

Plan de circulation : La ville de Gand, Belgique

Depuis les années 1990, la ville de Gand connaît une augmentation des problèmes de congestion, un manque de stationnement et un trafic de transit important dans le centre-ville (le trafic de transit présente 40 % de la circulation en heure de pointe). Revoir le plan de circulation était la solution la plus rapide et la moins coûteuse pour rendre la ville plus accessible, sécurisante et attractive pour ses habitants et ses visiteurs.

Gand s'est inspirée de la politique initiée par Gröningen.

CONTEXTE

En 2015, une première version d'un nouveau plan de circulation pour le centre-ville est présentée, avec l'objectif de favoriser les modes actifs pour diminuer le trafic de transit et améliorer la qualité de vie. Après de nombreuses réunions de quartier, une campagne de communication et de la pédagogie, le plan est mis en place en 2017.

La réussite du projet s'est opérée très rapidement : réduction des flux automobilistes dans le centre, amélioration de la qualité de l'air, une augmentation de l'usage de vélo. L'approbation des habitants a été confirmée par la réélection de l'élue en charge du projet.

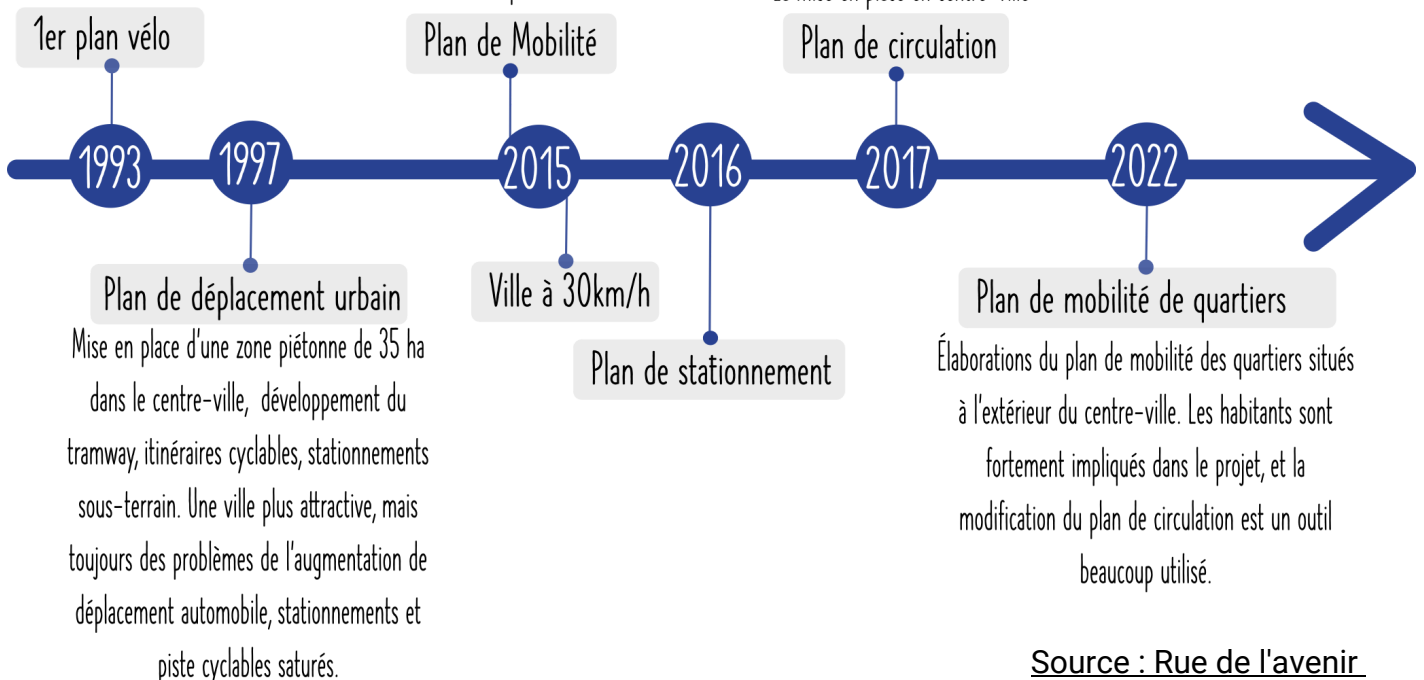
La ville élabore un nouveau "plan de mobilité de quartier" sur un périmètre élargi afin de rendre des quartiers à l'extérieur du centre-ville plus agréables, accessibles et sûrs pour tous les usagers. La modification de plans de circulation est systématiquement utilisée pour y réussir. Pour ce projet, les méthodes de participation ont évolué, et contrairement au plan de circulation de 2017 les habitants des quartiers, les commerçants, les enfants et les associations sont inclus dans la réflexion dès le début de l'élaboration des plans.



L'APPROCHE HISTORIQUE

Construit autour de 3 axes : apaiser la ville (30km/h), mise en place d'un nouveau plan de stationnement et plan de circulation.

