

# Sainte-Walburge, un quartier vert et vivant où la mobilité donne des sueurs froides aux habitant.e.s et aux élu.e.s

Document réalisé par le Comité de Quartier Sainte-Walburge et complété suite à la réunion ouverte du 5/11/2024













C'est top, non?

Attendez. Ce n'est pas tout.









Actu

SPORTS

Régions

Conso

Médias

Lifestyle & people

Buzz

Nos podcasts

#### Liège : Une voiture sur le flanc

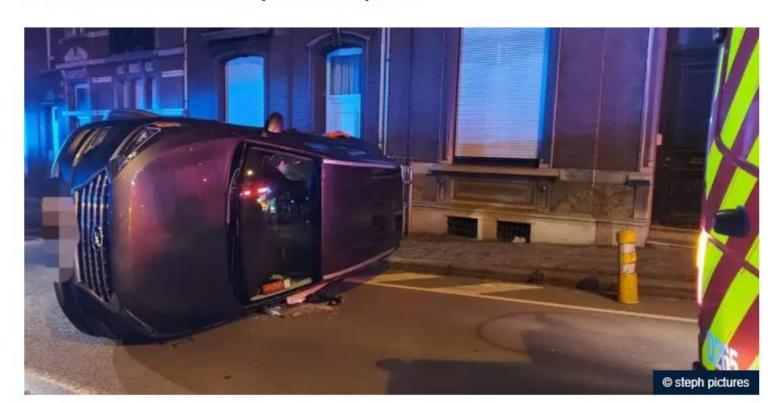
Liège



Jean-Michel Crespin

Publié le 10-04-22 à 09h32 - Mis à jour le 10-04-22 à 09h34

#### Son conducteur a été transporté à l'hôpital









# Que faire?

Le comité de Quartier souhaite rappeler au nouveau Collège communal et à l'ensemble des conseiller.e.s les enjeux de mobilité à Sainte-Walburge

- Le Comité de Quartier Sainte-Walburge est une association officiellement reconnue et partiellement financée par la Ville de Liège
- Il est composé de bénévoles et organisé sous la forme d'une ASBL
- Plusieurs objectifs
  - Jouer l'interface entre les citoyens et acteurs du quartier et les autorités publiques (communales, régionales et fédérales)
  - Promouvoir la **qualité de vie** dans le quartier
  - Renforcer les liens sociaux et la convivialité dans le quartier

### Sainte-Walburge est un quartier d'entrée de ville, densément peuplé et subissant un important trafic de transit

- Sainte-Walburge, c'est notamment :
  - Près de 13.000 habitants
  - 50+ commerces et restaurants, ainsi que des indépendants
  - Plusieurs écoles, une crèche et plusieurs accueillantes indépendantes
  - Un hôpital
  - Des travailleurs pour tous ces services
  - Une entrée / sortie d'autoroute (E313)
  - Un hall sportif
  - Plusieurs milliers de véhicules par jour
  - Des infrastructures cyclables limitées et des trottoirs souvent encombrés
  - 8 lignes de bus (TEC & De Lijn)
  - Une importante pression au stationnement
- Les derniers chiffres collectés (2016) indiquent que l'Hôpital de la Citadelle draine à lui seul plus de **15.000 unités de véhicule** par jour, venant tant du nord que du sud.

