

Accessibilité du Sart Tilman : en guise d'introduction ...

« La mobilité vers le Sart Tilman : un casse-tête chinois ! »¹. Cette formule lapidaire synthétise sans doute la perception récurrente et un peu agacée des étudiants relativement à l'accessibilité du domaine universitaire. Durant quelques années et à divers titres, j'ai eu l'occasion d'intervenir ponctuellement sur le développement du campus et d'en observer l'évolution. L'accessibilité du Sart Tilman et les relations entre la ville et le campus sont au centre de la présente contribution qui me donne l'occasion de dresser un bilan sommaire de ce qui s'est fait ou pas fait dans les cinq décennies qui se sont écoulées depuis la création du campus mais aussi de mettre en perspective les contingences auxquelles les principaux acteurs du développement du Sart Tilman doivent faire face pour relever ces deux défis que l'ex-Recteur Willy Legros identifiait comme majeurs.

Accessibilité du Sart Tilman : rétroactes d'une pièce qui n'en finit pas de s'écrire ...

A la fin des années '50, Marcel Dubuisson qui sera Recteur de 1953 à 1971 orchestre l'idée d'un transfert de l'ULg vers un « écrin de verdure » au Sud du centre ville. Il peut, à l'époque, bénéficier d'opportunités pour le moins attractives, qui rendent l'opération faisable : la possibilité d'acquérir à bon prix de l'espace en abondance et d'un seul tenant, un environnement protégé propice, selon lui, à l'étude ... dans le calme et le recueillement, une loi de financement favorable qui offre à l'Université des ressources financières potentiellement importantes, un relatif consensus idéologique sur la nécessaire modernisation de la société et de ses équipements, ainsi que, last but not least, la longévité de 5 mandats rectoraux qu'il consacra à ce grand-œuvre.

Dès ce moment, sous l'impulsion de Claude Strebelle, le campus se dessine : il sera avant tout « organique », respectueux de la nature dans laquelle il s'insère, ouvert au public comme un parc de délasserment et enfin, ce ne sera pas une nouvelle ville mais un équipement de la ville de Liège avec laquelle l'Université doit garder ses liens séculaires². Complémentairement aux routes principales et secondaires qui doivent desservir fonctionnellement les espaces constructibles, Strebelle projette un important réseau de cheminements paysagés³ réservés aux usagers non motorisés (les piétons, les cyclistes mais aussi les cavaliers). Dans le souci d'ouverture au public évoqué ci-dessus, ce réseau conçu comme « *espace majeur de la vie intérieure du domaine* »⁴, doit aussi garantir la perméabilité de ce domaine par rapport à sa périphérie.

Dans les années '70, des difficultés budgétaires ralentissent le transfert et l'équipement du domaine qui ne sera jamais relié à la ville par le cordon ombilical imaginé initialement. En effet, si « *dès le début du domaine universitaire, le métro est pressenti comme moyen de transport le plus*

¹ Titre d'un article rédigé par thomas Lesuisse en octobre 2010 pour le journal le « P'tit toré », organe de la fédération des étudiants de Liège.

² « *Le Sart-Tilman n'est pas une ville, son programme n'est pas celui d'une ville.* » Claude Strebelle in *Les Cahiers de l'urbanisme n°54-55, pp 27-28, Ed. Ministère de la région wallonne – Mardaga, 2005. Voir aussi la réflexion complémentaire de Pierre Frankignoulle dans la même revue p 20 : « A liège, il n'a jamais été question de construire une ville nouvelle [au contraire de LLN] et c'est la raison pour laquelle une grande cité étudiante ne fut pas développée sur le site : le lien avec le centre urbain devait demeurer fort ... ».*

³ *incluant des sentiers forestiers et des chemins vicinaux plus ou moins naturels.*

⁴ *Claude Strebelle in Les Cahiers de l'urbanisme n°54-55, p 29, op. cit.*

efficace complémentarément au réseau [ferré] desservant l'agglomération. »⁵, cette liaison « structurante » en restera pour les décennies à venir au stade du fantasme d'aménageur⁶.

