Plan de mobilité de Gand 2030

La mobilité comme moteur pour une ville durable et accessible.

Contenu

- Moteur pour une ville durable et accessible
- Espace pour les piétons
- Un réseau cyclable plus fort
- Les transports en commun qualitatifs
- Une politique de stationnement dirigeante
- Des régimes de vitesse et la répartition en catégories des voies
- Centre de trafic régional
- Circulation du centre-ville
- Sécurité routière et accessibilité

Moteur pour une ville durable et accessible

Plan de mobilité de Gand 2030

Moteur pour une ville durable et accessible

D'une politique de mobilité axé sur la demande à une politique dirigeante

- La politique de mobilité doit **prendre l'initiative** et doit aider à définir le visage de Gand
- Plus **ambitieux** que seulement résoudre des point noirs
- L'impact sur et **l'interaction** entre l'aménagement du territoire, l'économie, l'environnement, vivre,…
- **But =** une ville facile à atteindre où la vie est bonne, e.a. dans les zones d'habitation à circulation restreinte

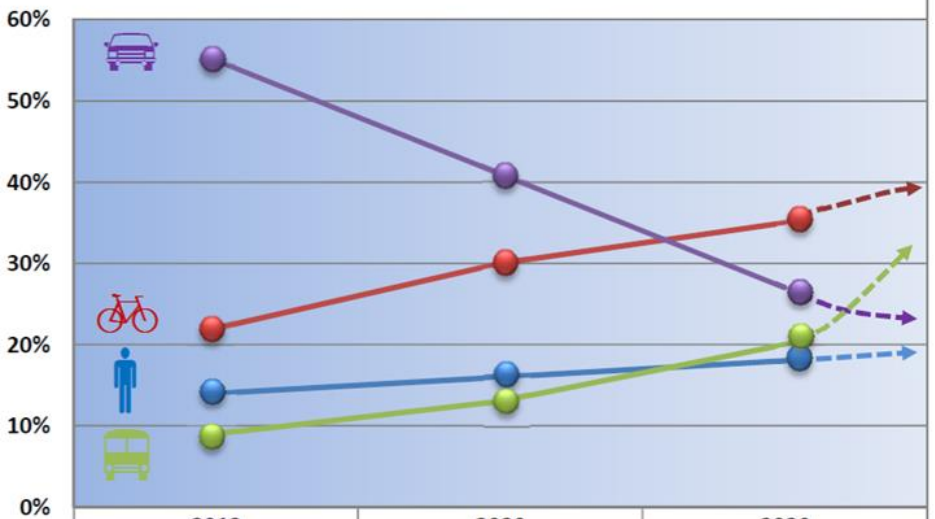
Pourquoi a-t-on besoin d'une nouvelle histoire de mobilité?

- Presque 96.500 non-résidents travaillent à Gand
- 67.000 étudiants d'enseignement supérieur
- Plus de 250.000 résidents
- 17.000 voitures en plus en 10 ans
- De plus en plus de piétons, cyclistes, utilisateurs des transports publics, voitures, taxis,… exercent une pression sur la ville
- Des solutions 'classiques' ne suffisent plus
- On a besoin **des choix clairs** pour assurer que Gand reste vivable, accessible et dynamique

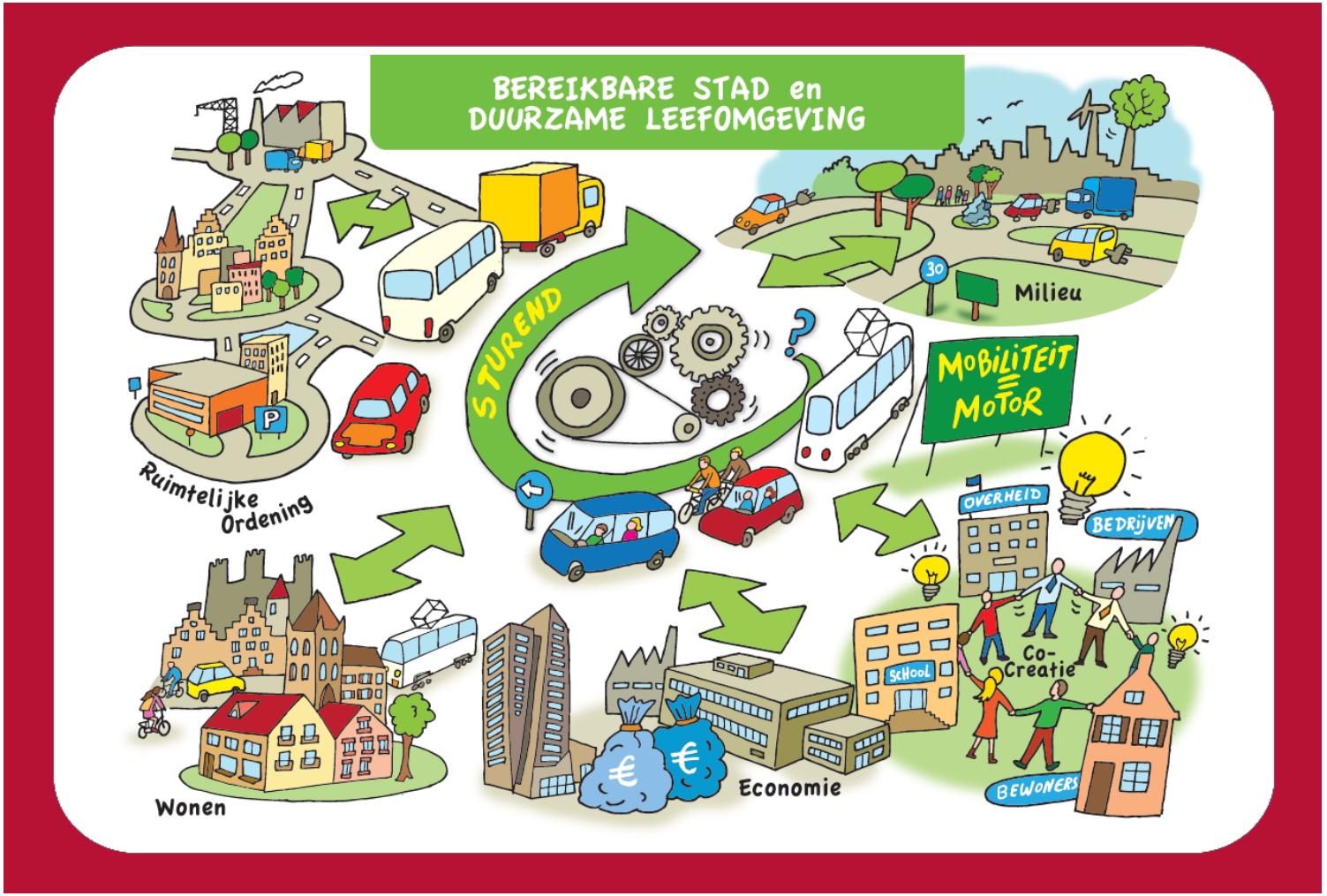
Le plan de mobilité de Gand veut arriver à quoi?

- Une ville vivante et dynamique
- Accessibilité et convivialité
- Adapté à l ’enfant et agréable
- Une ville propre et saine
- Une bonne sécurité routière dans la ville
- Une tendance actuelle durable
- Des déplacements plus courts
- Moins dépendant des voitures

Gewenste modal shift



	2012	2020	2030
Stappers	14%	16%	18%
Trappers	22%	30%	35%
Openbaar vervoer	9%	13%	20%
Personenwagens	55%	41%	27%


BEREIKBARE STAD en
DUURZAME LEEFOMGEVING
STUREND
MOBILITEIT = MOTOR
Milieu
Ruimtelijke Ordening
OVERHEID
BEDRIJVEN
SCHOOL
Co-Creatie
BEWONERS
Economie
Wonen

Intégration avec d'autres domaines politiques

- Un rapport étroit entre la mobilité et **l'aménagement du territoire**
- **Des expansions économiques** et la mobilité durable peuvent se renforcer
- Interaction entre **la densification résidentielle,** les transports publics et les nouveaux axes cyclable
- Lien avec des autres **documents de politique** (un Schéma de structure d'aménagement, Plan climat,…)

L’impact sur des problèmes d’environnement et de santé

- Le trafic routier est le plus grand responsable pour la pollution de l’air
- Le score de Gand est au-dessous du niveau exigé avec une qualité de l’air mauvaise ou médiocre 30% des jours
- Le transport cause 32% de l’émission
- Le trafic routier expose 15% des citoyens de Gand aux valeurs de bruit de plus de 70 dB(A)

Miser sur l'amélioration de l'environnement et de la santé

- Modélisation de la qualité de l'air et du bruit
- Des revêtements de la route plus silencieux
- Une conception de rue plus silencieuse
- Espace vital en plus
- Des véhicules silencieux et propres
- Meilleures routes de fret et d'approvisionnement

- Une approche du bruit intégrale des voies régionales
- Point de vue sur l'instauration d'une Low Emission Zone

Co-création = une dynamique précieuse

- **Des rapports** traditionnels entre le gouvernement et les intéressés se déplacent
- **Des initiatives** innovatrices et créatives viennent de partout (résidents, écoles, entreprises,…)
- Gand veut fortement **soutenir** des initiatives positives et les donner tout les opportunités
- **Co-création** peut aider à créer la mobilité en Gand

gent:
slim op weg
Espace pour piétons
Plan de mobilité de Gand 2030

Espace pour piétons

- **Plan de mobilité 1997**: agrandissement de la zone piétonne

- **Depuis 2003**
  - Un réseau piétonnier couvrant toute la zone
  - Des clos résidentiels
  - Des rues d'école, des rues vivantes et des rues réservées au jeu

Les quartiers résidentiels

- Fixer des zones ou **la fonction de séjour** est plus importante que la fonction de circulation
- Une organisation adaptée aux piétons: **confortable et sûre**
- **Attention pour** les groupes vulnérables: des enfants et des étudiants, des pauvres, des personnes âgées, …
- Plan intégré domaine public (IPOD) fixe **des directives**

