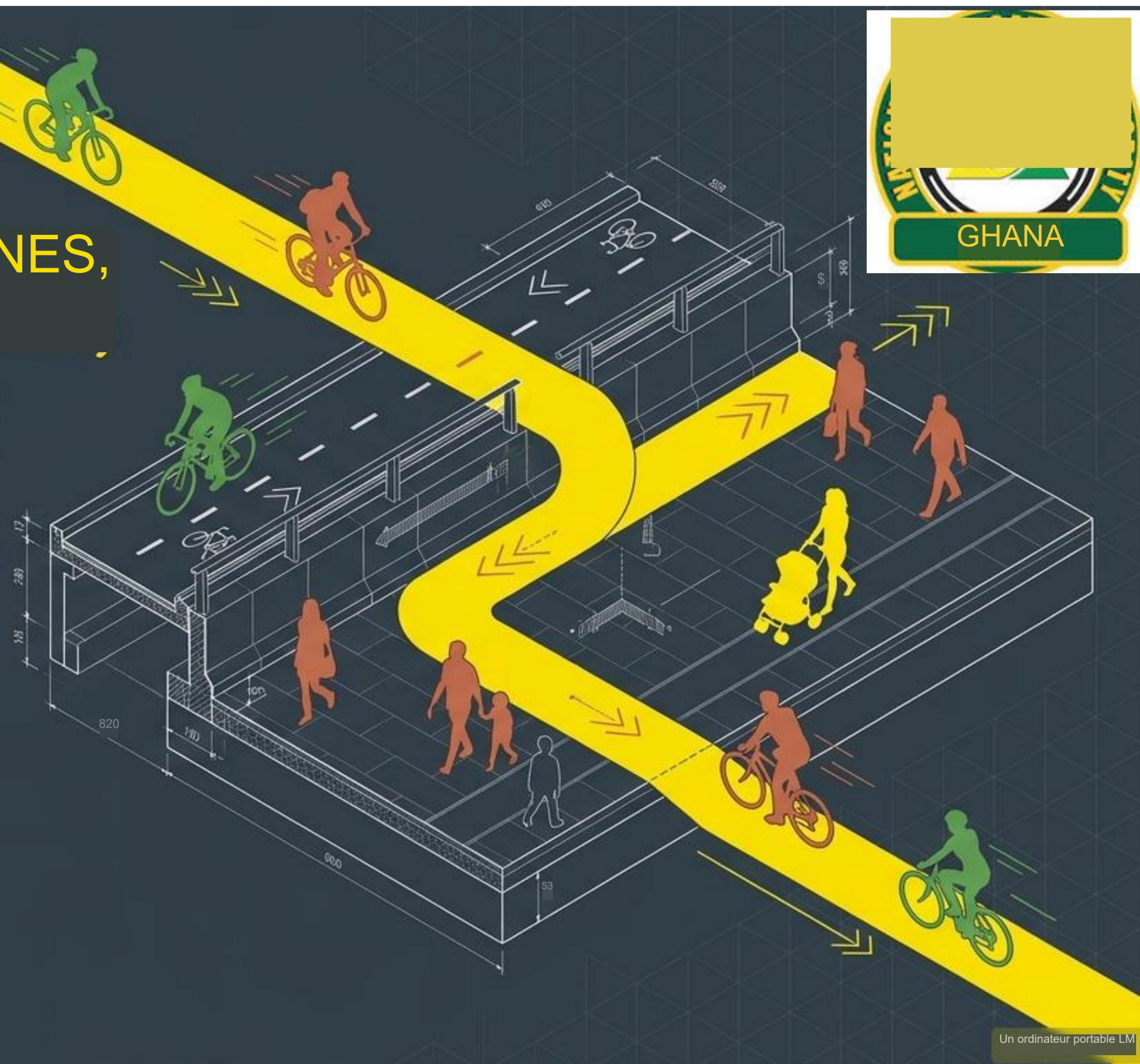


AVERTISSEMENT : Cette présentation a été traduite de l'anglais à l'aide de l'intelligence artificielle à des fins d'information uniquement. En cas de divergence ou d'incohérence, la version originale en anglais fait foi.

