

Plan de mobilité à Gand (BE)

Gand

- Chef lieu de la province de Flandre Orientale
- 260.000 habitants (commune seule) + 67.000 étudiant.e.s et près de 100.000 non-résidents qui y travaillent
- Forte croissance de la population (+2000 hab/an cette dernière décennie)
- Fait partie du losange métropolitain Bruxelles-Anvers-Gand-Louvain (5M d'habitants – densité de 820 hab/km²) qui comprend grandes entreprises/universités

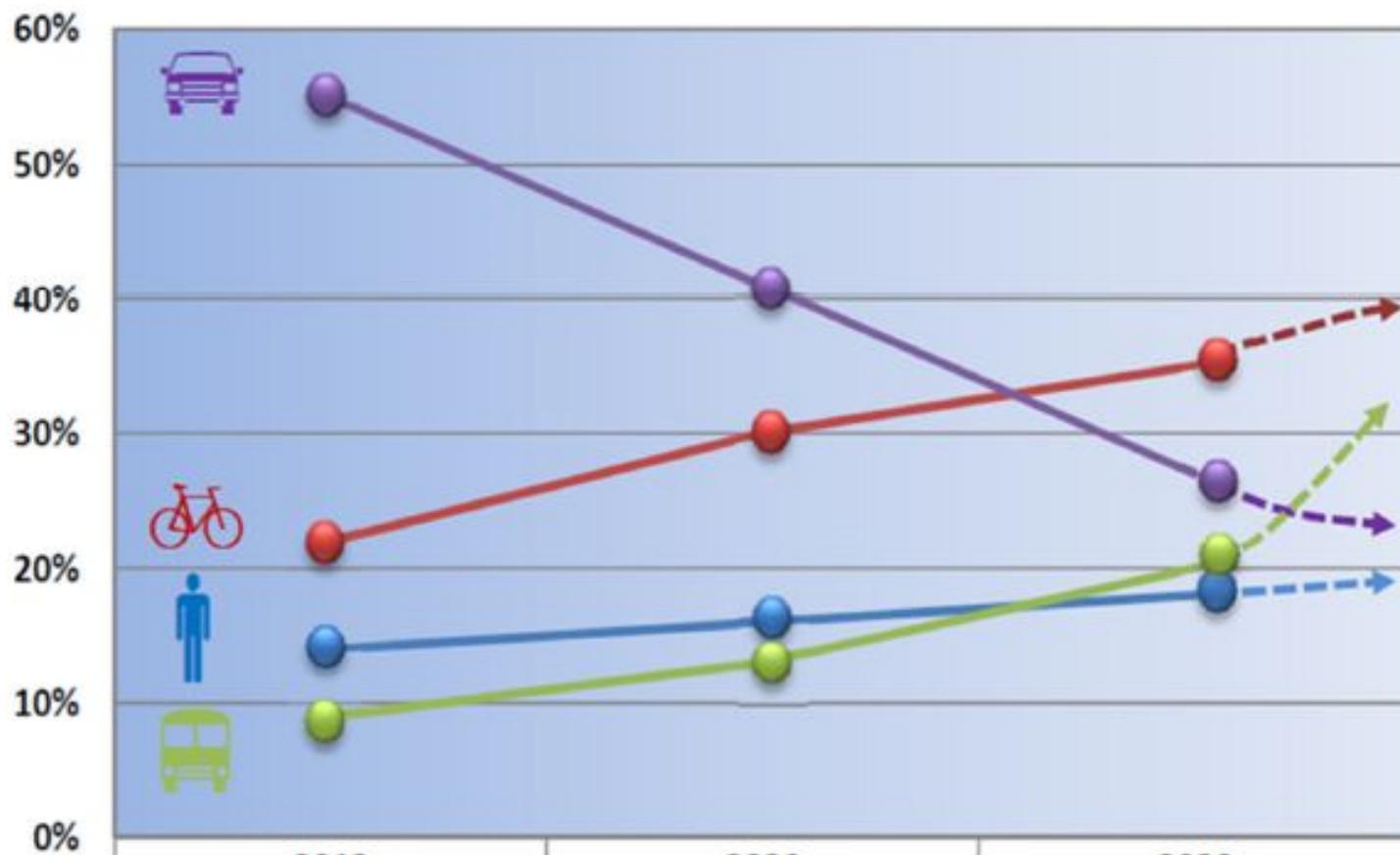
Plan de Mobilité

- La mobilité est un enjeu majeur pour garantir la qualité de vie en ville dans un contexte d'explosion du nb de déplacements
- Un premier plan de déplacement centré sur le centre-ville en 1997 avec:
 - création d'une zone piétonne au cœur du centre (la plus grande de Belgique à l'époque),
 - création d'une boucle des parkings du centre,
 - Création de nvx parkings souterrains par la ville pour libérer de la place en surface
 - Modernisation du réseau de tram
 - Création de 10 itinéraires cyclistes traversant la ville, centrés sur les étudiants et couplés à un service de location longue durée avantageux
 - Grande opposition des commerçants à la mise en place
- Le plan est un succès mais présente après 20 ans ses limites:
 - La route des parkings est saturée et cet axe (étroit) étouffe de la circulation
 - Le nombre de déplacements en voiture a continué d'augmenter
 - Les parkings sont saturés et les commerçants sont en demande de plus de stationnement
 - Les 10 itinéraires cyclistes ne sont toujours pas complets et les parties réalisées sont saturées
 - Abandon de projets de réalisation de certains parkings suite à un référendum
 - Le nombre de nuitées touristiques explose (Gand – la belle endormie)

Plan de Mobilité

- En 2013, la ville et ses partenaires (région, sociétés de transport) mettent en place une nouvelle version du plan de mobilité:
 - Extension de la zone piétonne
 - Plan de circulation du centre ville
 - Plan de stationnement
 - Plan cyclable métropolitain en lien avec la vision régionale
 - Vision intégrée à une vision globale de l'urbanisme (espaces verts, zones à rénover/urbaniser, etc.)
- Les objectifs principaux du nouveau plan sont:
 - Garantir l'accessibilité de la ville pour tous (sans préciser le mode de transport)
 - Une ville pour les enfants et agréable à vivre
 - Une ville bonne pour la santé et propre
 - Une ville sécurisée