Un réseau piétonnier

- Accoupler **des zones de séjour**
- Rendre des activités le long des **axes principaux** accessible pour des piétons
- **Un exercice d'équilibre** avec les besoins des autres moyens de transport
- **L'image de l'avenir R40** aspire plus de la sécurité routière et moins d'obstacles pour des piétons

Une zone piétonne

- **Expansion** à une zone homogène
- **Une organisation** lisible et de haute qualité
- **Une contrôle d'accès** intelligente pour plus de qualité de vie:
  - Une politique d'autorisations adaptées
  - Une contrôle d'accès automatique (observance avec SAC)

L’application (temporaire) de l’espace de la rue comme zone de séjour

- **Des clos résidentiel** + des statuts temporaires
- **Des rues d’école**: au début et à la fin du jour d’école => plus sûr et plus agréable
- **Les rues vivantes**: repousser le trafic motorisé pendant des périodes plus longues => plus d’espace pour des rencontres
- **Des rues réservées au jeu:** quelques heures par jour pendant les vacances scolaires => jouer dans la rue

Un réseau cyclable plus fort

Plan de mobilité de Gand 2030

Une politique du vélo intégrale

- Beaucoup **des tendances nouvelles** et des évolutions
- Premier plan vélo = 20 ans
- C’est temps pour un **nouveau saut d’échelle**
- **But = un train de mesures de vélo complet** autour de 5 thèmes:
    1. Politique du vélo
    2. Culture du vélo
    3. Services du vélo
    4. Réseau du vélo
    5. Urbanité

12 éléments pour une politique du vélo complète

1. **Surveillance** et évaluation
2. **Une vision partagée** entre la ville et les partenaires (Province, Région, De Lijn…)
3. **La promotion** du vélo comme une option évidente
4. Satisfaire aux nouvelles **tendances**
5. **Espace** pour cyclistes: plus de confort et de sécurité + la sensibilisation d'autres usagers de la route
6. **Assistance** par la signalisation, les cartes cycliste (numériques), la gestion dynamique de parking vélo,…

12 éléments pour une politique du vélo complète

7. **Concevoir orienté vers le vélo** – certainement dans les nouveaux développements urbains
8. Un cadre clair pour **la gestion de parking vélo**
9. Miser sur faire du vélo au départ de et vers **les entités**
10. Garantir **la vitesse** des cyclistes
11. **Multi modalité**, par agrandir park&ride et park &bike
12. Une **communication** et sensibilisation plus ciblée

La mise en marche de '*Huis van de Fiets*'

- Huis van de Fiets = **un point d'information** pour des services urbains autour de vélos
- Des initiatives du vélo de Gand ensemble sous la même **entité reconnaissable**
- **Une intégration opérationnelle** (ex.: la mobilité étudiante, un dépôt de vélos, des vélos du personnel de la ville,…)
- **Dynamique supplémentaire**

Un réseau de vélo régional

- **Expansion du réseau** à un concept de itinéraire cyclotouriste régional
- En quatre zones:

  1. Domaine communal périphérique = **l'arrière-pays** directe de la région de la ville de Gand
  2. **Port**
  3. La zone de **conurbation**
  4. **Centre** (ville cyclable)

Un réseau de vélo régional - principes

- Des itinéraires cyclables paisibles, sociaux et sûres sur le plan de la circulation
- Des quartiers d'habitations, des stations, des centres d'affaires, des écoles… facilement accessibles
- **Une structure logique** d'itinéraires cyclables principaux jusqu'à des itinéraires plus petits
- **La liberté de choix** de plusieurs itinéraires
- Des itinéraires cyclables directs et courts
- Des itinéraires cyclables **attrayants**
- Grand **confort pour les cyclistes** (large, égal, pas trop raide, bien entretenu,…)
- Complémentaire avec **autres modes**

Des jonctions et indicateurs fonctionnels

- Trois types **des jonctions**:
  - Jonction régionale = passage arrière-pays – zone métropolitaine
  - Porte de la ville = passage zone de conurbation - centre
  - Jonction de la conurbation
- **Signalisation** claire renforce la fonctionnement du réseau de vélo

STADSREGIONAAL FIETSNETWERK
Versterking
Fietsinfrastructuur
HAVEN
Verruimd
Netwerk
Lochristi
Veilig en
Comfortabel
De Pinte
Vlot en Snel naar
Buurgemeenten
Merelbeke

Le stationnement pour vélos

- Nouvelles **directives**: nombre minimum de parking dans des promotions immobilières, des logements pour étudiants collectifs,…
- **L'examen axé sur la région** pour des nouveaux garages à vélos
- **Intermodalité**: un nombre suffisant de garages aux stations importants, aux arrêts de tram et bus

Le stationnement pour vélos – des nouveaux concepts

- Des concepts innovateurs:
  - Espaces de stationnement flex
  - Des parkings vélos de pointe
  - Des pontons sur l'eau
- L'expansion des parkings vélos publics, avec des cameras
- Investir dans 'Park &Bike, Bike&Ride additionnels, avec une bonne signalisation

Les transports en commun qualitatifs

Plan de mobilité de Gand 2030

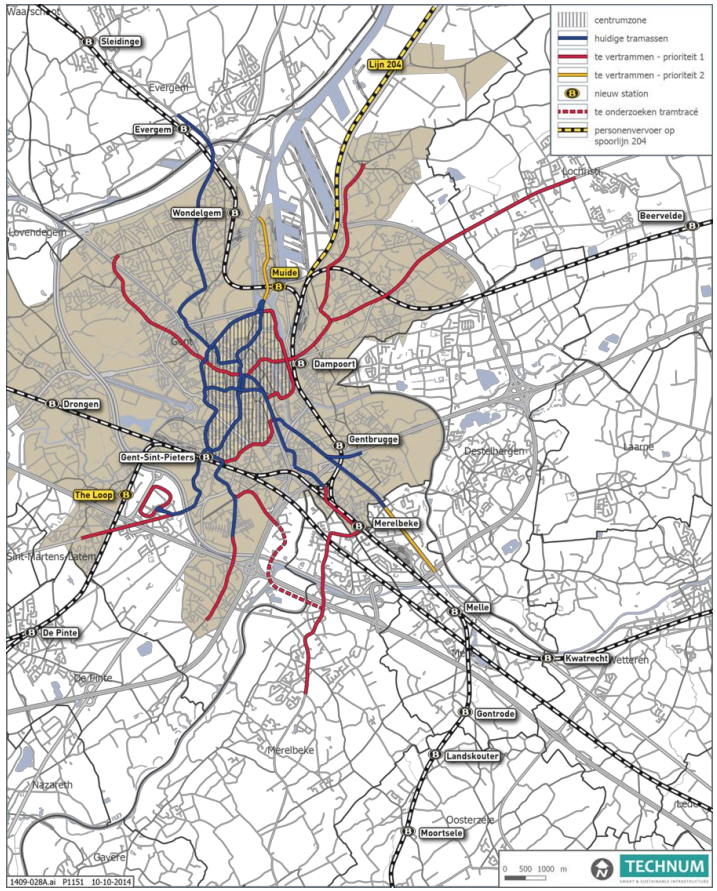
Des transports publics plus attrayants

- Faciliter un écoulement plus rapide des bus et des trams
- Reconstruction des axes de tram existants
- La tramisation des lignes d'autobus (avec priorité des lignes 7 et 3)
- Miser activement aux nouvelles urbanisations

Les transports en commun qualitatifs

La structure voulue

- Un réseau de trains de banlieue
- Un réseau de trams
- Un réseau de bus
  - Niveau régional
  - À l'échelle de la grande ville
  - Niveau urbain



Pegasusplan actualisé avec des voies ferrées de banlieue

Train

- Réseau de banlieue
- Trains de banlieue (avec une plus haute fréquence):
  - Eeklo – Gent – Oudenaarde
  - Lokeren – Gent – Deinze
  - Aalter – Gent – Aalst
  - Gent St-Pieters – Zottegem

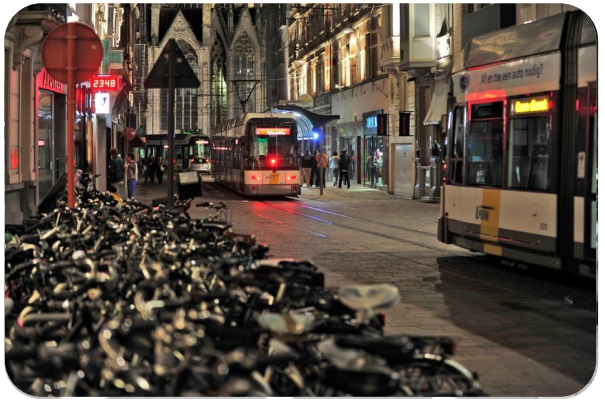
Train

- L’addition de la ligne 204 (direction port et Zelzate)
- À court terme:
  - L’ouverture des arrêts à The Loop et Muide
  - Adaptation infrastructure ligne 204
  - Continuer à développer la vision

Transformation de lignes de bus à lignes de tram

Des axes de tram existants

- Ligne 1 Evergem Brielken – Flanders Expo
- Ligne 21 Melle Leeuw – Zwijnaarde Brug
- Ligne 22 Gentbrugge Dienstencentrum – Zwijnaarde Brug
- Ligne 4 Moscou – Muide - Sint-Pietersstation



Les premier nouveaux axes de tram

- Zwijnaarde – Gent Sint-Pieters (en exécution)
- UZ – Gent Sint-Pieters (en exécution)
- Tramlus The Loop (en préparation)
- Gent SP – Zuid – Dampoort (in studie)
- Sint-Denijs-Westrem – Gent SP (est étudié)
- Mariakerke – Korenmarkt – Dampoort (est étudié)
- Oude Dokken – Dampoort (étude en phase initiale)
- UZ – Arteveldesite - (à examiner: tracé Merelbeke)

Autres axes des transports en commun qu'on peut transformer en lignes de tram

- Lochristi – Dampoort
- Oostakker - Dampoort
- Merelbeke – Moscou
- Muide – Meulestede
- Melle Leeuw – Melle R4

- Tramisation dans une phase suivante:
  - Dampoort – Destelbergen
  - Dampoort – Gentbrugge – Melle Leeuw