DÉPLACER LES PERSONNES, PAS SEULEMENT LES VOITURES

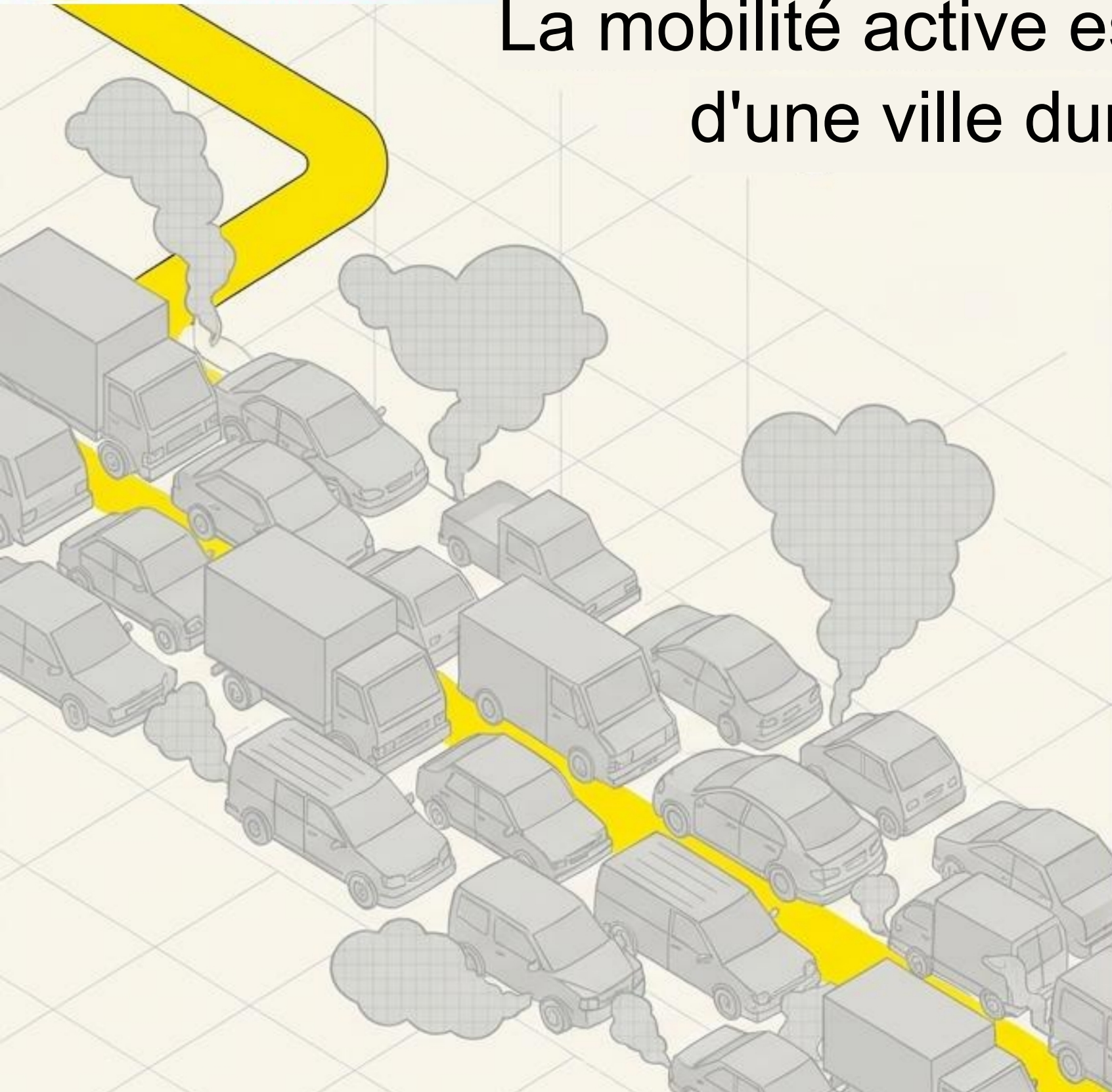
INTÉGRATION DES TRANSPORTS NON
MOTORISÉS (MTN) DANS LA
PLANIFICATION URBAINE

ABRAHAM AMALIBA, DIRECTEUR
GÉNÉRAL DE L'ESQ

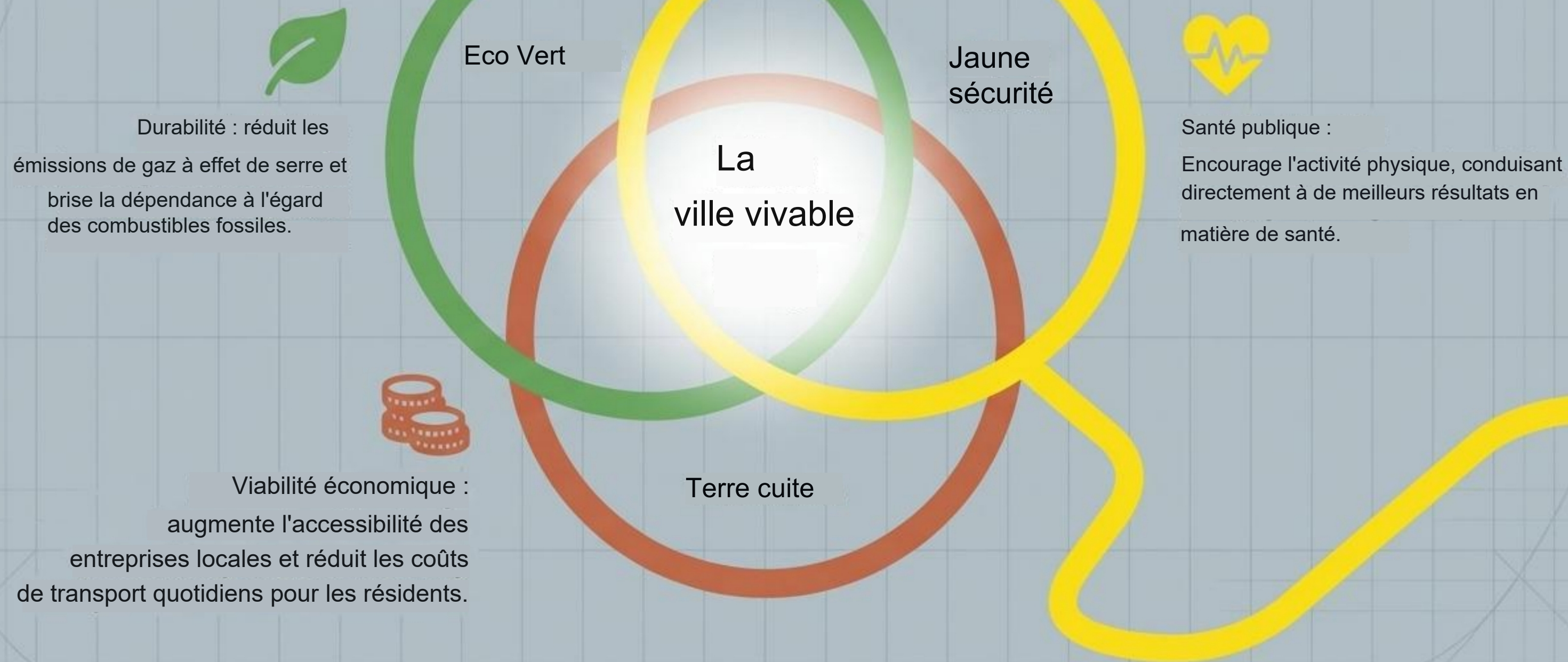




La mobilité active est l'essence même d'une ville durable.



La marche et le vélo ne sont pas seulement des modes de transport alternatifs : ils sont les éléments fondamentaux d'un environnement urbain sain et vivable.



Qu'est-ce qui s'y oppose ?

Déficit d'infrastructures :

Les villes manquent cruellement de sentiers sûrs, continus et accessibles pour les piétons et les cyclistes.

Risques pour la sécurité :

Les taux d'accidents et les risques de collision restent élevés en raison d'une séparation physique inadéquate de la circulation automobile.