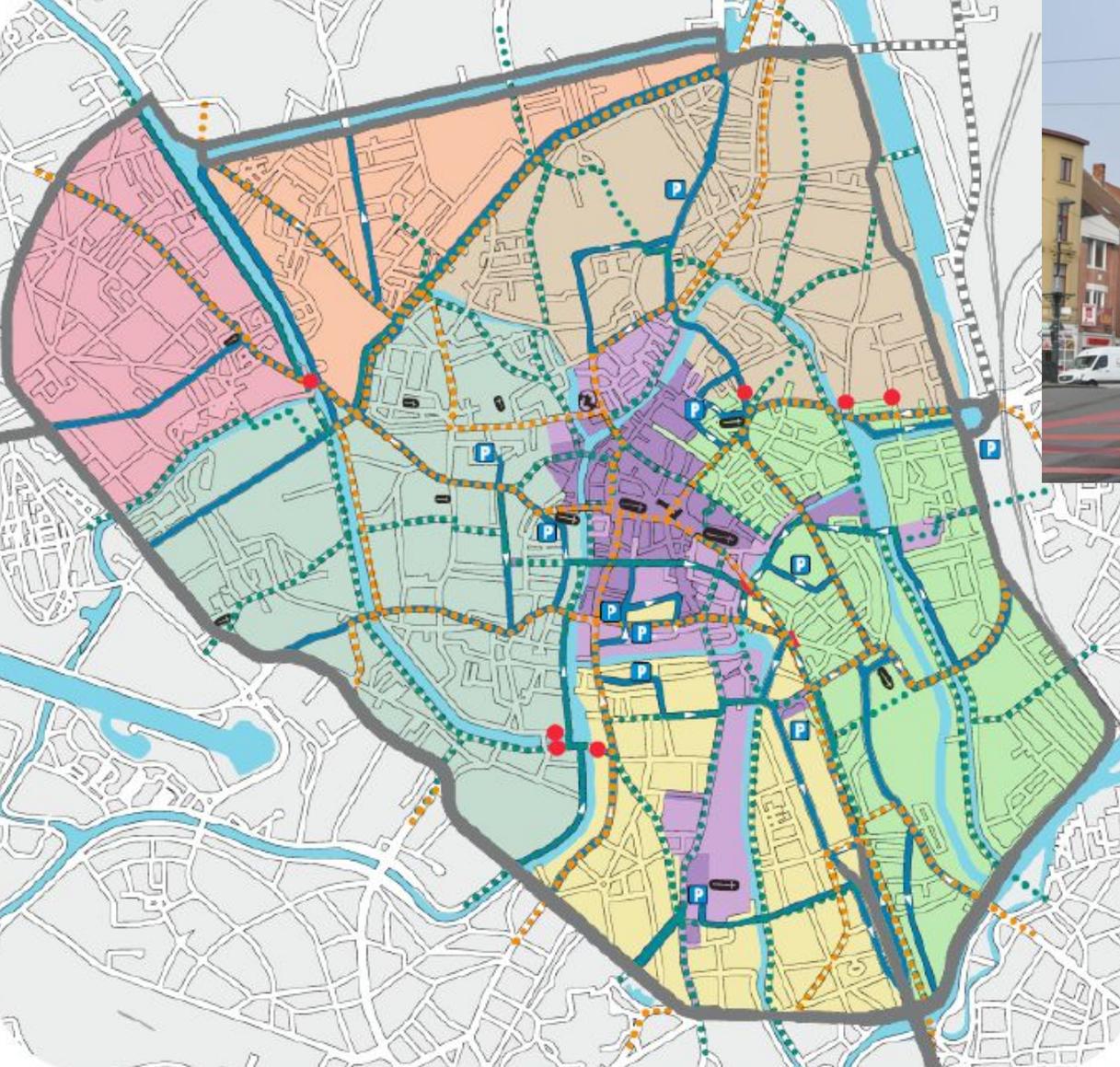
Objectifs d'évolution modale



Marcheurs	14%	16%	18%
Pédaleurs	22%	30%	35%
Transports publics	9%	13%	20%
Véhicules personnels	55%	41%	27%

Plan de circulation du centre ville

- « Le meilleur plan vélo est un plan de circulation pour les voitures » - Échevin de la mobilité de Gand
- Vision du plan de circulation
 - Les rues sont trop étroites pour faire des pistes cyclables donc chaque axe est au maximum du possible spécialisé: accès parkings, axe de TC, axes vélos
 - Plus de transit possible par le centre-ville par la création de lobes étanches aux véhicules privés mais ouverts aux autres usagers (bus, vélos, taxis, ambulances, etc.) □ contrôle par caméras avec amende de 55€ aux usagers non autorisés
 - Approche participative de 2 ans qui a permis d'adapter le plan
 - Opposition très forte (plutôt des commerçants et des habitants de la banlieue) avec le soutien des journaux locaux



Plan de stationnement

- Vision du plan de stationnement
 - Le plan de stationnement est un levier majeur pour réduire l'usage de la voiture en ville (péage urbain indirect)
 - 30% de la circulation sont des usagers en recherche de place => les visiteurs doivent utiliser les parkings souterrains, la voirie en surface est réservée au résidents (carte de stationnement)
- Mesures mise en place