Des priorités des transports en commun

Des projets de tram:

- La tramisation de la ligne 7
- La tramisation de la ligne 3
- La realisation de dit “Hoefijzerlijn” (Dampoort – Muide)
- La prolongation de la ligne de tram UZ à Arteveldesite et (à examiner) Eiland Zwijnaarde

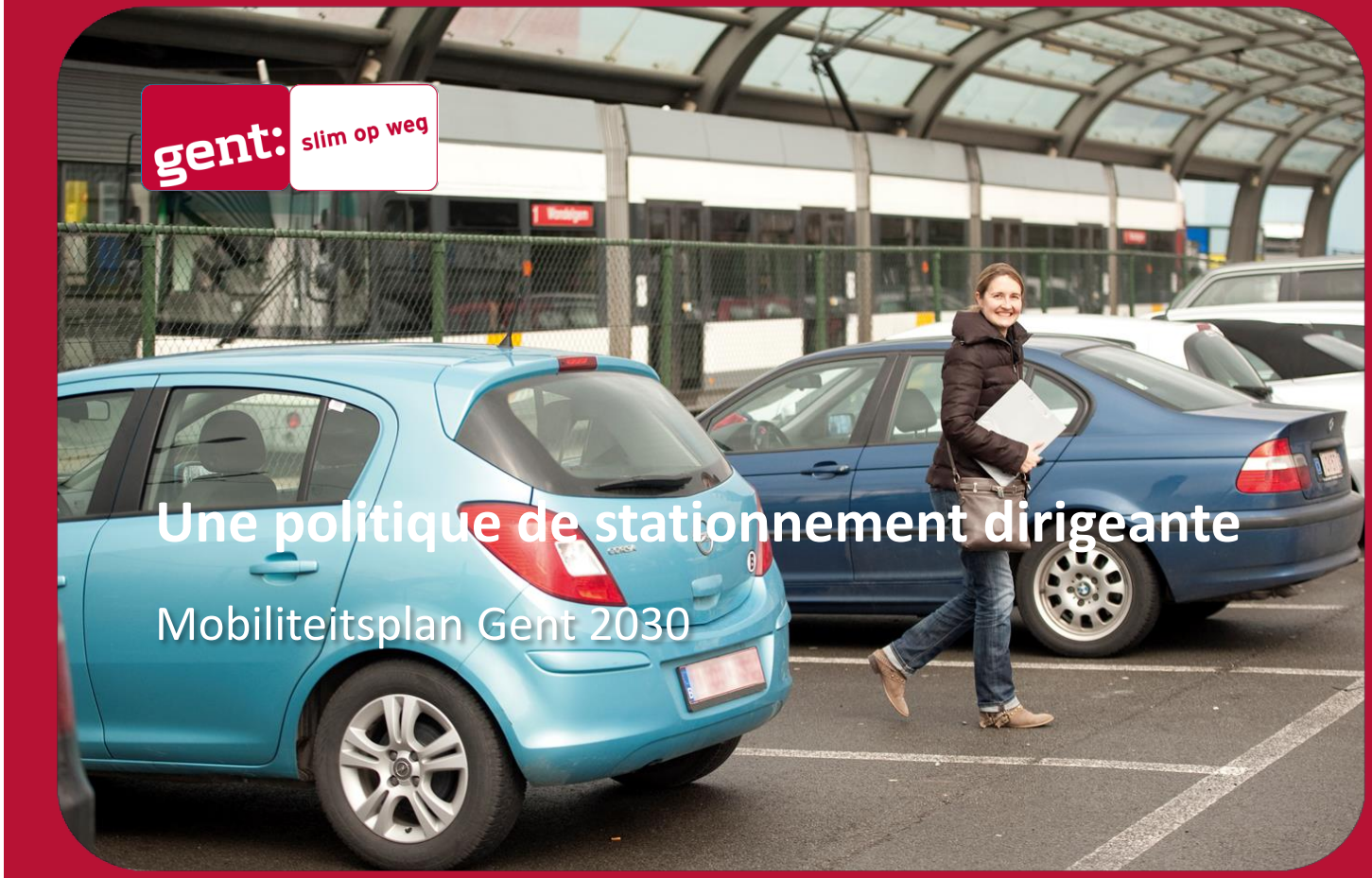
À court terme:

- Continuer à travailler à une meilleure circulation de tram et de bus
- L’ouverture de l’arrêt de train The Loop

Meilleure circulation des transports en commun

Des points d'action à court terme:

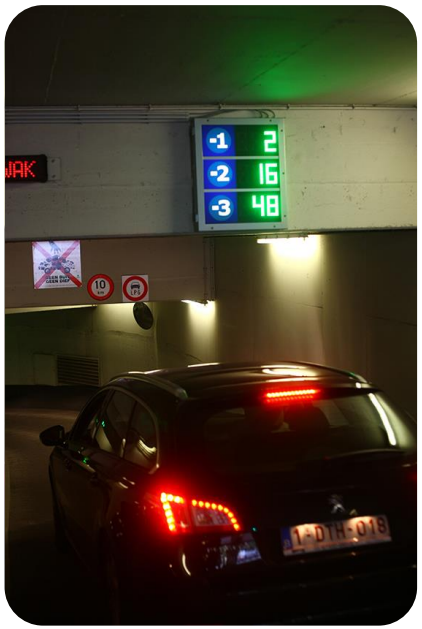
- Meilleure vitesse commerciale en pleine heure de pointe sur quelques axes cruciaux
- Une vitesse minimale sur chaque trajet (sauf la zone piétonne) et à tout moment de la journée
- Les transports publics plus ponctuelles aux point de correspondances Gent Sint-Pieters, Dampoort, Korenmarkt et Zuid
- Des mesures de circulation dans le centre-ville



Une politique de stationnement dirigeante

Mobiliteitsplan Gent 2030

Une politique de stationnement dirigeante

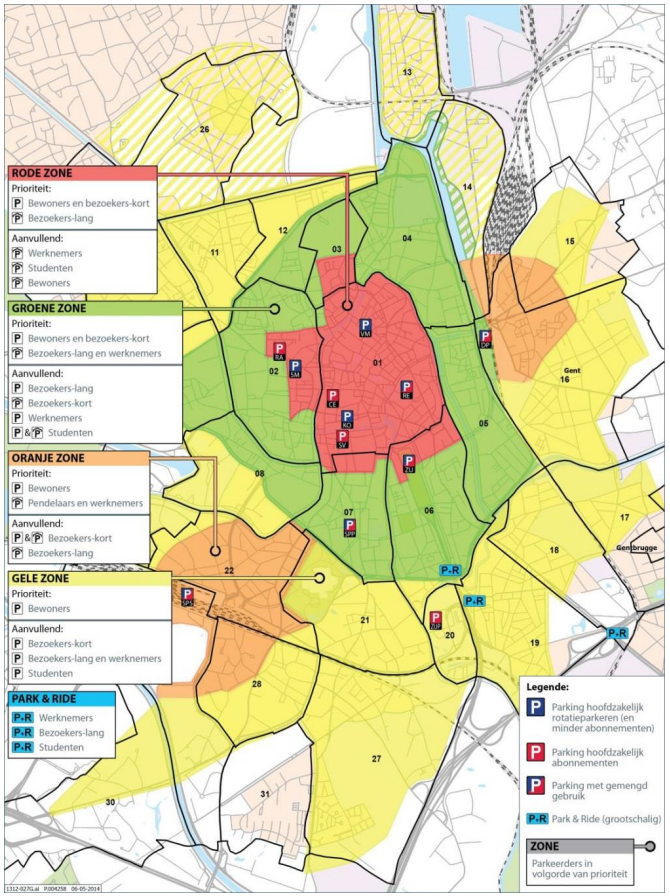


- **Plan de stationnement 2020**
  - Une politique de stationnement dirigeante
  - Pas une fin en soi, mais un levier pour une meilleure mobilité
  - www.mobiliteitgent.be/parkeerplan
- **Maîtriser la capacité de stationnement**:
  - Pour garantir la viabilité de la circulation
  - Stand still-principe

Qui gare où?

Centre-ville:

- Des visites courtes sont possible dans la rue
- Le stationnement de longue durée dans des parkings
- Plus proche du centre, plus les tarifs sont élevés
- Stop & shop: projet pilote avec stationnement de courte durée pour des clients



Qui gare où?

Les résidents ont la priorité:

- Adapter les tarifs
- Eventuellement plus de places de stationnement pour résidents
- Des parkings en proximité, double usage,…
- La première carte de riverain est gratuite
- La deuxième carte de riverain = 250€/ans

Salariés et étudiants:

- Le stationnement de longue durée par des navetteurs, à distance ou faire passer à une autre forme de transport

Intermodalité:

- Élargir la combinaison avec le vélo et les transports en commun qualitativement et quantitativement

Qui gare où?