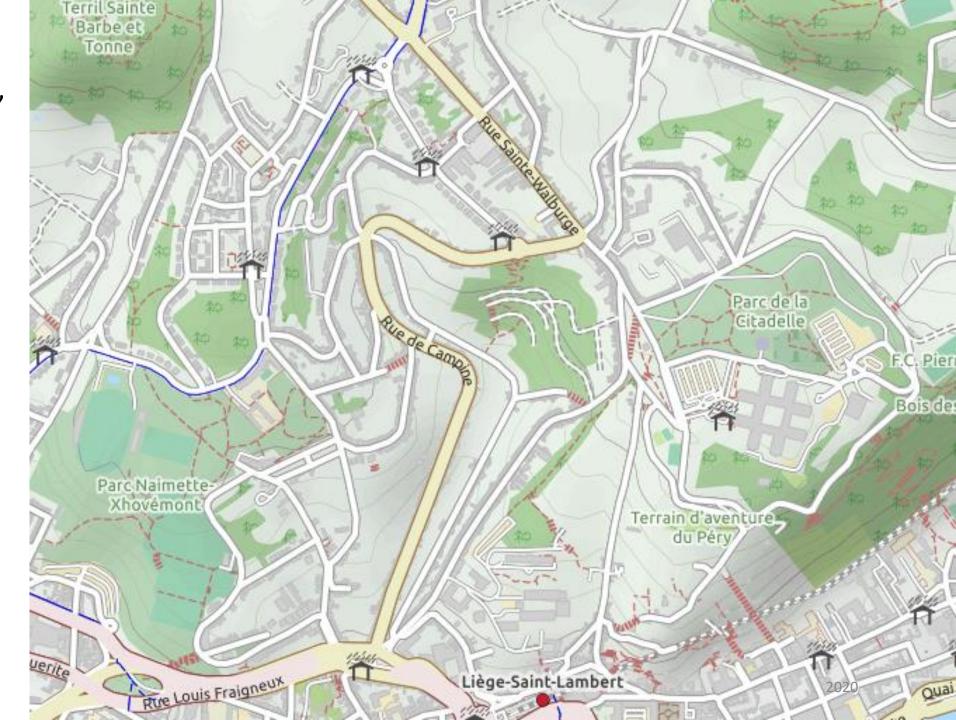
### Cinq enjeux-clés selon le Comité de Quartier

- L'adoption d'un plan de mobilité global et concerté, à l'échelle du quartier
- L'amélioration de la sécurité routière pour tous
- Le développement des alternatives à la voiture
- Le renforcement de la cohabitation avec un hôpital public
- L'espoir d'une ceinture verte

# Enjeu 1. L'adoption d'un plan de mobilité global et concerté, <u>à l'échelle</u> <u>du quartier</u>

- L'absence d'un plan global de mobilité, à l'échelle du quartier, laisse place à l'inventivité des automobilistes et aux solutions localisées (rue Xhovémont, rue Auguste Donnay, rue des Cotillages), en termes de (1) déplacement et de (2) stationnement. Il permettrait d'opérationnaliser le plan communal de mobilité, adopté par la Ville.
- Nous avons besoin d'un plan global à l'échelle du quartier, informé par
  - Des expertises techniques et interdisciplinaires
    - Ville: mobilité(s), sécurité routière & signalisation, travaux, aménagement du territoire,
    - Région : transport en commun, infrastructures piétonnes et cyclables structurantes
    - Associations locales : Gracq, Tous à pied, urbAgora
  - Des expertises d'usage, de vécu du quartier (riverains, commerçants, associations)
- Nous avons besoin d'une décision, pas d'une déclaration.

Un plan global qui couvrirait, a minima, la plupart des rues de cette carte.



En termes de déplacement, la position du Comité de Quartier est limpide : « mieux de trafic plutôt que moins de trafic »

- Le trafic de transit utilise des voiries secondaires non-adaptées pour éviter les ralentissements, y renforçant les désagréments.
  - Par voirie secondaire, il est entendu :
    - Les rues Hocheporte Xhovémont, Naimette, Henri Vieuxtemps, Isi Collin, sans nom, George Rem et des Métiers.
    - Les rues Auguste Donnay, des Églantiers, des Buissons, Léonard Terry, Daussoigne-Méhul, Jean Riga, Valère Hénault et du Limbourg
    - Les rues Jean Haust et Fond-Pirette
    - Les rues des Glacis, Général Collyns, de la Chaine, des Tawes, de Vottem, de la Batterie, Fonds-des-Tawes, des Cotillages et Haut-des-Tawes
    - Les rues Vieille Voie de Tongres et Jean Dister.
    - Les rues de Rocourt, Sergent Merx, Jambe de Bois et de la Tombe
    - Les rues Visé-Voie, Bontemps, Victor Croisier et de l'arbre Sainte-Barbe

« Mieux de trafic », ça veut dire ...