Pendant ce temps :

- La « modernisation » des accès routiers se poursuit (construction entre 1976 et 1989 du tronçon Chênée – Neufchâteau de l'autoroute E25, avec les échangeurs d'Embourg et de Tilff inaugurés en 1976 ; construction de la liaison rapide Pont d'Ougrée – Sart Tilman et de l'échangeur du « Bol d'Air » au début des années '80), ce qui améliore sensiblement l'accessibilité automobile du domaine ;
- L'Université met en œuvre une infrastructure de parking à la mesure de la demande⁷ ;
- Le parc scientifique, créé en 1971, s'étoffe petit à petit (côté Av. du Pré Aily) de même que le centre commercial de Bonnelles.

La fin de la décennie '80 et le début de la décennie '90 marquent un tournant pour l'Université à plusieurs égards :

- Le site de Bavière est abandonné par l'Université. Le CHU et la faculté de médecine s'installent dans la zone sud du domaine ;
- La médecine vétérinaire quitte Bruxelles (Curreghem) pour s'établir à proximité du nouveau CHU ;
- La SPI viabilise le deuxième secteur du Parc scientifique (autour de la rue du Bois St Jean).

Parallèlement à ces extensions qui accroissent la pression de la demande sur et autour du Sart Tilman, l'Université annonce au tout début des années '90 « un tournant dans sa politique immobilière »⁸ qui se marquera à la fois par la poursuite d'une certaine densification du Sart Tilman⁹ mais aussi par un réancrage dans le centre ville. C'est ainsi qu'il est décidé que la Faculté de philo-lettres restera Place du XX Août avec le Rectorat et les services administratifs de l'Institution.

C'est également au début des années '90 que les voiries principales¹⁰ seront remises en gestion à la Région wallonne et que sera construite la boucle cyclo-pédestre centrale¹¹.

La décennie 2000 voit la mobilité prendre une place de plus en plus centrale dans les préoccupations de l'ULg et de ses « satellites » (CHU, LSP). En effet, l'amélioration de l'accessibilité automobile se heurte à des difficultés financières et techniques de plus en plus importantes ; de plus, l'université entend s'inscrire de manière volontariste dans les principes du développement durable. Ainsi, en 2004 / 2005, la région wallonne finance un plan de transport d'entreprise¹² englobant les 3 entités évoquées ci-avant. Les recommandations de l'étude portent notamment sur :

⁵ Claude Strebelle in *Les Cahiers de l'urbanisme n°54-55, p 26, op. cit.*

⁶ Voir les déboires du Safège à la fin des années 1960. Plus récemment, on notera en 1989 le recyclage de cette vieille idée de liaison ferroviaire entre la ville et le Sart Tilman dans une plaquette intitulée « Pour un réseau express liégeois, contribution à l'élaboration d'un plan global de circulation à l'échelle de la région liégeoise » par Jean-René Lejeune et Jean Englebert, ce dernier ayant repris la mission d'urbaniste du Sart Tilman depuis 1984, date à laquelle Claude Strebelle fut remercié par l'Université.

⁷ Cette politique ne se démentira pas dans le temps puisqu'actuellement, l'ULg a aménagé dans le domaine environ 5.000 places de parking, le CHU en compte plus de 2.600 et le LSP est doté de plus de 1.500 emplacements. En sus, un accord avec le domaine du Bois St Jean prévoit la mise à disposition de 750 places desservies par une navette vers le CHU.

⁸ *Propos de René Grosjean, Administrateur de l'ULg entre 1987 et 1997, in Les Cahiers de l'urbanisme n°54-55, pp 44-46, op. cit.*

⁹ *Bâtiment trifacultaire et amphis de l'Europe (1994 – 1996), complétude de la FSA et Institut de mathématiques (1997 – 2000), avec, parallèlement, l'abandon complet du site du Val-Benoît, extensions diverses autour de l'hôpital dans la zone Sud (2005 à aujourd'hui), projet de nouvelle clinique vétérinaire, ...*

¹⁰ *En gros le Bld de Colonster et le Bld du Rectorat, utilisés par les autobus du TEC et donnant accès au réseau régional à grand gabarit : E25 à l'Est, N63 à l'Ouest*

¹¹ *Environ 10 Km en site propre.*

¹² *« Plan de Transport d'Entreprise du Sart Tilman » réalisé par l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable (ICEDD) pour compte du MET (Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – D31). Plusieurs rapports internes en 2004 – 2005.*

- La désignation d'un responsable mobilité pour le site du Sart Tilman ;
- L'amélioration de la desserte du site par les transports en commun ;
- La mise en place une centrale de covoiturage pour l'ensemble des pôles d'activité ;
- L'amélioration des infrastructures destinées aux modes lents (vélo et marche) : aménagement des pistes cyclables et des sentiers pour les piétons, installation de râteliers pour vélos, ...