Le développement urbain:

- Nouveaux développements doivent résoudre les besoins de parking dans leur propre domaine
- Les directives de parking stipulent combien de parkings pour vélos et pour voitures doivent être fournis
- Voitures : directives dirigeantes, bifurcation de minimum et maximum
- Reste un travail de précision

Agent de stationnement:

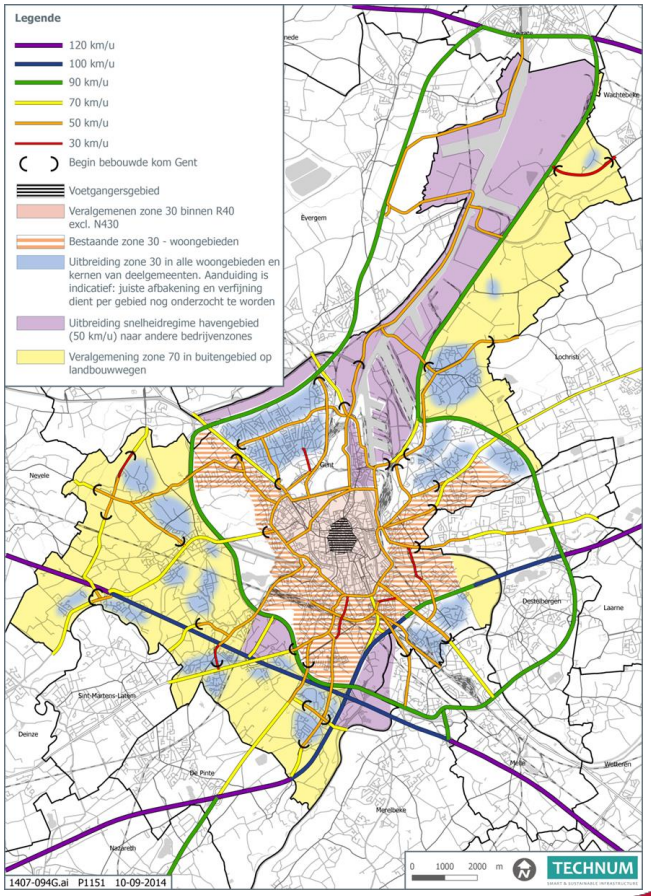
- Rassemble la demande à et l'offre de places de stationnement privés (vélo et voiture)

Des régimes de vitesse et la répartition en catégories des voies

Plan de mobilité de Gand 2030

Des régimes de vitesse uniformes

- **100 km/h** sur les autoroutes et **90 km/h** sur les routes primaires (R4) dans la région de la ville de Gand (E17/E40):
  - Moins nuisance acoustique
  - Meilleure qualité d'air
  - Des complexes de raccordement plus sûres
  - Plus de capacité
- **70 km/h** sur les voies d'accès les plus importants entre R4 et R40
- **70km/h** sur les routes secondaires hors de l'agglomération et **50 km/h** en agglomération.



L’expansion de la zone 30

- Toute la zone dans la voie périphérique R40 devient zone 30
- Des exceptions:
  - Axe Begijnhoflaan-Opgeëistenlaan-Blaisantvest
  - Franklin Rooseveltlaan
  - Gustave Callierlaan
  - Zuidparklaan

L’expansion de la zone 30

- L’expansion de la zone 30 hors de R40 aussi
- Des zones 30 délimitées logiquement dans les quartiers d’habitation environnants et les villages centrales
- Drainer la circulation locale aux routes de désenclavement internes où 50 km/h est autorisé

Zone 30 dans les quartiers résidentiels hors de R40

- **Wondelgem**: entre le R4, Brugsevaart, Morekstraat/Evergemsesteenweg et Zandstraat + Botestraat comme voie de communication avec 50km/h
- **Gentbrugge** (au-dessus du Brusselsesteenweg) et **Moscou-Vogelhoek**: des routes de désenclavement possibles sont le Henri Pirennelaan /Emille Verhaerenlaan / Weverbosdreef et l'axe Braemstraat / Braemkasteelstraat **Zwijnaarde:** Klossestraat (à l'ouest du N60) et Grotesteenweg-Zuid peuvent fonctionner comme routes de désenclavement de quartier
- **Sint-Amandsberg:** Nieuweweg, Antwerpsesteenweg, Motorstraat et Hogeweg sont des routes de désenclavement possibles
- **Drongen:** des quartiers résidentiels comme le centre entrent en ligne de compte + Mariakerksesteenweg, Merendreesesteenweg, Beekstraat et Catriestraat comme des routes de désenclavement possibles

La répartition en catégories des voies

- (Ré)construction des routes et des nœuds routiers = selon fonction dans **un réseau routier hiérarchisé**
- La catégorisation = une norme pour **les aménagements du territoire**
- **Trois niveaux principaux** en Flandres:
  1. Un réseau routier principal et primaire (Flandres)
  2. Un réseau routier secondaire (Flandres, Province)
  3. Un réseau routier local (Ville)

La répartition en catégories des voies

Un réseau routier principal et primaire

- **B401** – une branche primaire du E17 au R40, plus jusqu'à Woodrow Wilsonplein
- **La connexion siffer** reste nécessaire comme fermeture du ring au nord
- **E17 viaduc à Gentbrugge**: chercher une alternative

La répartition en catégories des voies – vision de Gand

Des routes secondaires:

- Maintenir la catégorisation de 2003

Des routes locaux:

- Hundelgemsesteenweg et Dendermondse steenweg viennent à une catégorie supérieure sur le niveau local
- Accorder avec les communes limitrophes
- Affinement et description en détails dans l'avenir

Centre de trafic régional

Plan de mobilité de Gand 2030

Le contrôle du trafic

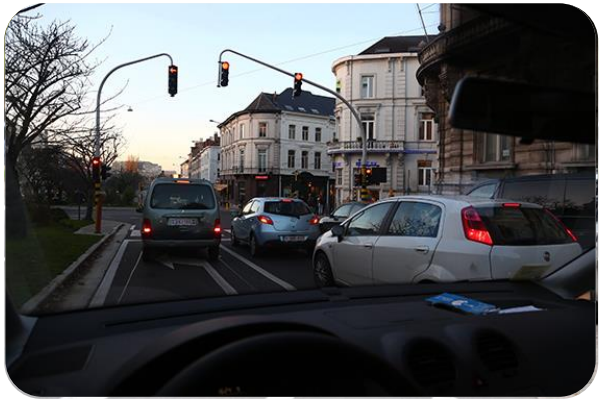
- 1997: premier système d'aide au stationnement
- 2008: ordre pour un nouveau système d'aide au stationnement (VGS) avec beaucoup plus de possibilités
- 2013: décision d'établir le centre de trafic régional de Gand

Des buts du centre de trafic :

- Amener les usagers de la route à leur destination d'une manière sûre, efficace et durable
- Influencer la mobilité par la diffusion d'informations (en temps réel)

Collecter des données et observer le trafic

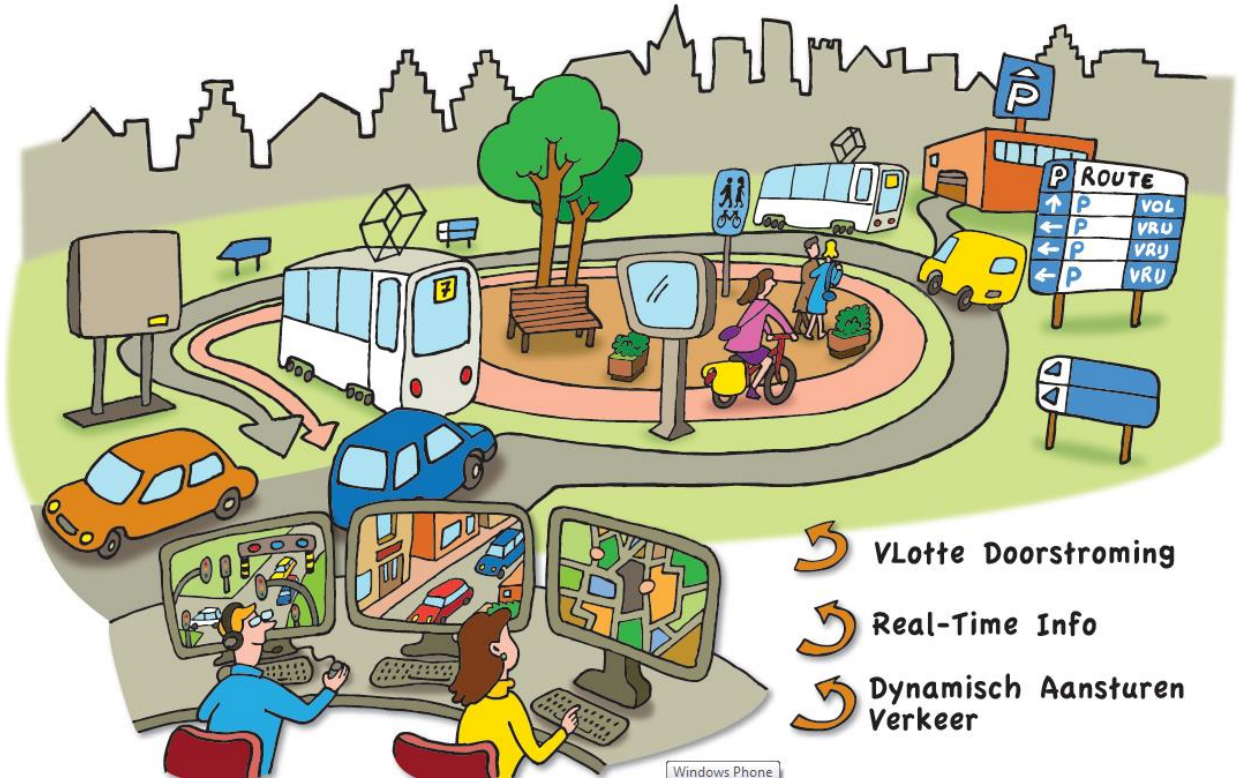
- **Une collaboration** complémentaire avec autres autorités et centres d'expertise
- Collecter des données existantes et l'input des citoyens, combiné avec des **nouvelles technologies**.
- Établir **un centre d'opérations** virtuel, avec un recrutement de l'équipage en fonction de la situation sur la route



Gérer le trafic (dynamiquement)

- **Des données ouvertes**: autoriser les données de trafic structurelles (ex. L'occupation des parkings) => à la disposition du public pour des applications
- Des actualités sur des accidents, des travaux routiers,… par des différents **canaux de communication**: des tableaux digitales, la radio, des médias sociaux, ..
- Gérer les panneaux de signalisation digitaux avec **des avis de trafic contraignante**s pour les conducteurs

VERKEERSCENTRUM GENT



La gestion de la mobilité

- La collaboration avec les ‘générateurs de trafic’

- Trois groupes-cibles
  1. Des entreprises
  2. Des écoles
  3. Des événements

La gestion de la mobilité

Des entreprises:

- Un consultant en affaires
- L'accent sur la mosaïque au sud

Des écoles:

- Meilleure sécurité routière aux abords directs d'une école
- Des plans de déplacements scolaires pour des (concentrations d') écoles larges
- Concertation avec l'université et les écoles supérieures

Des événements:

- Un manager d'événement
- Établir des plan de transport pour des événements

Les transports lourds

- **Le centre de distribution urbain**: remplacer des grands camions qui ne sont pas remplis de manière optimale, dans le centre par des petits véhicules respectueux de l'environnement
- **Des points de collecte** facilement accessibles pour les clients
- Des entrepôts temporaires pour les **matériaux de construction** pour des livraisons 'juste-à-temps'
- Apporter des biens aussi **par voie maritime** à leur destination

Les transports lourds – routage de transport de marchandises

- **Préserver les routes d'un ordre inférieur** de transport de marchandises
  Effectuer **un réseau de transport de marchandises** par:
  - Adaptation de la signalisation des pôles d'attraction
  - Collaboration avec des entreprises et des fournisseurs de GPS
  - Promotion du parking camions officiel

Les transports lourds – des bus touristiques

- Des cars – pas d'arrêts d'autocar additionnels dans le R40
- Des zones nouveaux, qui sont facilement accessible, près de la voie périphérique
- **Limiter l'accès au centre** pour les cars, dès qu'il y a des initiatives à la voie périphérique
- Une approche pratique pour les **exceptions** (des personnes à mobilité réduite, hôtels,…)
- L'arrêt François Laurentplein disparait à terme.
- **Des endroits pour parking de longue durée** bien équipés avec des itinéraires attractives au centre

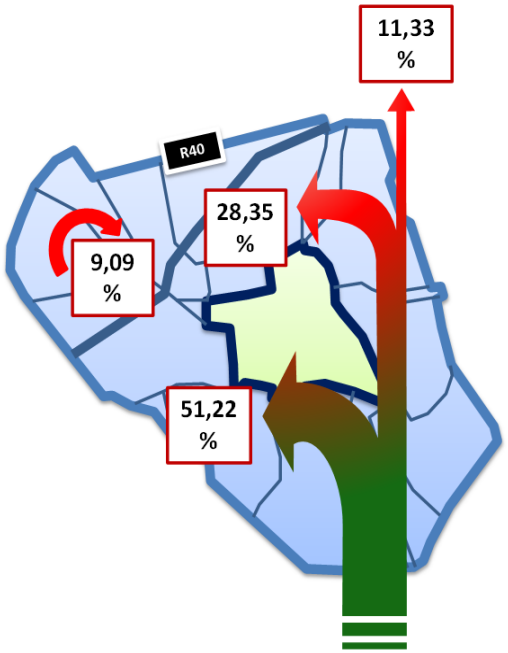
Circulation du centre-ville

Plan de mobilité de Gand 2030

On a besoin d'une meilleure accessibilité sélective

- Un réseau routier saturé avec **trop de circulation de transit** dans le centre-ville
- **= désavantageux** pour l'accessibilité des cyclistes, les transports en commun et la circulation locale par voiture
- **Couper en plusieurs phases** la circulation locale sur des axes surchargés:
  - *PAG-as – Lippensplein,*
  - *Sint-Anna – Sluizeke*
  - *Burgstraat – Lange Steenstraat/Oudburg*
  - *Bevrijdingslaan – Hoogstraat.*

La circulation du centre-ville



1. Globaal gezien is het aandeel **zuiver doorgaand verkeer (11%)** binnen het gebied R40 eerder beperkt

2. **Semi-doorgaand verkeer (28%)**: Bijna 1/3e van het verkeer ontwijkt de R40 door relatief lange afstanden af te leggen op verzadigde verkeersassen binnen het R40-gebied

3. **Bestemmingsverkeer (51%)**: meer dan de helft van alle verkeer neemt de kortste afstand van en naar de R40

4. **Intern verkeer (9%):** heeft herkomst en bestemming binnen R40

Aard van het verkeer binnen de R40 (huidig)		
Zuiver doorgaand verkeer	1980	11,33%
Semi doorgaand verkeer	4957	28,35%
Bestemmingsverkeer	8955	51,22%
Intern verkeer	1590	9,09%
Totaal	17481	100,00%

Gand crée de la marge

- Le centre est saturé maintenant
- Gand veut créer de **la marge** et rendre le centre accessible, par éliminer le trafic de transit
- **Une zone piétonne** attrayante est un bonheur pour tous
- Espace additionnel pour un nombre de **cyclistes** en plein explosion
- **Les transports en commun** attrayantes => transfert modal
- **Facilement accessible pour les voitures** avec destination dans le centre, par la route la plus courte de la voie périphérique divisante.

Plan de circulation = la clé pour une Gand attrayante

- Une zone piétonne du plan de mobilité 1997 est ressorti **une histoire à succès**
- But = fait Gand encore plus **attrayante et vivable** pour habiter, travailler, faire des courses, aller à l'école, visiter,…
- Comment?:
  - Nouveau **plan de circulation**
  - **Des zones à vitesse réduite** plus grandes
  - Expansion de **la zone piétonne**

CENTRUM IS VOOR BESTEMMINGSVERKEER

Grotere Autoluwe Zone

Méér Ruimte voor Fietsers en Voetgangers

Knippen van Té Drukke Wegen

Rustiger Aangenamer Centrum

L’accessibilité du R4 – R40 – centre-ville

À une structure de périphérique double

- Depuis l’achèvement du R4 Zuid la structure de la périphérique à l’échelle de la grande ville est finie; sauf la connexion siffer du nord
- R40 => une route qui partage le trafic du centre plutôt que faciliter le trafic de transit
- Le trafic de transit dans le centre-ville est contre-productif

R4

- Du R4 au R40 par Afrikalaan, B401 ou Drongensesteenweg.
- Favoriser l’échange du trafic R40 avec ces trois axes à l’égard du trafic qui suit la voie périphérique (la gestion intentionnelle des feux)
- Continuer au centre par différentes « portes de ville» à la voie périphérique R40

L’accessibilité du R4 – R40 – centre-ville

R40

- La partie du sud de la voie de périphérique R40 est déjà saturée des années
- Nouveau ordinateur pour la gestion des feux R40
- Créer des gains de capacité à venir sur le R40
- De cette façon le R40 peut prendre du trafic intra-urbaine
- Amélioration de la circulation sur R40
- construction P&R

Centre

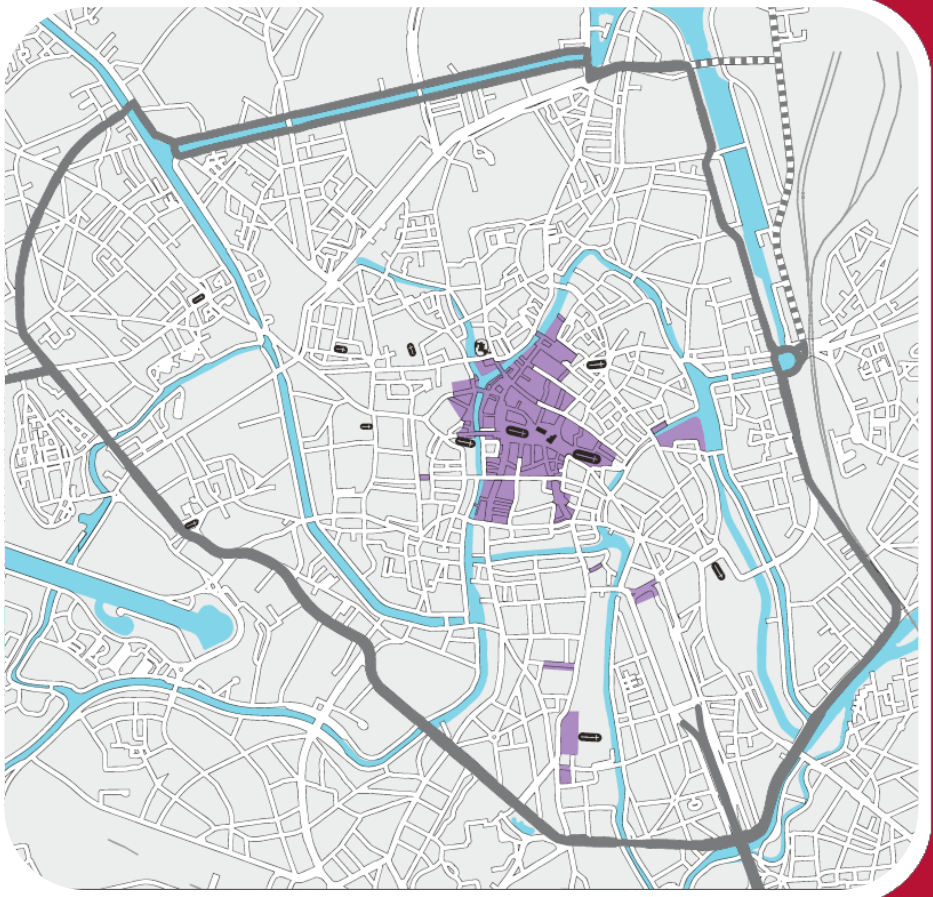
- Expansion de la zone piétonne
- Enlever l’ancien P-route de la priorité
- Généraliser zone 30 dans le R40