- Réduire / Eviter le trafic de transit (entre 65 et 70% selon les chiffres de la Ville) dans les voiries secondaires (d'où la nécessité d'un plan de mobilité à l'échelle du quartier)
- Amélioration et sécurisation des infrastructures sur les voiries principales (Boulevard Jean de Wilde et Fosse-Crahay, Rue Sainte-Walburge, Avenue Victor Hugo, Rue de Campine et Montagne Sainte-Walburge)
  - Sécurisation des trottoirs et des traversées piétonnes incitant les automobilistes à ralentir (possibilité d'urbanisme tactique)
  - Sensibilisation et répression du non-respect des limitations de vitesse
  - Partage plus équitable de la voirie entre les modes
  - → Une multitude d'avantages : par un léger changement de comportement du trafic de transit, on améliore la qualité de vie (pollution sonore, vibrations) et la sécurité de tous les usagers
  - →À terme, cela peut favoriser un plus grand report modal vers la marche et le vélo, réduisant la congestion et la pollution, et améliorant la santé de ceux qui ont une nouvelle activité physique



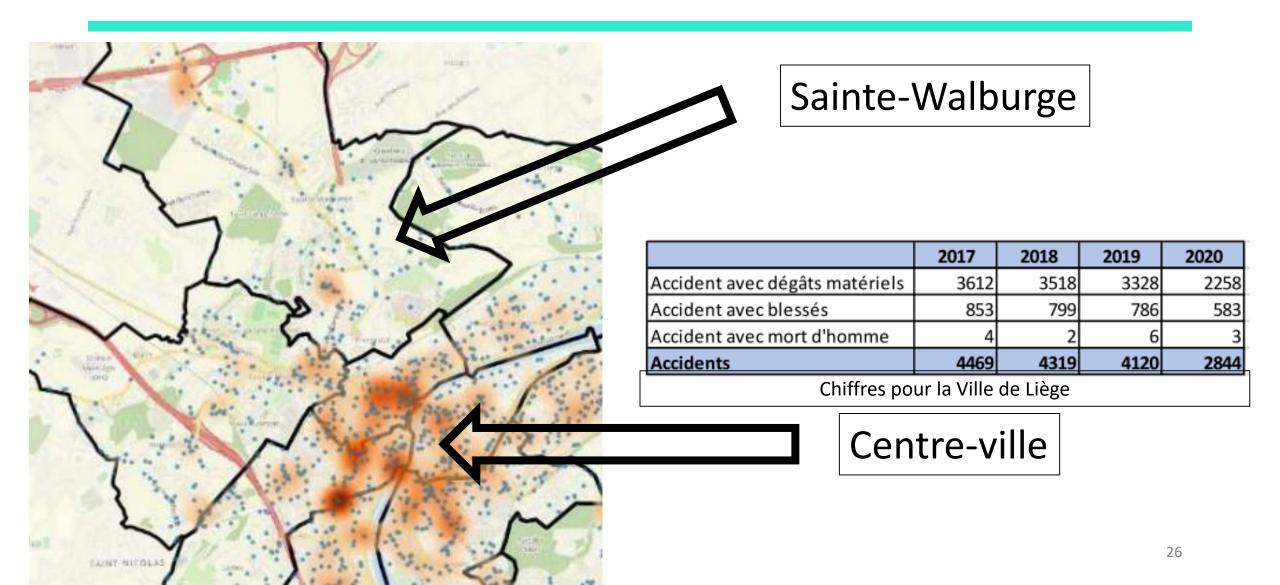
### Le stationnement, un point noir à Sainte-Walburge