 - Forte hausse globale de la tarification (effet « coup de poing »)
 - Stationnement en surface plus cher qu'en souterrain (la ville gère les deux), voire pour les secteurs en forte demande réservés aux habitants seulement
 - Presque toute la ville est rendue payant pour éviter les effets de bord (aussi quartiers périphériques)
 - Forte communication et investissement sur les parkings relais (augmentation du nombre de places)
 - Plan de stationnement vélo:
 - Parkings souterrains vélo
 - Plan de stationnement vélo par quartier pour équiper la voirie de parking vélo ainsi que d'identifier des locaux pour des parkings vélos de quartiers
 - Normes d'urbanisme très strictes, particulièrement pour les entreprises

TARIEFZONES PARKEREN EN GENUMMERDE BEWONERSZONES

Van maandag t.a.m. zaterdag (niet op zon- en feestdagen)

9 TOT 19u	ROOD	ORANJE	GEEL	GROEN
1 uur	2,50	1,50	1,50	0,80
2 uur	6,00	3,00	3,00	1,60
3 uur	10,00	4,50	4,50	2,40
Dagtarief (24u)	Niet mogelijk	6,00	Niet mogelijk Max 5 u / 7,5 euro	3,00
NA 19u	ROOD (tot 23u)	ORANJE (tot 23u)	GEEL	GROEN
1 uur	1,50	1,00	Gratis	Gratis
2 uur	3,00	2,00	Gratis	Gratis
3 uur	4,50	3,00	Gratis	Gratis
4 uur	6,00	4,00	Gratis	Gratis



WONDELGEM

MARIAKERKE

DRONGEN

SINT-DENIS-WESTREM

ZWIJNAARDE



Afbakening van de verschillende bewonerszones met nummering

Van maandag t.e.m. zaterdag (niet op zon- en feestdagen)