Circulation du centre-ville et l'expansion de la zone piétonne

Plan de mobilité de Gand 2030

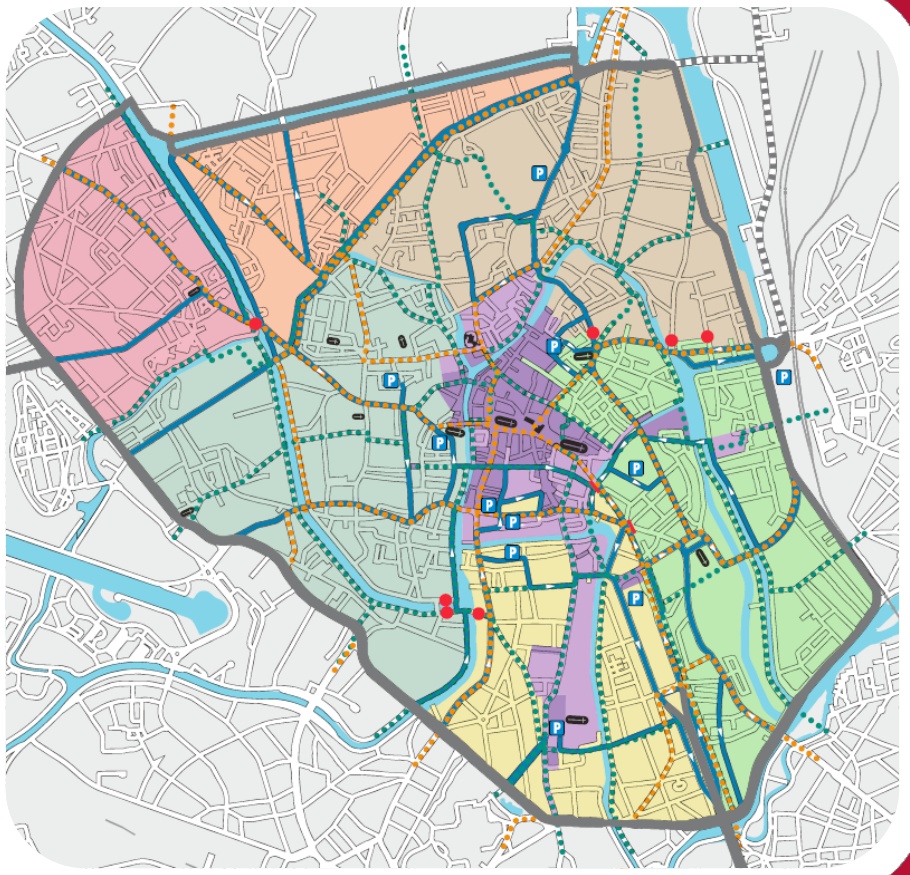
Le centre maintenant

- La zone piétonne = les zones violettes
- Le trafic de transit a sa place a la voie périphérique (R40)
- Encore plus de trafic de transit au travers du centre – souvent par l'ancien P-route



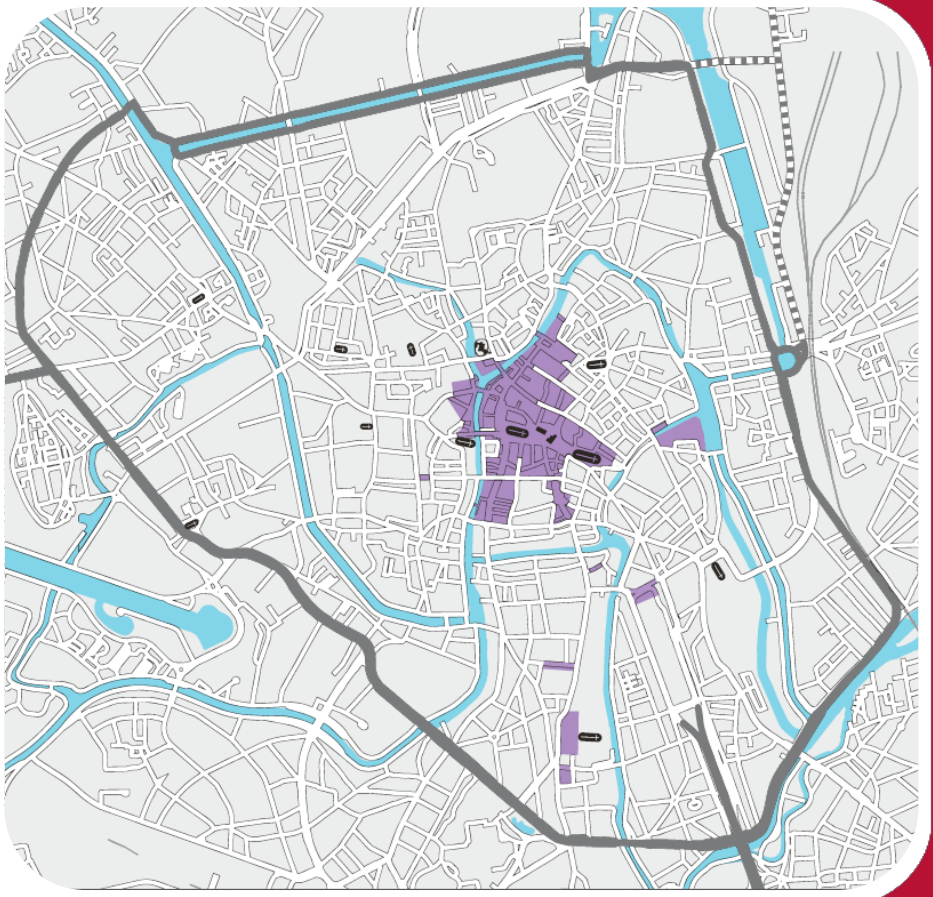
Quel est le but?

- Plus d’espace pour des piétons et des cyclistes
- Fluidité des transports en commun
- Des parkings et d’ autres destinations facilement accessible
- Eliminer le trafic de transit



Comment pouvons-nous atteindre cet objectif?

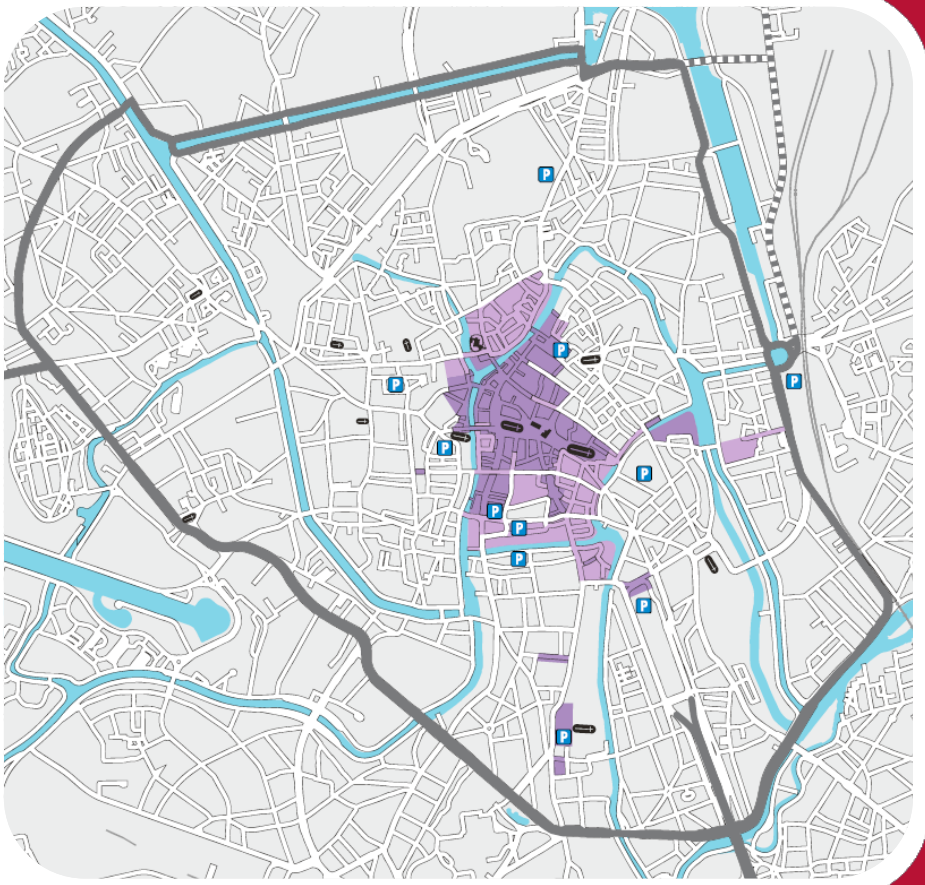
- Mettre progressivement un terme à l'ancien P-route
- Couper le trafic de transit plus occupé
- Une zone piétonne plus grande



Espace pour…

Une zone piétonne plus grande

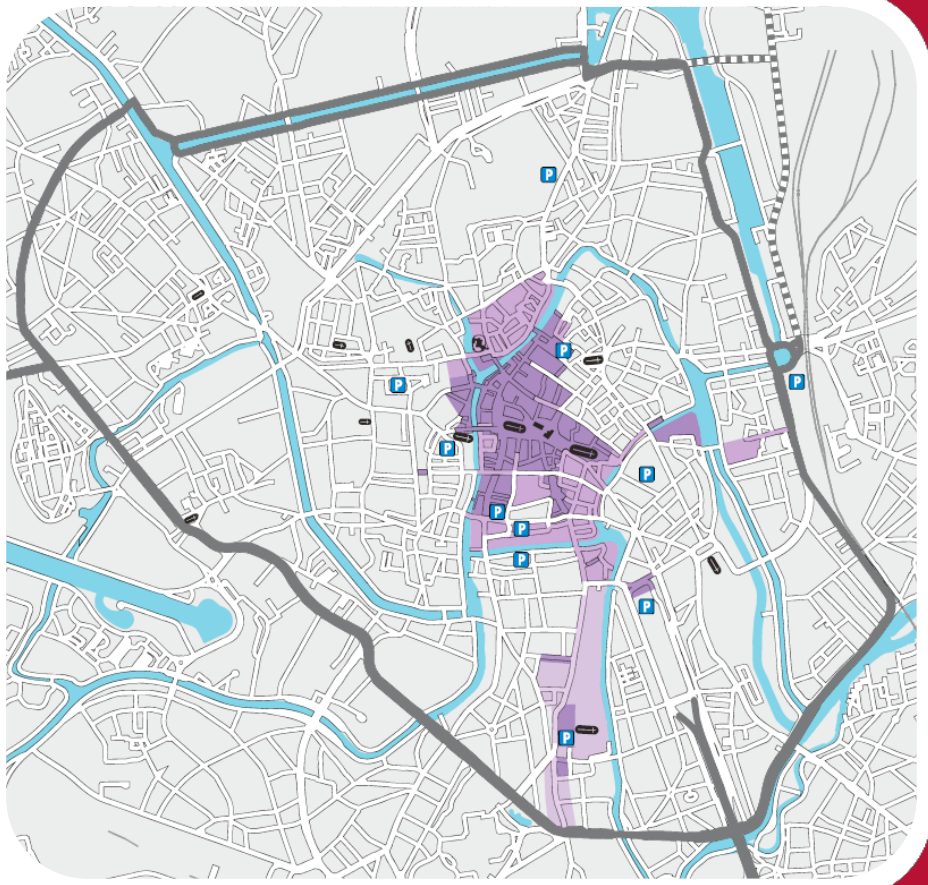
- Patershol
- Studentenbuurt
- Waalse Krook
- Koophandelsplein
- Sint-Baafscorridor
- …