Frictions culturelles :

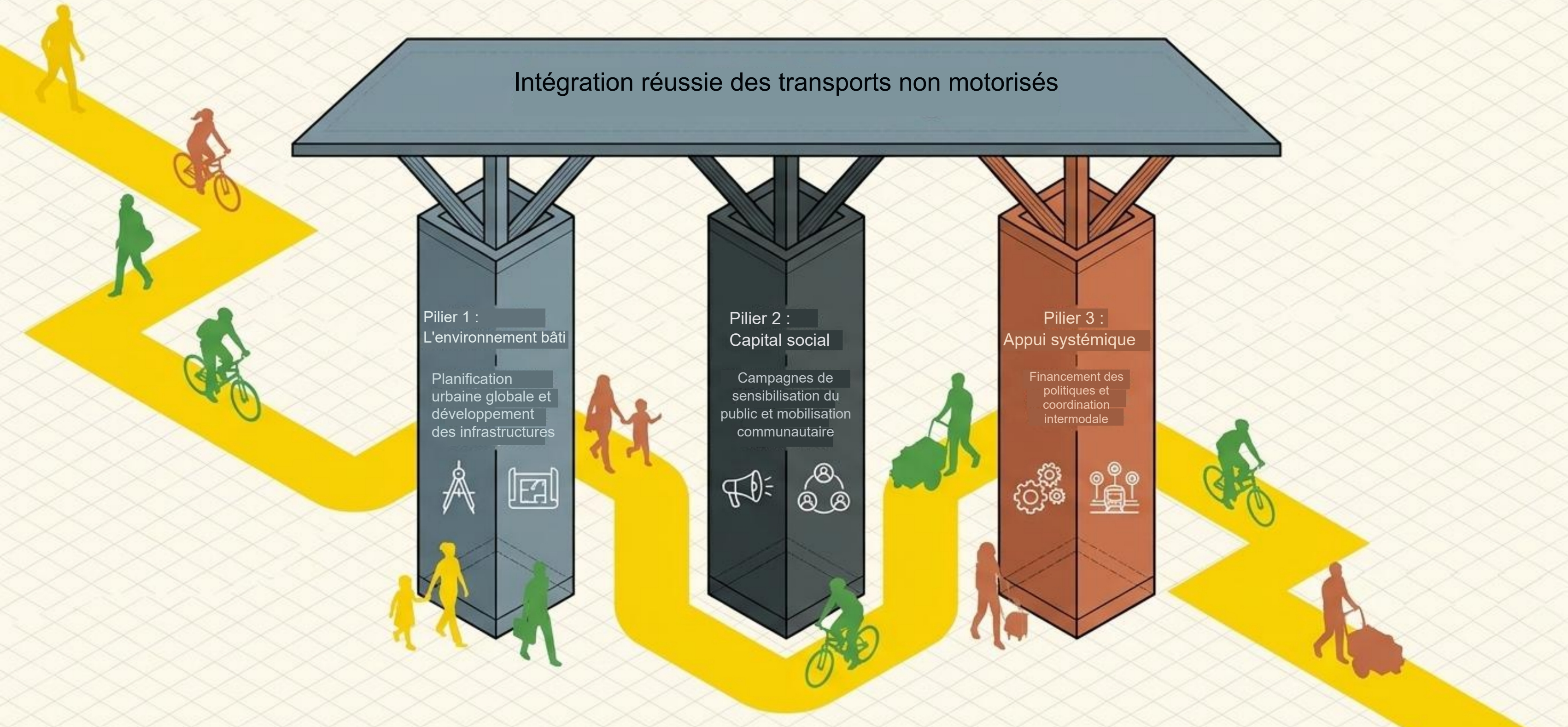
Les modes de transport motorisés restent structurellement sous-évalués au profit de modèles de transport solidement ancrés et centrés sur la voiture.

Passer des barrages routiers aux routes



Pour surmonter les problèmes d'infrastructure et culturels persistants, il faut un cadre de bout en bout. Nous devons remodeler fondamentalement les paysages physiques, sociaux et politiques de nos villes.