9 TOT 19U	ROOD	ORANJE	GEEL	GROEN
1 uur	2,50	1,50	1,50	0,80
2 uur	6,00	3,00	3,00	1,60
3 uur	10,00	4,50	4,50	2,40
Dagtarief (24u)	Niet mogelijk	6,00	Niet mogelijk Max 5 u / 7,5 euro	3,00
NA 19U	ROOD (tot 23u)	ORANJE (tot 23u)	GEEL	GROEN
1 uur	1,50	1,00	Gratis	Gratis
2 uur	3,00	2,00	Gratis	Gratis
3 uur	4,50	3,00	Gratis	Gratis
4 uur	6,00	4,00	Gratis	Gratis

Fietsenstallingen Stationsbuurt Noord

LEGENDE

-  Bestaande fietsenstalling
-  Geplande fietsenstalling



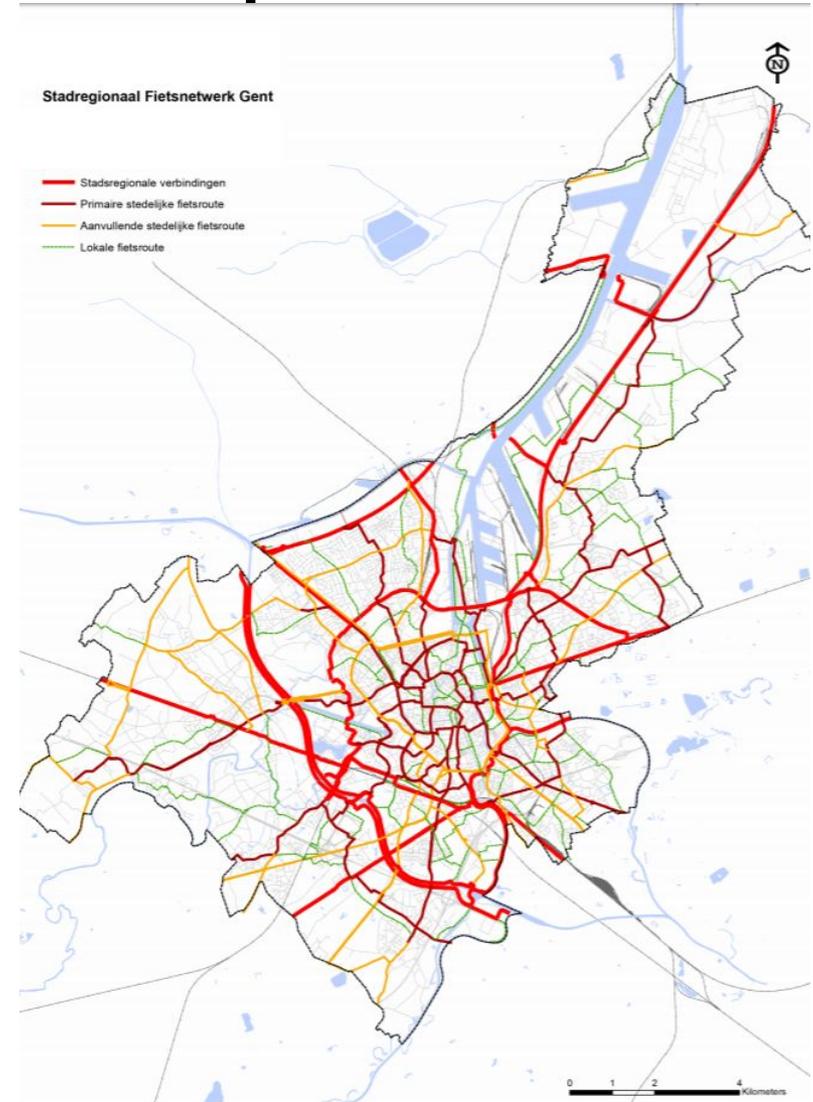
Plan de stationnement

- Nouveaux parkings souterrains en centre ville... pour les vélos
 - Accompagnés de services
 - Surveillés
- Déjà 4 parkings pour 1450 places
- Parkings aux gares
 - Gare centrale: projets de 13500 places couvertes



Plan Cyclable métropolitain

- Vision du plan cyclable
 - Réseau hiérarchisé avec des axes rapides et sans conflits (autoroutes cyclables) déconnectés du réseau routier (le long de rivières, voies ferrées, etc.)
 - Connecter les pôles d'attraction majeurs ainsi que des pôles de transport en commun
 - Haut niveau de confort (largeur minimale de 3m, pentes, entretiens et déneigement)