Entretemps, en 2003, le TEC Liège avait créé la ligne 58, présentée comme une ligne « express » doublant la ligne 48 entre le centre ville et le Sart Tilman, en réponse à la demande pressante de l'Université et contrainte par des difficultés d'exploitation de la ligne 48, victime d'une sur-fréquentation, notamment en heure de pointe ¹³. Il est à noter que, sauf quelques aménagements « cosmétiques » des lignes 2 et 25, la 58 est la première réelle intervention du TEC en faveur de l'ULg depuis la création de la ligne 48, quelques 35 ans auparavant. Cette même ligne 48 sera par ailleurs dotée d'un site propre sur une grande partie de son parcours en 2009 / 2010.

La 58 sera suivie en 2008 par la ligne 28, rocade reliant les vallées de la Vesdre et de l'Ourthe au Sart Tilman. La 28 permet des gains de temps importants (du moins sur le papier) pour les usagers de Fléron, Chaudfontaine, Beaufays et Tilff cherchant à rejoindre le domaine du Sart Tilman (CHU et ULg-Amphis) par des solutions « transport en commun », comme le montre le tableau ci-dessous :

En partant de	Durée sans L28	Durée avec L28	Gain de temps
Fléron	65'	42'	23'
Chaudfontaine	45'	29'	16'
Beaufays	40'	19'	21'
Tilff	35'	10'	25'

Source : TEC

L'année 2008 marque aussi la création de la CEMUL ¹⁴ au sein de l'ULg. Cette commission instaurée en réponse aux recommandations formulées par le PTE du Sart Tilman, tentera de rassembler les principaux acteurs du développement du domaine (ULg, CHU, LSP mais aussi épisodiquement TEC, Ville de Liège et SPW) et de (ré)concilier urbanisme et mobilité sur le campus, dans l'esprit voulu par les initiateurs du transfert de 1959, tout en prenant en compte les contingences contemporaines. Conformément aux recommandations du PTE du Sart Tilman (voir ci-dessus), la CEMUL formulera notamment des propositions pour l'amélioration des déplacements non motorisés sur le campus, pour favoriser le car-pooling et pour la reconfiguration du système de parking autour du CHU. Elle s'occupera également de la récolte et de la publication périodiques de statistiques relatives à la mobilité du personnel et des étudiants de l'ULg.

Au tournant des années 2010, la politique de réancrage en ville initiée en 1991 s'amplifiera « spontanément » en raison de l'intégration dans le giron universitaire, d'écoles supérieures bien implantées dans le tissu urbain et décidées à y rester ¹⁵. L'ULg n'a alors d'autre choix que de

¹³ *Les lignes 48 et 58 circulaient initialement entre le centre ville (Opéra) et le domaine du Sart Tilman (CHU ou Amphithéâtres) avec des itinéraires et un nombre d'arrêts desservis permettant au 58 de gagner environ 10' entre les 2 pôles. Depuis la rentrée académique 2013, la ligne 58 a vu son terminus ramené à la gare des Guillemins. D'après l'horaire TEC, les temps de parcours entre Guillemins et Amphis sont redevenus identiques pour les lignes 48 et 58 (de l'ordre de 15' à 20'). On ne peut donc plus prétendre que la 58 soit une ligne « express » comme annoncé initialement ; il s'agit plutôt d'un renfort ponctuel de la 48 aux Guillemins, les difficultés d'exploitation de cette dernière ligne ne s'étant pas améliorées, bien au contraire !*

¹⁴ *Commission d'Etudes et de gestion de la Mobilité et de l'Urbanisme de l'Université de Liège, créée par le Recteur B. Rentier.*

¹⁵ *HEC en 2005, les 2 instituts supérieurs d'architecture en 2010. Compte tenu de la politique de « rationalisation » de l'enseignement supérieur, le mouvement d'intégration n'est probablement pas terminé, loin s'en faut !*

réinvestir le centre en acquérant une partie du complexe commercial « opéra » pour le transformer en amphis (2013).

