est important que la Ville y soit attentive et prenne le cas échéant des mesures pour réguler ce trafic.

Court terme, priorité 1 :

- Identifier, tester, expérimenter des méthodes pour ralentir la vitesse des voitures et camionnettes. Placer des obstacles temporaires, amovibles pour tester leur effet sur la vitesse des véhicules.
- Mettre la rue en zone 30.
- Mettre la rue en circulation locale, sauf la partie basse, avec le cimetière, le parc à conteneurs, et le club de football – mais sortie obligatoire vers le bas en quittant ces lieux publics. Ceci implique de permettre de tourner à gauche comme à droite en pied de rue au carrefour avec la route du Condroz (contrairement au projet Busway actuel, qui interdit de tourner à gauche).
- Enlever, au rond-point – entrée Sordeye, le panneau indicateur de l'accès au club de football par la rue de la Belle Jardinière.
- Une interdiction de stationnement voire d'arrêt, dans les deux sens, près du club de football entre le carrefour bas avec la rue Charles Davin et le carrefour haut avec la même rue Davin.

## Comité de Quartier du Sart-Tilman Asbl

- Créer un passage piéton juste en dessous de l'accès au club de football, en venant de la rue Davin.
- Corriger l'indication Google maps d'une vitesse autorisée de 90 km/h dans le bas de la rue de la Belle Jardinière.
- Inciter les cyclistes en descente à faire plus usage de la sonnette à proximité des piétons, dans un esprit de respect mutuel.
- Créer des nouveaux passages piétons vers la route du Condroz depuis la rue de la Belle Jardinière et entre celle-ci et le bois, pour permettre au plus grand nombre d'accéder soit au bois soit au bus. Il existe actuellement
  - un passage depuis le Sart aux Fraises,
  - un passage depuis le haut de la rue longeant la station-service,
  - un passage entre la rue Davin et le Tennis Club et permettant un accès à l'arrêt de bus RTCL (distance 250m) (c'est un passage privé ; beaucoup souhaitent ce passage, ceci est refusé par les riverains habitant le long de l'accès au RTCL mais toléré par le RTCL pour autant que le caractère privé du passage soit maintenu),
  - Un accès incomplet ou sur terrain privé part soit du haut du Sart aux Fraises, soit de l'immeuble des Orchidées ; pourrait-il être officialisé ?
  - Peut-être d'autres ?
- Réduire le parking sur les trottoirs pour permettre la circulation sans risque des piétons.
- Faire réduire par la Ville (service des jardiniers) la largeur des haies qui débordent sur les trottoirs, notamment en haut de la rue le long des immeubles à appartements.

### Moyen terme, priorité 2 :

- Organiser le stationnement pour ralentir la circulation. Beaucoup de propositions pour rendre la rue de la Belle Jardinière plus paisible : des chicanes, des ralentisseurs, du stationnement alterné marqué au sol (cf. photo ci-dessous), plus de place pour les vélos... Très large consensus pour faire quelque chose, mais besoin d'accompagnement technique pour pouvoir dégager des solutions concrètes en fonctions de la largeur de la rue, des largeurs recommandées pour les pistes cyclables ou trottoirs élargis et autres contraintes techniques...
- Améliorer la qualité du revêtement en descente, pour les cyclistes (rapide).
- Aménager un chemin depuis le parking du cimetière rue Belle Jardinière vers la lande de Streupas, entre le parc à conteneurs et le dépôt de la voirie.
- L'arrivée de la supérette Uhoda compliquera la circulation rue de la Sordeye et en haut de la rue de la Belle Jardinière, zone déjà complexe, dangereuse et encombrée. Il faudra prendre des mesures complémentaires.