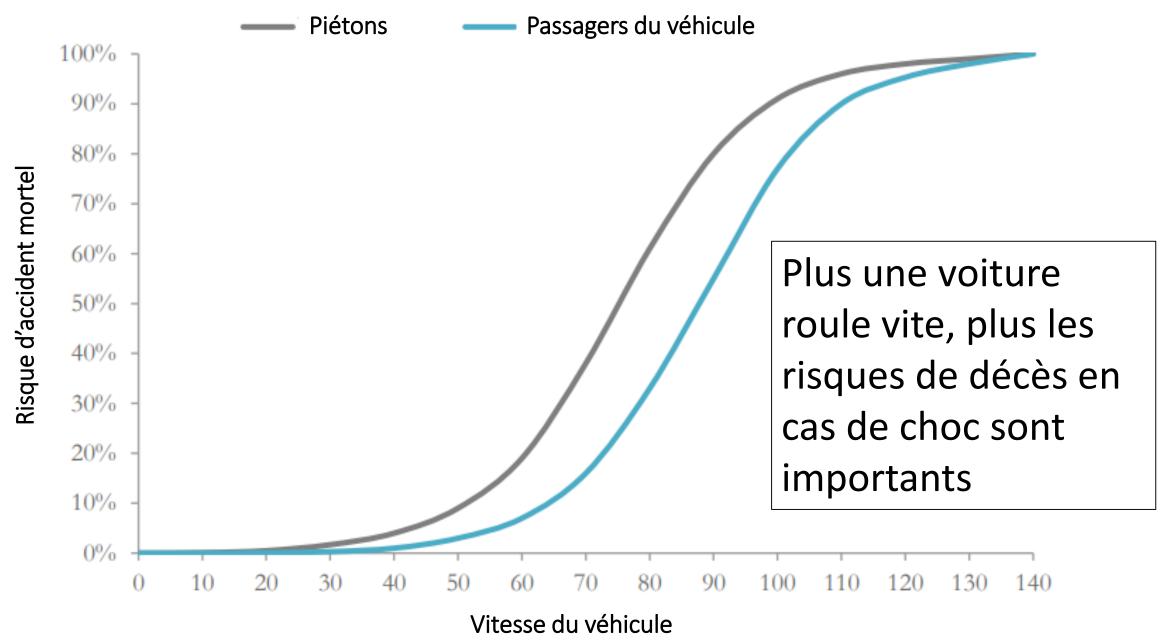
- Le quartier connait un forte pression au stationnement malgré :
  - Des zones riverains
  - Des places shop and drive
  - La place Sainte-Walburge
  - Des zones de stationnement de part et d'autre des voiries principales
  - Un parking P+R
  - Le parking des Glacis qui est ouvert
- Les causes de la pression au stationnement sont multiples : stationnement ventouse de l'Hôpital, stationnement ventouse vers la Ville, attractivité limitée des déplacements actifs (piétons et cyclistes)
- Par ailleurs, de nombreux espaces piétons ou espaces verts sont également utilisés comme une zone de stationnement sauvage : Avenue Victor Hugo à droite en descendant, rue de Campine le long du parc de la Paix, à proximité des écoles, pied de la Montagne Sainte-Walburge

### Des solutions peuvent être imaginées pour le stationnement

- Pour structurer le stationnement des riverains et des usagers du quartier :
  - Modulation du stationnement en fonction des publics (captifs vs. non-captifs du quartier) et des besoins (zones de livraison pour les commerces de la rue Sainte-Walburge, bibliothèque rue Sainte-Walburge) en concertation avec les personnes visées
  - **Utilisation d'espaces hors voirie** pour le stationnement (ex. : place Sainte-Walburge, zone de l'ancien commissariat, parking des glacis, parking de l'Hôpital des Anglais).
  - Mise en place d'un stationnement payant, avec gratuité pour les riverains et les courts arrêts (pour favoriser la rotation et les commerces)
  - Fiscalité communale adaptée (ex. : modulation du prix des cartes de riverains en fonction de la taille du véhicule)
- Pour limiter le stationnement sauvage
  - Ajout de **potelets**, des **bacs à fleur** ou d'autres **infrastructures**
  - Renforcement de l'attractivité du P+R (ticket gratuit offert par les commerçants du centre-ville, ou par l'hôpital, renforcement de la signalisation vers l'Hôpital)
  - Réduction du prix des parking payants de l'Hôpital
  - Renforcement de la **prévention** et de la **répression**, notamment aux heures de pointe