Parallèlement, le Sart Tilman continue à se densifier : construction de l'éco-quartier du Sart Tilman (100 logements) à partir de 2014, viabilisation des terrains pour l'extension du LSP (60 hectares de zone d'activités économiques), viabilisation des terrains pour la mise en œuvre de la ZACC du Pré-Aily (300 logements), renforcement du pôle commercial et du pôle résidentiel de Bonnelles, renforcement du pôle GIGA et création du Centre Intégré d'Oncologie en relation avec le CHU, extension de la clinique vétérinaire, ... La bipolarisation géographique de l'enseignement supérieur et des activités induites (recherche et développement, commerces, résidences, ...) s'inscrit ainsi durablement dans le paysage liégeois, simultanément avec un accroissement sensible de la population étudiante. Dans cette perspective, il faut, dans un avenir proche, à la fois craindre et espérer une augmentation significative de la densité d'échanges entre les différentes implantations.

En 2012 / 2013, les contours du projet de tram à Liège se précisent et le CA de l'ULg transmettra officiellement ses remarques et suggestions au SPW dans le cadre de l'Etude d'Incidences menée pour la réalisation de cet équipement entre Ougrée-Standard et Coronmeuse (voir ci-après).

En 2014, une étude de mobilité et de stationnement réalisée par le groupe STRATEC et pilotée conjointement par le CHU et l'ULg ¹⁶ se penche sur les problèmes rencontrés dans la zone Sud (autour du CHU, de la faculté de médecine vétérinaire et de la zone des sports). Ses conclusions peuvent se synthétiser comme suit ¹⁷ :

- Mesures d'accessibilité (réhabilitation des boulevards à 2x2 voies, éventuellement avec sites propres bus, création de deux nouveaux ronds points entre le CHU et Colonster) ;
- Mesures de stationnement (réorganisation de parkings existants, suppression du stationnement sur les boulevards face à la Faculté vétérinaire, création de nouveaux parkings éventuellement en ouvrage et payants) ;
- Mesures incitatives (favoriser le covoiturage, l'intermodalité et les modes doux) ;
- Mesures de concertation (recherche de financement) ;
- Mesures d'accompagnement (refonte des horaires de cours, contrôle du stationnement illicite) ;

Parallèlement, le TEC et le SPW mettaient en place, sur le Bld de Colonster entre les zones Sud et Nord, un dispositif de bande bus à contre-sens, destiné à rapprocher les arrêts des utilisateurs potentiels (en particulier dans la zone Sciences Appliquées).

Accessibilité du Sart Tilman : que nous réserve l'avenir ?

En 2005, l'ancien Recteur Willy Legros identifiait 3 défis majeurs, à son sens, pour le campus universitaire :

1. l'entretien du patrimoine bâti,
2. la mobilité,
3. les relations entre la Ville et l'Université.

Il concluait son intervention par cette phrase : « *Au-delà des mots, le Sart Tilman a besoin d'actes concrets de soutien. Vite !* » ¹⁸.

Comme j'ai tenté de le montrer ci-avant, la mobilité et les liens Ville-Université sont des problématiques récurrentes pour l'ULg et en particulier pour le Sart Tilman. Elles ont produit et continue à produire un volume important de réflexions tant analytiques que programmatiques. Des mots ... qui ne se concrétisent pas toujours en actes concrets pour paraphraser Willy Legros.

¹⁶ Pour l'ULg, le pilotage est confié à la cellule Urbanisme et Mobilité. Cette cellule, intégrée dans l'Administration des Ressources Immobilières de l'ULg (ARI), a remplacé la très éphémère CEMUL en 2014.

¹⁷ Etude de mobilité et de stationnement de la zone sud du domaine du Sart Tilman – Rapport de synthèse. Stratec 2014.

¹⁸ Propos de Willy Legros, Recteur de l'ULg entre 1997 et 2005, in Les Cahiers de l'urbanisme n°54-55, pp 6-7, op. cit.

Prosaïquement, dans la perspective ouverte par ce dernier, les deux défis de la mobilité au Sart Tilman et des relations entre la Ville et le Campus devront, à mon sens, composer avec trois écueils importants :

Le premier écueil est paradoxalement lié à la formalisation concrète des interventions¹⁹ des différents opérateurs sur le domaine et à une dissociation qui s'établirait de plus en plus nettement dans la prise en charge des problématiques de mobilité (essentiellement utilitaire) d'un côté, d'urbanisme et d'aménagement de l'autre.