### **Allée de la Cense Rouge :**

Court terme, priorité 1 :

- A mettre en zone 30 avec un marquage clair au sol ; interdiction aux camions de plus de 7t.
- Réparer les casse-vitesses pour réduire la vitesse.
- Améliorer pour les piétons et pour les vélos le chemin qui va de la Cense Rouge (face à la rue des Facultés) vers le campus, en passant par le pont au-dessus de la route du Condroz, compléter ce chemin jusqu'au bâtiment du RCAE, vers l'école communale.
- Placer un analyseur de vitesse / radar pendant une semaine allée de la Cense Rouge.
- Réparer le revêtement de la rue pour le confort des cyclistes.
- Maintenir définitivement le sens unique existant rue du Beau Vivier.
- Circulation piétonne sur la partie de la rue vers la chaufferie ULiège et Seraing : mettre de l'éclairage et des accotements de qualité.

Moyen terme, priorité 2 :

- Organiser le stationnement sur les accotements pour permettre la circulation sans risque des piétons.
- Prolonger le Ravel, venant du rond-point du carrefour St Hubert, vers l'impasse Dony pour rejoindre le réseau cyclable du LSP (Liège Science Park).

### ***Rue du Sart Tilman :***

A court terme, priorité 1 :

- A mettre intégralement en zone 30 des deux côtés du rond-point, avec un marquage clair au sol.
- Aménager la partie côté Université dans le même esprit que la route du Condroz : de part et d'autre, trottoir, piste cyclable séparée, arbustes, stationnement ;
- Augmenter la visibilité des passages piétons près des deux écoles (éclairage) ;
- Créer des arrêts minute (Kiss & Drive, 15 min) à proximité des deux écoles (il en existe devant la crèche) ;
- Créer des places de parking Shop&Drive (30 min) à proximité des commerces ;
- Créer des places de stationnement sécurisées pour les vélos à proximité des commerces et d'un arrêt de bus ;

### ***Autres :***

Court terme, priorité 1 :

- Rue du Vallon : élargir la piste cyclable pour permettre le croisement et éviter de nombreuses chutes ;

- Rue du Vallon : aménager le tournant à 180° lorsque l'on aborde la descente après garde-fou en bois afin d'éviter collision entre cycliste montant et cycliste descendant. Sécuriser la piste au niveau du précipice présent à droite dans le premier tournant de la descente.

Moyen terme, priorité 2 :

- Route du Condroz au-delà du rond-point Marco Polo vers Bonnelles, jusqu'au pont d'accès à l'Université : réduire cette route à une bande dans chaque sens et ramener la vitesse autorisée à 50 km/h. Créer des parkings sur l'espace récupéré, en faveur de la dépose d'enfants des écoles et de l'accès aux commerces. Éventuellement y mettre des bornes de recharge électrique. Le bruit résultant de la circulation diminuera, ce qui répond à une demande des riverains.
- Indiquer le chemin piéton vers la ville, par exemple en suivant le GR, à divers endroits sur le campus et dans le quartier : bel itinéraire pédestre difficile à trouver !



### Liens avec le Plan Communal de Mobilité de Liège<sup>3</sup>

*En italique, nos demandes (listées et détaillées ci-dessus), dont beaucoup sont en relations directe avec des actions décidées dans le cadre du PCM*

#### La mobilité piétonne – Actions A

A1 – Mettre en œuvre le réseau pédestre et d’espaces publics. Mettre un espace vert à 10 min à pied, créer une trame pédestre : *relier nos rues aux bois de part et d’autre de la route du Condroz*

A5 – Améliorer l’accessibilité piétonne aux arrêts de transports en commun : *créer et améliorer les liaisons piétonnes entre la rue de la Belle Jardinière et la route du Condroz*

A6 – Développer des infrastructures et des initiatives spécifiques pour les piétons (notamment autour des pôles scolaires) : *améliorer les liaisons pédestres et cyclistes vers les deux écoles communales – trottoirs sans voitures, pistes cyclables*

#### La mobilité cyclable – Actions B

B1 – Donner un coup d’accélérateur et concrétiser les corridors vélos : *la rue du Sart Tilman côté université est un prolongement du corridor vélo de la route du Condroz et de l’axe cycliste important de la rue de la Belle Jardinière. Il faut créer des pistes cyclables dans cette portion de route qui donne accès à l’école communale, à la crèche et à une partie du campus universitaire.*