Espace pour…

Une zone piétonne plus grande

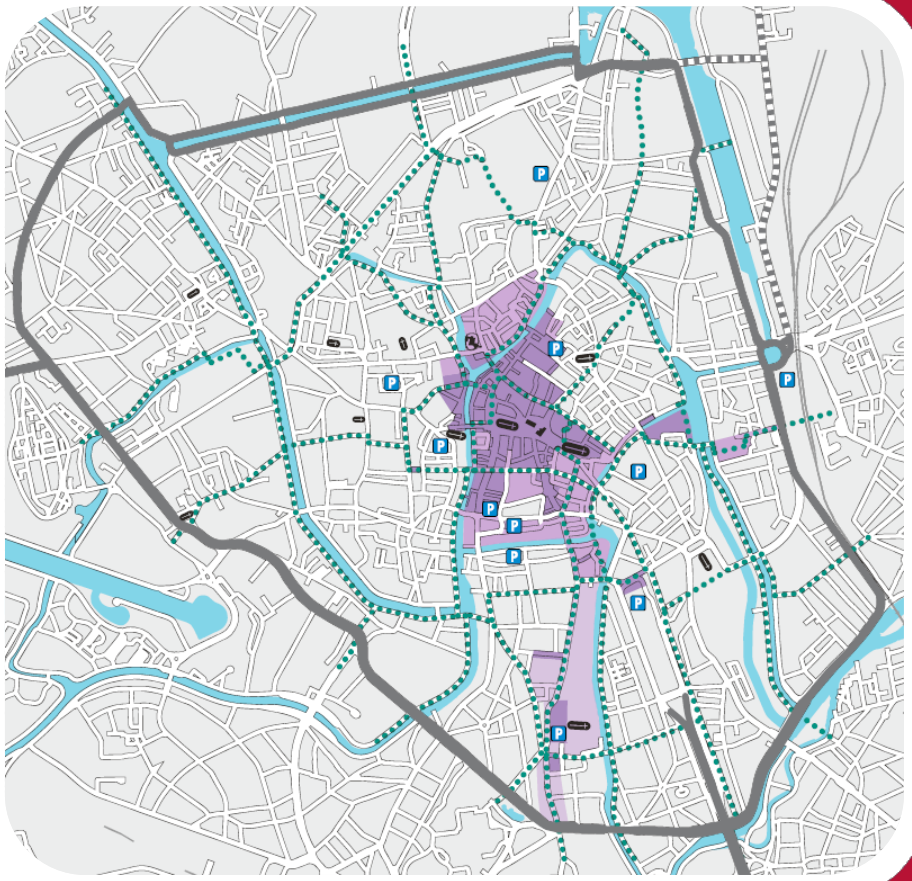
Le quartier d’étudiants aussi une zone piétonne ou une zone à circulation restreinte



Espace pour…

Les itinéraires cyclotouristes les plus importants

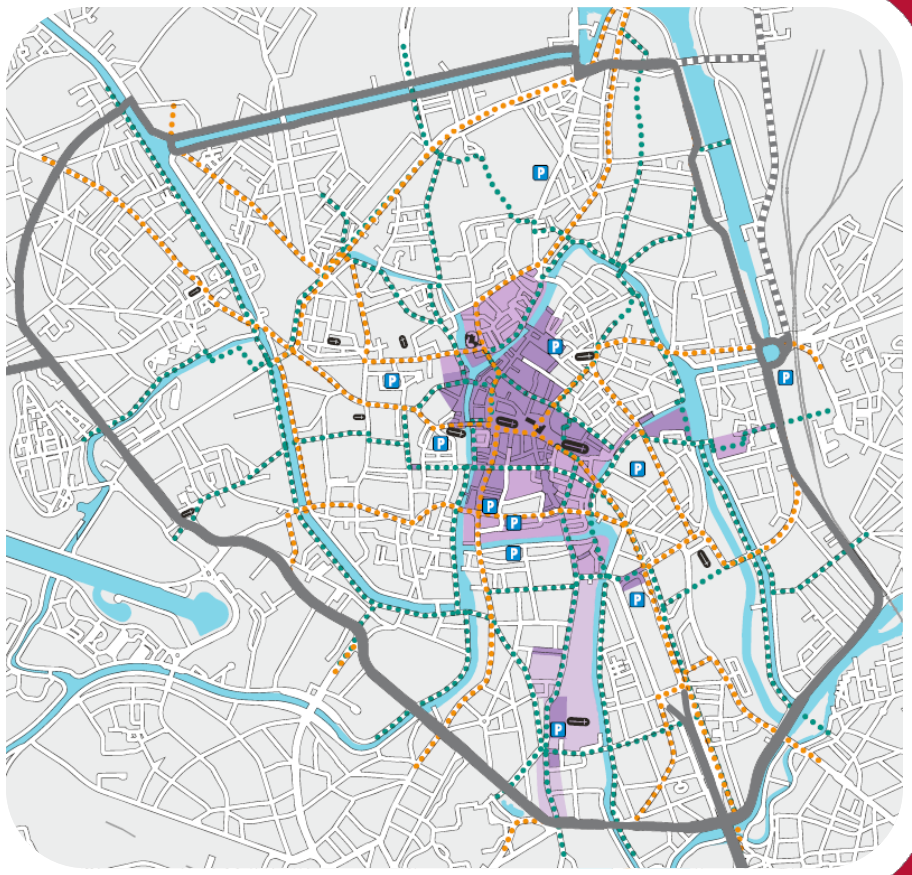
- = les pointillés verts
- Moins trafic motorisé en chemin
- Moins situations conflictuelles
- Plus de rapidité
- Plus de capacité



Espace pour…

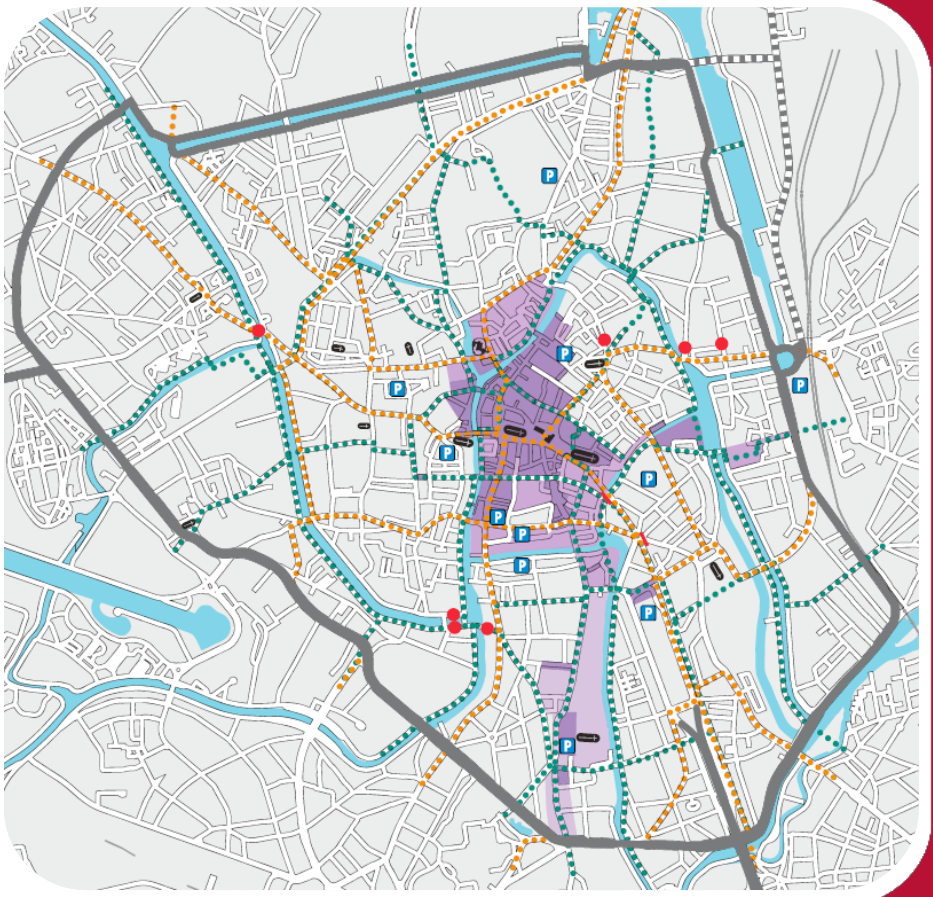
Les transports en commun

- = les pointillés oranges
- Moins trafic motorisé en chemin
- Moins embouteillages
- Plus de fluidité
- Espace pour tramisation