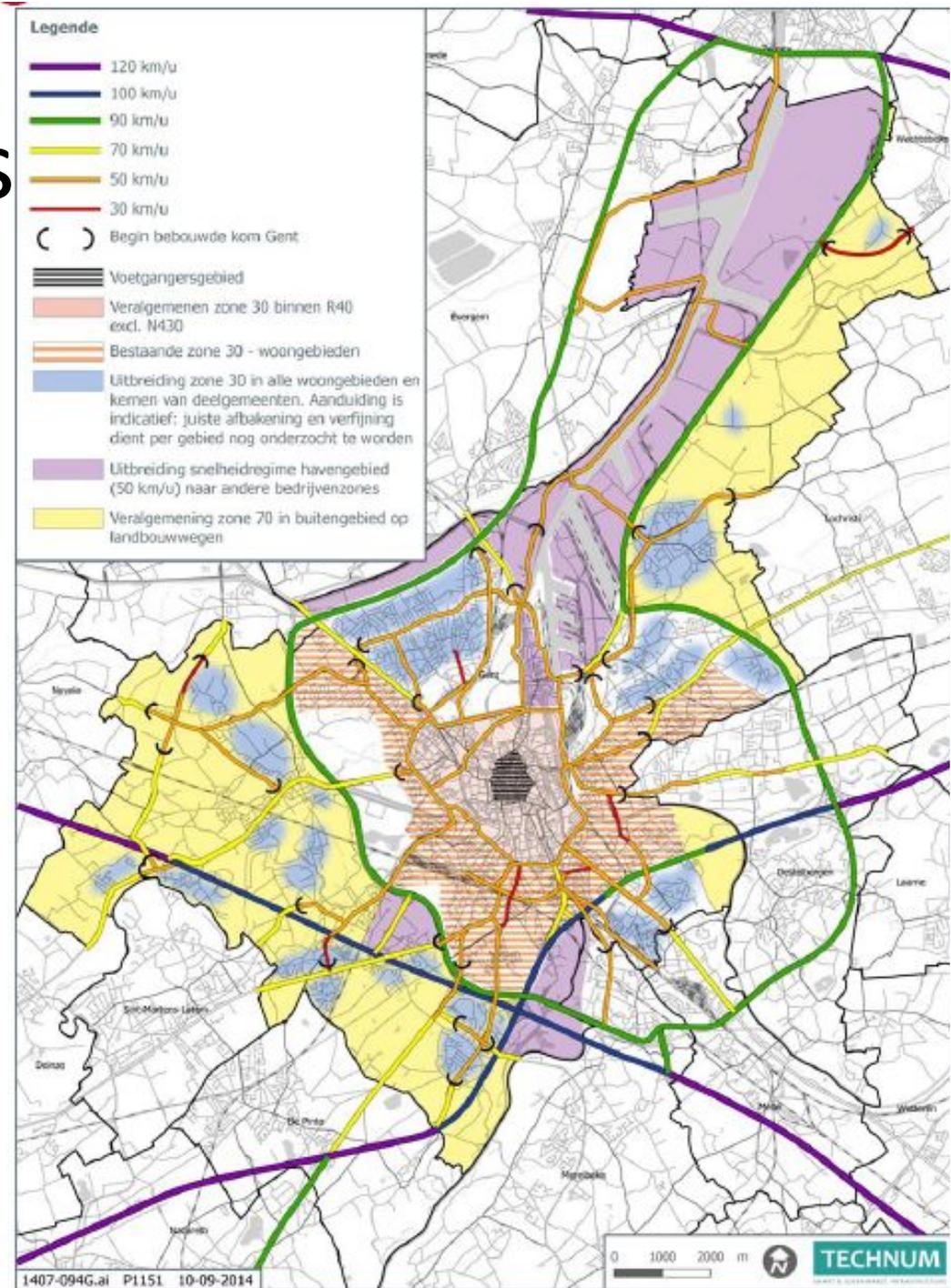






Autres mesures

- Vision zone 30 pour tous les axes en ville non structurant



Epilogue

- Comptages avant/après confirment la baisse du nombre de voitures, l'augmentation du vélo et des TC au-delà des objectifs initiaux et de l'amélioration de l'attractivité du centre (le nb de passage dans la zone piétonne)
- Elections municipales en octobre 2018 => Grand succès de la liste écologique d'où l'échevin de la mobilité est issu
- Accord de coalition municipale prévoit des plans de circulation pour chaque quartier périphérique