L'espace public est le lieu par excellence où s'exprime la tension dialectique entre différents usages et formes d'appropriation : la mobilité (utilitaire ou non), la sécurité, la démarche paysagère, l'intégration ou la ségrégation des usage(s), l'équipement technique, ...

Or, pressés sans doute par l'importance des problèmes à résoudre et le manque endémique de moyens, il me semble que nous sommes de plus en plus en manque d'objectifs de référence pour l'ensemble du Sart Tilman. En bref, peut-on encore s'accorder sur une vision commune du développement du site qui transcende les préoccupations purement fonctionnelles et sectorielles des différents opérateurs intervenant sur celui-ci et qui permette des arbitrages cohérents dans la durée et compréhensibles dans l'instant ?

La question pouvait paraître purement rhétorique lorsqu'un seul opérateur (l'ULg en l'occurrence) disposant d'une maîtrise foncière incontestée, était amené à développer ses propres projets sur le site en contrôlant (presque) tous les paramètres ; elle ne l'est plus du tout dès lors que la position dominante de l'ULg tend à disparaître au profit d'opérateurs multiples dont les visées sont loin d'être toujours convergentes. Dans ce dernier cas, une absence de coordination des interventions par rapport à des objectifs de référence communs ne peut être que préjudiciable.

Par exemple, si l'on s'en tient aux domaines de la mobilité ou de l'accessibilité : les communes de Seraing et d'Esneux ainsi que la ville de Liège se sont dotées de plans ou de schémas de mobilité dont les options sont très certainement susceptibles d'impacter le niveau d'accessibilité du Sart Tilman. Quelles évaluations peut-on en tirer pour l'organisation des entités occupant le domaine au sens large ? Quelles synergies potentielles peut-on en déduire ?

Autre exemple : comment doit-on assumer et se répartir les charges générées par les usages « non utilitaires »²⁰ du site qui bénéficient à l'ensemble de la communauté et plus avant comment gérer l'insertion des vastes ensembles fonciers du Sart Tilman dans un environnement urbain lui aussi en pleine mutation (faut-il maintenir une large perméabilité assumée ou se replier sur les fonctions essentielles)²¹ ?

Le second écueil concerne les relations que la ville entretient ou souhaite entretenir avec le campus et plus largement avec l'ensemble des activités constitutives du pôle du Sart Tilman. Le projet de tram à Liège fut à cet égard révélateur. Il fut sans doute la plus récente et la plus significative de ces occasions manquées pour concrétiser l'utopie initiale de symbiose entre le centre ville et ce qui était destiné à devenir son principal pôle de développement. Echaudé sans doute par trop de désillusions antérieures, personne ne s'est réellement risqué à s'emparer de cette opportunité, condamnant l'utopie à en rester au stade du fantasme et sans doute pour longtemps²².

A l'inquiétude manifestée par le CA de l'ULg²³ quant à une possible dégradation des conditions d'accessibilité de ses installations en ville ou sur le plateau du Sart Tilman, suite à la réalisation du

¹⁹ *Que Willy Legros englobait dans le terme « actes concrets de soutien ».*

²⁰ *Délassement, biodiversité, paysages, ...*

²¹ *Question triviale : qui prend en charge l'entretien des chemins vicinaux traversant le domaine du Sart Tilman ?*

²² *Alors que (presque) partout ailleurs la construction de nouvelles lignes structurantes de transport en commun s'appuie systématiquement sur une desserte prioritaire des pôles incontournables que sont les universités et les centres hospitaliers, à fortiori lorsqu'ils sont universitaires. Voir entre autres les (plus ou moins) récents réseaux de tram de Nantes, Montpellier, Reims, Valenciennes, Caen,.... Dans les faits, il est difficile de trouver en Europe une agglomération ayant investi dans ce genre d'équipement qui ne desservirait pas ses principaux pôles hospitalo-universitaires.*

²³ *Avis sur le projet de tram et la réorganisation du réseau de bus à Liège approuvé par le CA de l'ULg le 15 mai 2013.*

tram, le TEC et le Ministre Henry se voulaient rassurants : « *Non, le campus du Sart Tilman n'est pas oublié dans le projet du tram. C'est même une priorité dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus* »²⁴. Pour marquer cette priorité, le TEC se disait prêt à envisager la faisabilité de propositions émises par le CA²⁵, précisant que « *tout cela dépendra des futures contraintes budgétaires* ». Dans les conditions actuelles, est-il aberrant d'imaginer que le contexte de la réorganisation du réseau des transports en commun liégeois à la périphérie de l'investissement consenti pour le tram, sera fait de restrictions ... ?