### Enjeu 2. La sécurité routière est un enjeu majeur ...





### ... et il est lié à un manque de respect des règles en vigueur

- Manque de respect des règles relatives :
  - Aux limitations de **vitesse** (ex. : zone 30)
  - Aux rues réservées à la circulation locale (ex. : rue des )
  - Aux sens interdits (ex. : rue Sainte-Walburge, rue Jean Dister, rue Xhovémont)
  - Aux **dépassements** (ex. : sur des passages pour piéton, à des intersections, sans respecter la distance minimale latérale d'un mètre, en empruntant le trottoir)
  - À l'utilisation des **trottoirs** par les vélos et les trottinettes
  - Au dépôt des **trottinettes** aux endroits adéquats
  - Au transit des poids-lourds (qui souhaitent éviter l'échangeur de Loncin)
- Stationnement illégal sur les trottoirs et sur les (ou proche des) passages pour piétons, aux alentours des écoles et des commerces et dans certains tournants
  - Mise en danger des piétons, PMR et enfants à vélo par la création d'obstacles forçant à quitter le trottoir
  - Réduction de la visibilité pour l'ensemble des usagers

Le Comité de Quartier a mené plusieurs campagnes de sensibilisation aux limitations de vitesse et au stationnement sur les trottoirs. **Néanmoins, des solutions d'infrastructures et/ou répressives sont nécessaires.** 





### Les problèmes de sécurité routière sont également liés à deux autres facteurs

- La qualité des voiries (ex. : rue des Tawes près de la rue de Batterie, bas de la rue Fond-Pirette, rue Jean-Dister, Boulevard Fosse-Crahay, certaines rues en pavé comme les rues de la Chaine, Xhovémont, Jean Riga et des Cotillages)
- Des infrastructures parfois accidentogènes par conception, par signalisation manquante ou par marquage manquant, inadéquat ou défraichi :
  - Une zone 30 non-continue (qui n'intègre pas la rue des Tawes)
  - Le sommet de la Montagne Sainte-Walburge
  - Le pied de la rue de la Chaine
  - Le carrefour de la pharmacie de Campine
  - Le sommet de la rue de Campine
  - Le carrefour Jean De Wilde rue Sainte-Walburge (notamment en venant de Rocourt pour le tourne-à-gauche)
  - Différentes traversées piétonnes peu visibles (notamment Montagne Sainte-Walburge et rue Sainte-Walburge)
  - Carrefour Jambe de Bois Rue Sainte-Walburge

### Enjeu 3. Le développement des alternatives à la voiture

- Sainte-Walburge est un quartier hétérogène
  - 44,9% des ménages n'ont pas de voiture dans le secteur statistique Sainte-Walburge
  - 44,3% des ménages n'ont pas de voiture dans le secteur statistique Campine
  - 42,4% des ménages n'ont pas de voiture dans le secteur statistique Seeliger
  - 32,1% des ménages n'ont pas de voiture dans le secteur statistique Xhovemont
  - 30,5% des ménages n'ont pas de voiture dans le secteur statistique Fonds-des-Tawes
  - 35,3% des ménages n'ont pas de voiture dans le secteur statistique Jean De Wilde