La mise en place en centre-ville



Source : Rue de l'avenir

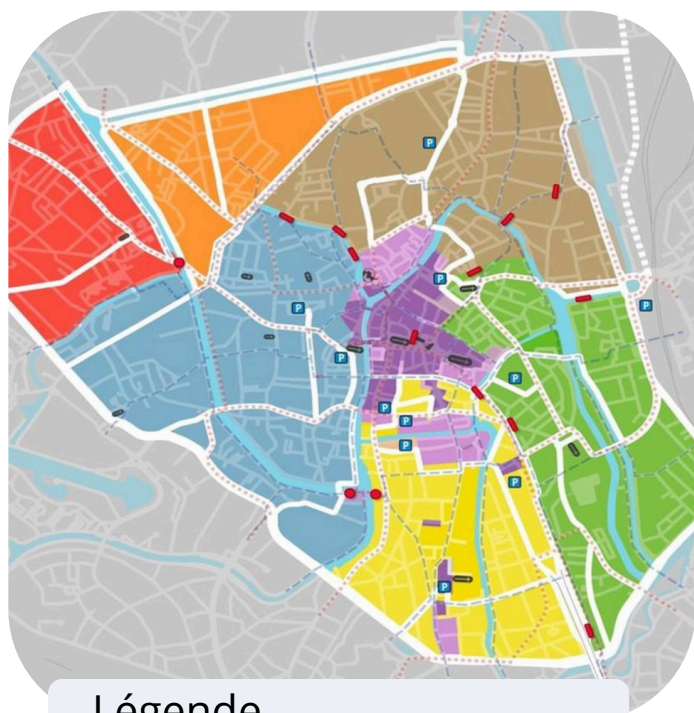


L'ORGANISATION DE LA CIRCULATION

Le centre-ville est divisé en 5 zones piétonnes. Ces zones, de 35 à 51 ha, restent accessibles aux vélos, transports en commun, taxis, livraisons, riverains, mais sont interdites aux autres véhicules motorisés.

6 zones apaisées et « étanches » aux véhicules motorisés, mais perméables aux modes actifs, sont établies. Les véhicules motorisés ne peuvent pas traverser les zones colorées sans passer par les voies structurantes. Au-delà du centre-ville piétonnisé, les voies non structurantes sont mises à 30km/h, les axes structurants restant à 50km/h.

La perméabilité est assurée par des fermetures physiques (plots, bacs à fleurs, etc.), mais également par des fermetures virtuelles (caméras avec reconnaissance de plaques).



Légende

	Axe de transit		Zones imperméables pour les véhicules motorisés
	Zone piétonne		

2015

2016

2017

Élaboration du plan par la ville de Gand

Présentation du projet



Phase de concertation

Campagne de communication et pédagogie

Mise en place du plan de circulation



PARKING ET STATIONNEMENT VELO

La zone de stationnement payant est étendue sur presque toute l'agglomération (sauf les quartiers les plus éloignés) avec une tarification plus élevée au centre-ville. Des navettes gratuites relient les parkings périphériques au centre-ville, toutes les 15 minutes.

Le nombre de parkings est réduit pour dédier de la place à la végétation, à l'infiltration des eaux pluviales et à des lieux de détente (jeux d'enfants, bancs, etc).



AMÉNAGEMENT CYCLABLES

Le réseau cyclable est amélioré avec une largeur minimum des pistes de 3m, des tunnels et passerelles mis en place pour diminuer les coupures urbaines.



BUDGET

4 millions d'euros sont investis sur une période de deux ans pour la préparation et mise en place du plan.



LES RESULTATS

Fréquentation :

- + 25 % cyclistes
- + 8 % de fréquentation des transports en commun
- 12 % de trafic automobile en heure de pointe
- 29 % d'automobiles sur le « périphérique »
- 58 % d'automobiles dans des quartiers résidentiels

Attractivité commerciale :

- Le nombre de commerces a augmenté de 20 %
- Le nombre de faillites commerciales a diminué de 7 %

Sécurité routière

- 25 % des accidents dans la ville
- 6 habitants sur 10 expriment un sentiment de sécurité pour les cyclistes

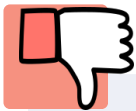
Qualité de l'air

- 18 % d'émissions de CO2 en ville



UN POINT FORT

Situation améliorée pour les piétons quand les cyclistes peuvent cohabiter avec les véhicules motorisés sur la chaussée. D'anciennes pistes cyclables sont dédiées aux piétons.



QUELQUES POINTS À AMÉLIORER

- Parmi les enseignements du plan de circulation, la ville de Gand indique qu'il est important de montrer ce que tous les acteurs ont à gagner grâce au projet (plutôt que d'identifier ce qu'ils ont à perdre). Dans le nouveau projet, ils montrent des lieux devenus plus attractifs dans le cadre du plan de circulation de centre-ville. Un exemple est la place « Maaseikplein » (images ci-dessus), auparavant un parking, aujourd'hui transformé en un parc.
- La participation des habitants peut être prise en compte plus tôt dans le projet. De nouvelles méthodes de concertation vont être utilisées dans l'élaboration des nouveaux plans de mobilité de quartiers.
- L'évaluation des flux piétons n'était pas assez développée, cela a incité la ville de mettre en place des bornes de comptage supplémentaires.

2014



2019



2020



Références

Rue de l'avenir

Collectif cycliste 37

Copenhagene