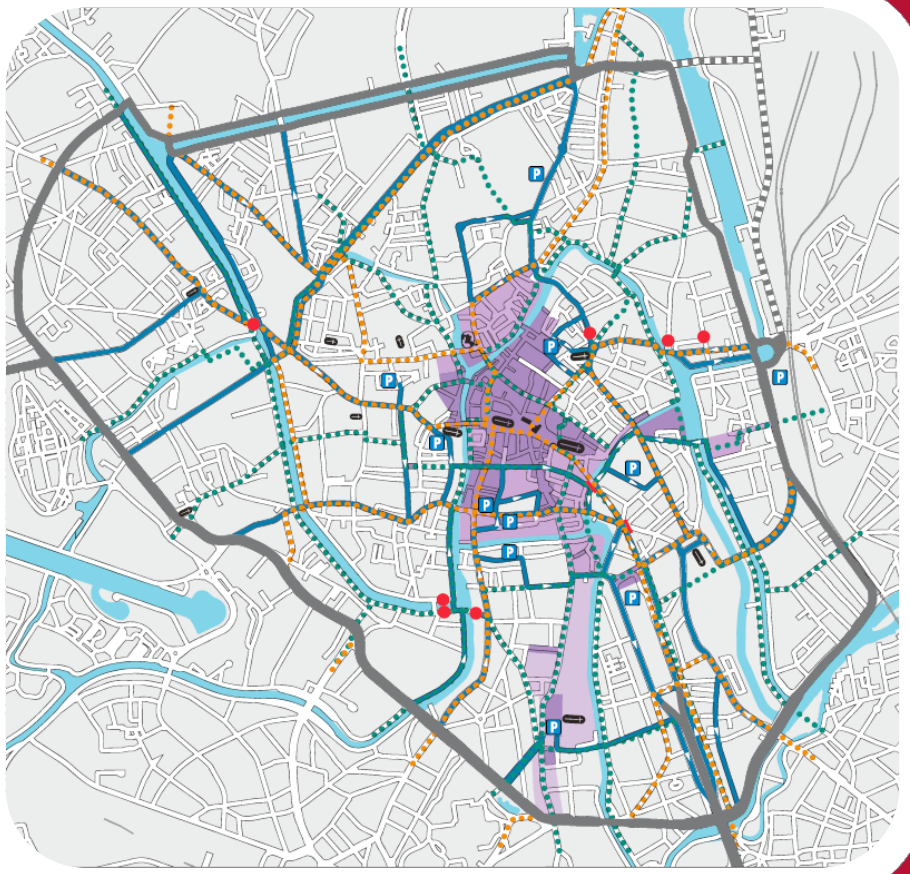
Le trafic de transit venant du centre

- Couper > marquage rouge
- Empêcher le trafic de transit
- Surtout aux frontières reconnaissables: Verlorenkostbrug, Phoenixbrug, Recolettenbrug, Rekelingebrug,…



Accessibilité de la circulation automobile

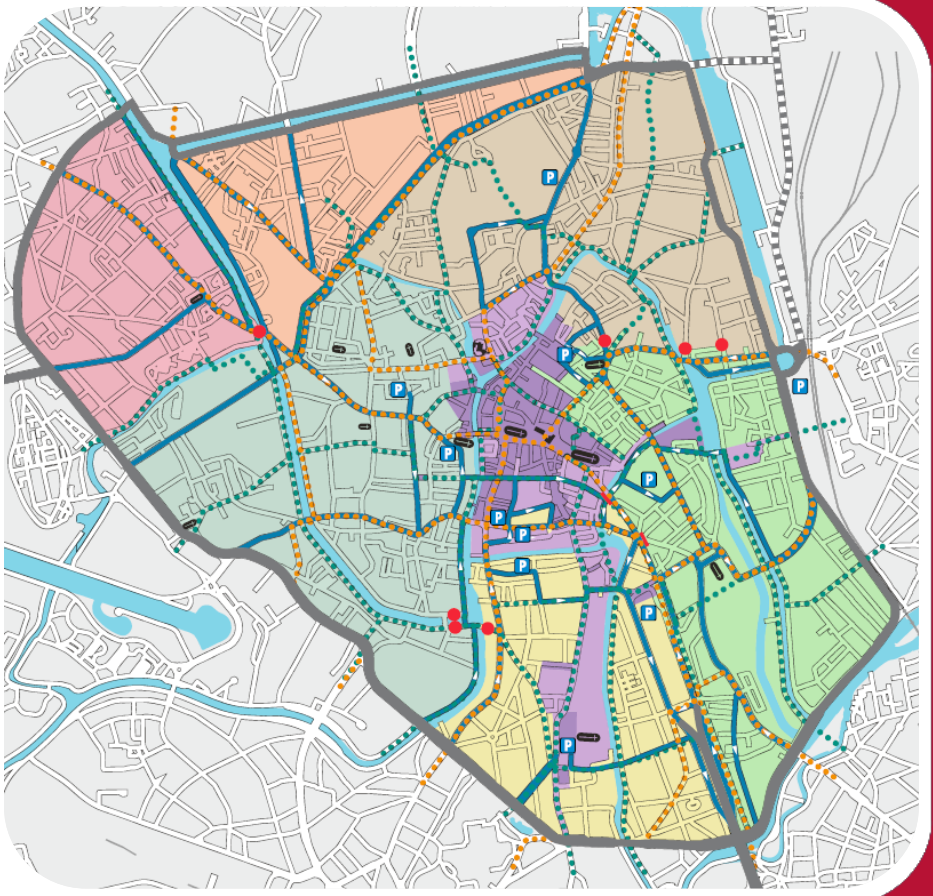
- Des bretelles d'accès et de sortie bleues mènent aux parkings
- L'accessibilité de la circulation automobile reste garantie
- Le choix de la destination s'effectue par la voie périphérique
- Pas de trafic de transit au travers de la ville



Comment?

La division en secteurs

- Le trafic motorisé par voie périphérique à la zone de destination
- L'échange entre les secteurs peut s'effectuer via R40
- Des cours d'eau déterminent une partie des frontières



Sécurité routière et accessibilité

Plan de mobilité de Gand 2030

La sécurité routière – le maintien

- Priorité pour la police : des accords spécifiques sur **les contrôles (de vitesse)**
- Mobiliteitsbedrijf miser sur:
  - Le respect pour **la réglementation du stationnement**
  - Le respect pour **les sens interdit** (ex. la zone piétonne)
  - **Le stationnement pour vélos**

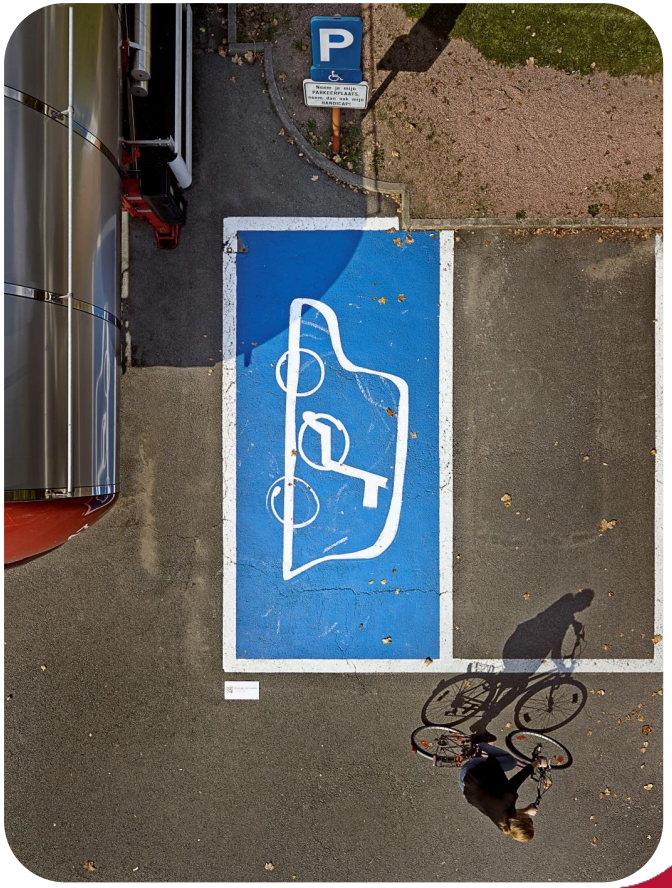
La sécurité routière

Fortement intégré dans tous les éléments du plan de mobilité

- La répartition des voies en catégories
- Des quartiers résidentiels (expansion zone 30, expansion de la zone piétonne,…)
- Des ralentissements sur d'autres routes
- Des mesures de circulation
- L'amélioration des réseaux cyclables
- L'expansion des transports en commun
- …

Accessibilité

- La perception = nous sommes de plus en plus mobiles
- Seulement correcte pour ceux qui ont déjà l'accès au système de mobilité.
- Mais cela n'applique pas à tout le monde
- Pas un problème exclusivement pour des personnes handicapées physiquement
- D'autres problèmes d'accessibilité aussi; des voitures d'enfant, des sacs à provisions, des sacs de voyage, …



L’accessibilité - stratégie

Des principes fondamentaux:

- Miser sur indépendance et autonomie
- Pas d’approche stigmatisant
- ‘Universal design’ est bien pour tout le monde (ex. un plan incliné opposé à l’escalier)
- L’approche en cascade de la mobilité

Synthèse en 10 lignes de force

Plan de mobilité de Gand 2030

Synthèse en 10 lignes de force

1. La mobilité fonctionne comme moteur pour une ville durable et accessible

2. Le centre historique élimine le trafic de transit et reçoit une zone piétonne plus grande.

3. Gand renforce ses infrastructures cyclables en fonction des nouveaux développement et un réseau cyclable régional.

4. Gand facilite une circulation fluide des transports en commun et les lignes de bus les plus importants sont transformés en lignes de tram.

Synthèse en 10 lignes de force

5. La politique de stationnement de Gand dirige la mobilité urbaine souhaité.

6. Maximum de 30 km/h dans la voie périphérique et une expansion de 'zone 30' aux zones résidentielles hors de R40. à l'intérieure de l'agglomération urbaine Gand: maximum de 70 km/h sur les voies régionales, 90 km/h sur les voies primaires et 100 km/h sur les autoroutes.

7. Un alternative durable et vivable pour le B401 existant et le viaduc E17 à Gentbrugge + une connexion Siffer qualitative au nord.

Le timing de la communication

5. La politique de stationnement de Gand dirige la mobilité urbaine souhaité.

6. Maximum de 30 km/h dans la voie périphérique et une expansion de ‘zone 30’ aux zonesrésidentielles hors de R40. à l’intérieure de l’agglomeration urbaine Gand: maximum de 70 km/h sur les voies régionales, 90 km/h sur les voies primaires et 100 km/h sur les autoroutes.

7. Un alternative durable et vivable pour le B401 existant et le viaduc E17 à Gentbrugge + une connexion Siffer qualitative au nord.

Synthèse en 10 lignes de force

8. Gand établi un centre de trafic pour guider les flux de circulation de façon optimale et dynamique.

9. La politique de mobilité élargi l'accent en dehors des limites de la ville et développe une collaboration entre la ville et la région.

10. Gand accueille le co-creation comme une dynamique précieuse qui entre autres aide à créer la mobilité de Gand.

gent: slim op weg
CH4LLENGE
mobiliteitgent.be/mobiliteitsplan