B3 – Multiplier, sécuriser et diversifier les possibilités de stationner son vélo : *installer des stationnements sécurisés pour les vélos dans la zone des commerces, à proximité du rond-point.*

B7 – Développer la pratique du vélo grâce à l’essor du vélo à assistance électrique ; Valoriser l’énorme potentiel du plateau du Sart-Tilman qui bénéficie de dizaines de kilomètres de chemins aménagés. La Ville devra soigner la connexion entre la vallée et le plateau : *aménager la rue du Vallon est une priorité ; pacifier et ralentir la circulation rue de la Belle Jardinière est également un enjeu important.*

#### Les véhicules privés motorisés – Actions H

H1 – Adopter le concept « Ville 30 km/h » : *nous proposons que la quasi-totalité du quartier (hors route du Condroz, soit en zone 30. Dans le même esprit, nous souhaitons que la vitesse route du Condroz soit limitée à 50 km/h dès le pont d’accès à l’Université en venant de Bonnelles.*

H3 – Mettre en place un plan de circulation dissuadant tout trafic de transit dans le centre-ville et les quartiers : *nous souhaitons réduire le trafic de transit rue de la Belle Jardinière et allée de la Cense Rouge.*

H5 – Sécuriser et humaniser les axes de pénétration du centre-ville : *nous souhaitons que la route du Condroz devienne un boulevard urbain dès le pont d’accès à l’Université en venant de Bonnelles, avec en parallèle la création de parking qui seront favorables à l’accès aux écoles primaires, à la crèche, aux commerces du plateau, et probablement aussi à des personnes qui poursuivront en bus BHNS leur trajet initié en voiture.*

H9 - Lutter contre le bruit : *réduire la vitesse sur la route du Condroz, de 70 à 50 km/h et adopter un revêtement anti-bruit contribuera à réduire significativement le bruit dans notre quartier, qui résulte*

---

<sup>3</sup>

*en bonne partie d'un flux de trafic automobile important et trop rapide (demande exprimée dans notre avis sur le projet de rénovation de cet axe pour le BHNS)*

### Le stationnement – actions I

12 - Développer les services liés au stationnement : *nous demandons la création de places de stationnement Shop & Drive à proximité des commerces et Kiss & Drive à proximité des écoles*

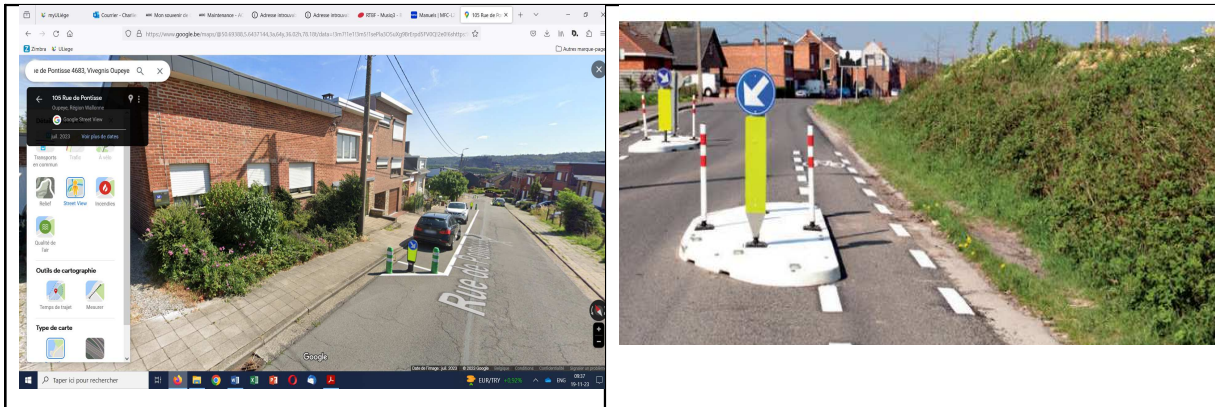
Photo : zone 30 avec marquage au sol



Photo parking club de foot



Photo stationnement alterné



Photos Kiss & Drive devant la crèche



Photo passage piéton éclairé



Photo parking dans le Parc Françoise