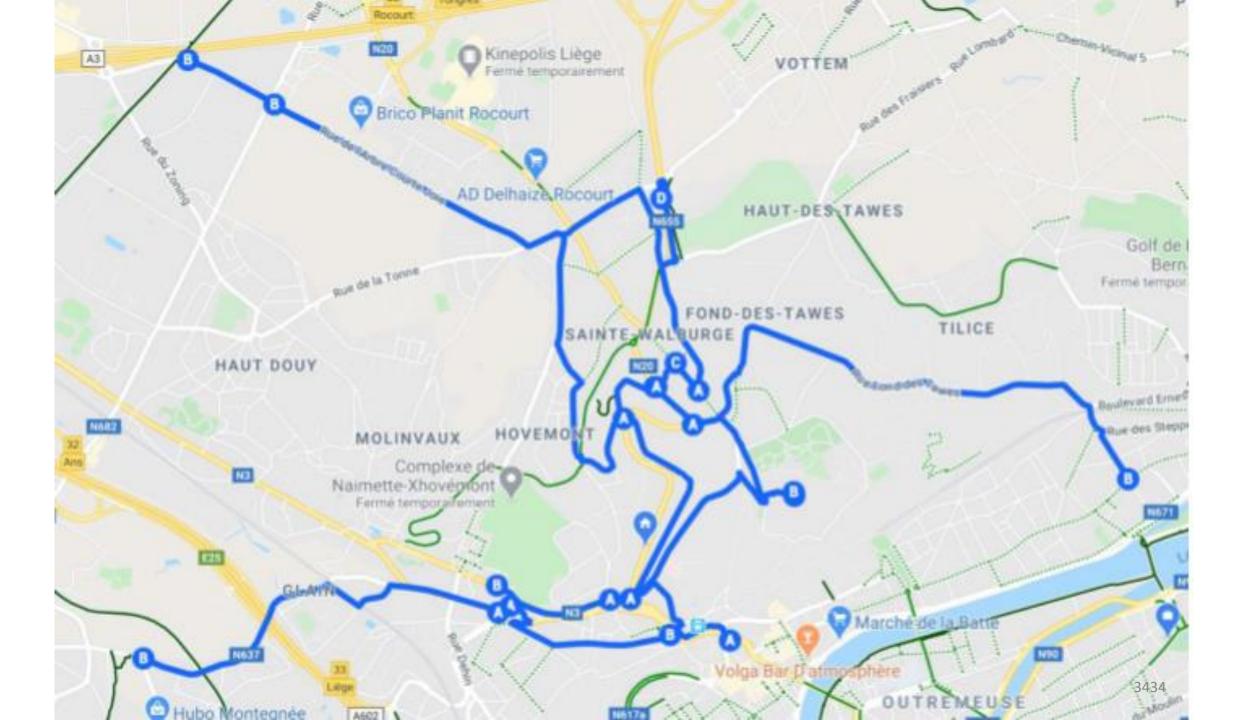
→ Dans la situation actuelle, la plupart des infrastructures sont dédiées à la voiture (rue + stationnement) : un meilleur partage de l'espace public est une question d'équité sociale ; il faut néanmoins prendre en compte de manière équilibrée les personnes pour qui la voiture reste un besoin (travailleurs mobiles, PMR)

### Les alternatives à la voiture : les piétons

- Une nécessité d'offrir des infrastructures piétonnes agréables et sécurisées :
  - Cohérence et continuité des cheminements
  - Accessibilité (pour tou.te.s, de 1 à 111 ans)
  - Sécurité et qualité des aménagements
  - Verdurisation des espaces publics
  - Respect des règles de sécurité routière par les autres usagers (automobilistes, cyclistes)
  - Durée des feux adéquates pour les piétons (ex. : carrefour Jean de Wilde)
- L'application du principe STOP (piéton > cycliste > transport en commun > transport privé, prévu dans la législation régionale et dans le plan communal de mobilité est essentielle dans toute nouvelle infrastructure
  - Les piétons ne doivent pas être une variable d'ajustement du trafic automobile, bien que certains aménagements piétons puissent participer à l'ajustement du trafic automobile.