Le troisième écueil tient à un effet de focalisation qui génère souvent une mauvaise appréciation de l'échelle à laquelle il importe de resituer le débat de l'accessibilité du Sart Tilman.

Les problèmes locaux de vision cohérente sur le développement du site et de liaison organique entre la ville et l'université, pour importants qu'ils soient, ne doivent pas occulter la vocation métropolitaine, régionale et internationale des gros équipements (ULg, CHU, LSP) qui occupent le Sart Tilman. L'accessibilité doit aussi s'évaluer à ces échelles-là avec des réseaux performants qui assurent la connectivité indispensable au développement des entités concernées. De bonnes connexions autoroutières, des liaisons par TGV, des liens avec les aéroports, ... sont autant d'éléments cruciaux pour la visibilité et la survie d'entités comme le GIGA, EVS, TECHNIFUTUR et tant d'autres. Il faut bien sûr veiller à maintenir, voire à perpétuellement améliorer ces connexions.

Dans cet ordre d'idée, nul ne conteste que le bassin de recrutement de l'ULg est encore trop local²⁶.

Si elle veut jouer pleinement un rôle métropolitain, Liège se doit de drainer un hinterland plus large qu'actuellement en proposant des solutions de connexion attractives et si possible alternatives à l'automobile dans le cadre d'un objectif de développement soutenable. C'est le sens de la proposition du CA visant à créer une liaison de type rapido bus desservant Marche-en-Famenne et le Condroz ainsi qu'une liaison forte et rapide entre le Sart Tilman et la gare routière de Jemeppe qui pourrait devenir un hub intermodal intéressant pour les navetteurs provenant de Hesbaye ou de la haute Meuse liégeoise²⁷.

Au-delà, le maintien de liaisons attractives avec les pôles de Maastricht et d'Aachen qui sont nos « *alter ego* » dans l'Euregio paraît un enjeu crucial.

A titre subsidiaire, peut-on évoquer ici les liaisons ferroviaires vers les aéroports de Zaventem, Charleroi²⁸ et, pourquoi pas, Köln ?

²⁴ *Journal « Le Soir » du 24 mai 2013, p22.*

²⁵ *Ces propositions concernaient le renforcement de la fréquence sur le tronçon central du tram, le maintien et le renforcement de la ligne 48 entre les Guillemins et le Sart Tilman, le maintien d'une desserte bus entre le centre ville et le Sart Tilman, la création d'une desserte rapide entre la gare routière de Jemeppe et le Sart-Tilman via le Standard (terminus du tram) et enfin la création d'un rapido bus vers Marche-en-Famenne.*

²⁶ *Environ 70% des étudiants de l'ULg résident officiellement dans la Province de Liège, dont 14% dans l'arrondissement de Huy-Waremme et 9% dans l'arrondissement de Verviers. Source « Enquête Cemul-ULg 2013-2014 ». Mobilité des étudiants de l'Université de Liège p. 4.*

²⁷ *Il apparaît nettement que les solutions actuelles « transport en commun » entre Marche, le Condroz et le Sart Tilman d'une part, entre Hannut, la Hesbaye et le Sart Tilman d'autre part, ne sont pas concurrentielles par rapport à la voiture individuelle.*

Entre Marche et le ST, il faut par exemple de 100' à 150' avec le train et/ou le bus contre 40' en auto pour parcourir les 43 Km entre ces deux points.

Entre Hannut et le ST, il faut actuellement compter de 90' à 120' en transport en commun (via Waremme) contre 40' en auto pour 35 Km.

L'objectif serait de descendre sous les 60' pour ces deux liaisons en transport en commun.

²⁸ *On rappellera que Liège ne dispose pas de liaison directe avec Zaventem, au contraire d'autres villes universitaires comme Mons, Leuven, Antwerpen ... et Charleroi Airport est si loin du Sart Tilman... (150' à 180' en transports en commun, soit approximativement ½ journée de trajet)*