### Les alternatives à la voiture : les cyclistes

- L'infrastructure vélo est quasi-inexistante à Sainte-Walburge
  - Piste unidirectionnelle descendante de la rue de la Citadelle)
  - Voie partagée avec les bus (Boulevard Jean de Wilde, Avenue Victor Hugo)
  - Voie partagée avec les piétons (Avenue Victor Hugo)
  - Pistes suggérées ou en peinture (Rue Sainte-Walburge, Boulevard des Hauteurs)
  - Une piste en construction reliant Naimette à la rue de l'Académie (tronçon intéressant qui relève plus de l'opportunité plus que de la priorité)
  - Aucune infrastructure menant au quartier depuis le centre-ville (Rue de Bruxelles, rue Joffre)
- L'absence d'infrastructures dédiées est la raison principale pour laquelle des cyclistes se trouvent sur des trottoirs. Par ailleurs, certains marquages peuvent induire en erreur les cyclistes (ex. : chevrons Rue Sainte-Walburge pris à contresens).
- Des itinéraires continus sont promis de longue date, mais rien ne s'est matérialisé. Actuellement, une enquête régionale est en cours pour déterminer les itinéraires structurants, mais c'est à la Ville de mettre en place les infrastructures. Pendant la crise COVID, le CQSW a proposé différents itinéraires, sans succès.



#### Les alternatives à la voiture : les bus

- 7 lignes TEC et une ligne De Lijn desservent Sainte-Walburge. Avec l'arrivée du tram, des changements sont prévus pour restructurer le réseau autour du tram : les busways (4 lignes), les lignes Connect, urbaines et interurbaines
- Le CQSW a réalisé une analyse dont les principaux constats sont :
  - Aucun busway à Sainte-Walburge
  - Meilleure fréquence le weekend et trajet étendu vers Liège Expo pour la ligne Connect 11 (ex-70) MAIS réduction des fréquences en soirée et limitation à Rocourt (plus de desserte vers Liers, Slins et Glons), malgré un 73 renforcé
  - Diminution globale du service dans le maillage de proximité (lignes urbaines 33 (ex-71), 38 (ex-72), 23 et 34 (ex-24))
  - Augmentation de la fréquence et extension vers Bavière de la ligne 39, mais insuffisant pour connecter le centre-ville au parking de délestage (P+R Vottem)
- Il est essentiel que la Ville défende les intérêts des quartiers auprès des acteurs régionaux (OTW, TEC, AOT)

### Les alternatives à la voiture : les voitures partagées

- Grace à Cambio, Sainte-Walburge compte 2 voitures partagées rue de Campine et, plus loin, plusieurs autres au niveau de la gare Saint-Lambert
- D'autres solutions existent pour le partage de voitures privées. La ville pourrait soit développer un système propre soit s'appuyer sur une application existante pour favoriser l'auto-partage.
- Des systèmes de co-voiturage pourraient être organisés dans le quartier, vers des pôles d'intérêt moins accessibles en transports en commun

### Enjeu 4. Renforcer la cohabitation avec l'Hôpital de la Citadelle

• Sainte-Walburge a la chance de disposer d'un hôpital public



### Enjeu 4. Renforcer la cohabitation avec l'Hôpital de la Citadelle

- Néanmoins, l'activité de l'hôpital crée également des désagréments pour le quartier, notamment (mais pas exclusivement) en matière de mobilité :
  - D'importants travaux sur les voiries principales entre l'autoroute et l'hôpital ont visé à améliorer la fluidité du trafic de et vers l'hôpital, avec une intégration limitée (ou non-finalisée) des modes actifs et des bus
  - Un trafic important aux heures de pointe (matin et soir), principalement lié au transit, mais également aux travailleurs de l'hôpital (environ 5.000, même si certains travaillent en pause)
  - Les sirènes des ambulances
- Le Comité de Quartier souhaite la mise en place d'une plateforme partenariale pour la mobilité rassemblant l'Hôpital, la Ville, la Police, le CQ et d'autres acteurs. L'Hôpital doit se soucier de la qualité vie et de l'air du quartier.

# Enjeu 5. L'espoir d'une ceinture verte, liant par des cheminements piétons les différents parcs du quartier







#### Contact et questions

Si vous souhaitez contacter le Comité de Quartier :

contact@faubourgwalburgis.be

www.faubourgwalburgis.be

Par téléphone :

Maxime Petit Jean – 0474 38 06 57