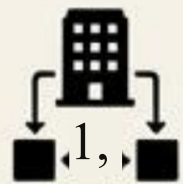
Le moteur d'intégration NMT



Pilier 1 : Remodeler l'environnement bâti



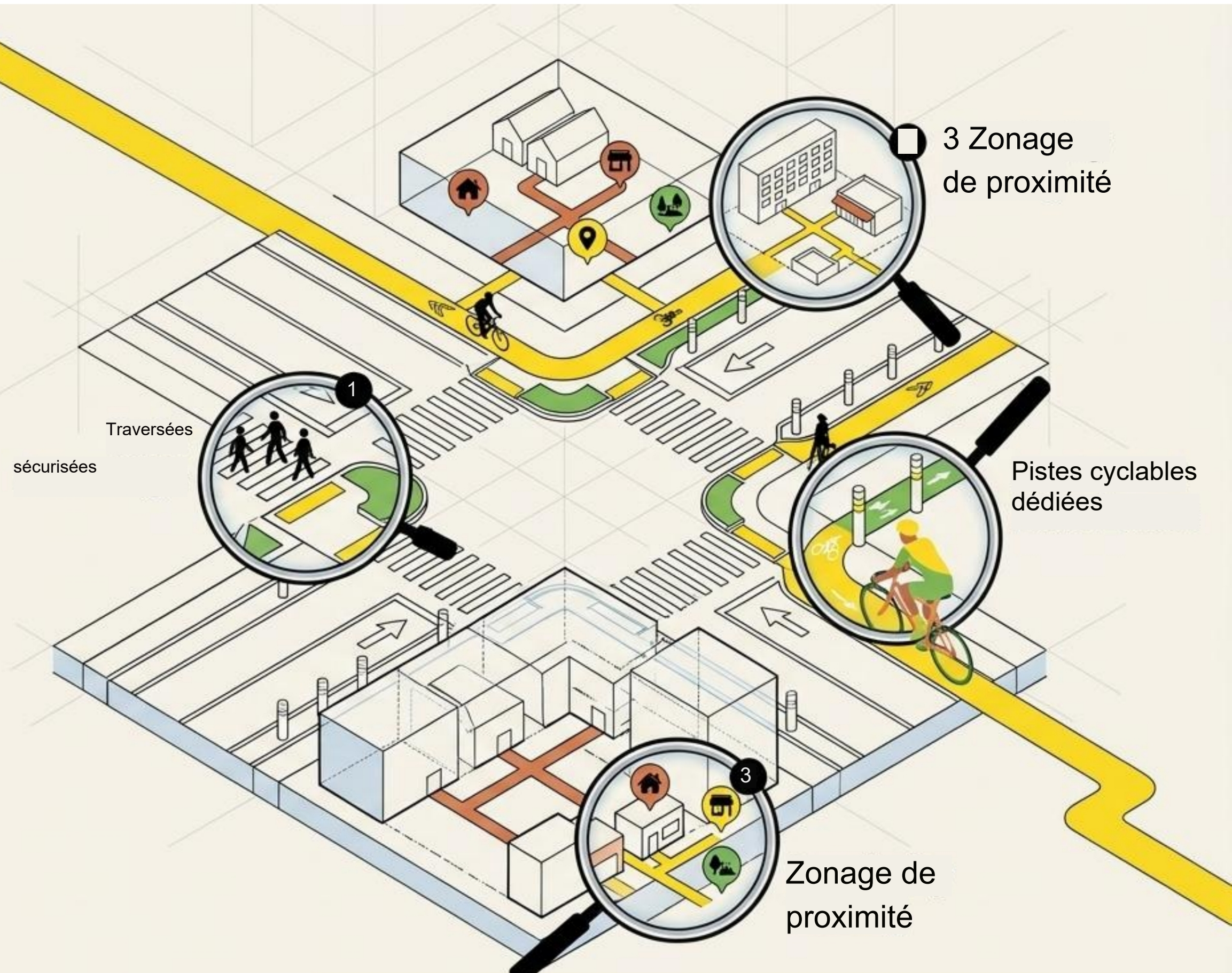
Plans directeurs : Intégrer des politiques strictes favorables aux transports non motorisés dans les plans directeurs de la ville et les réglementations locales en matière de zonage.



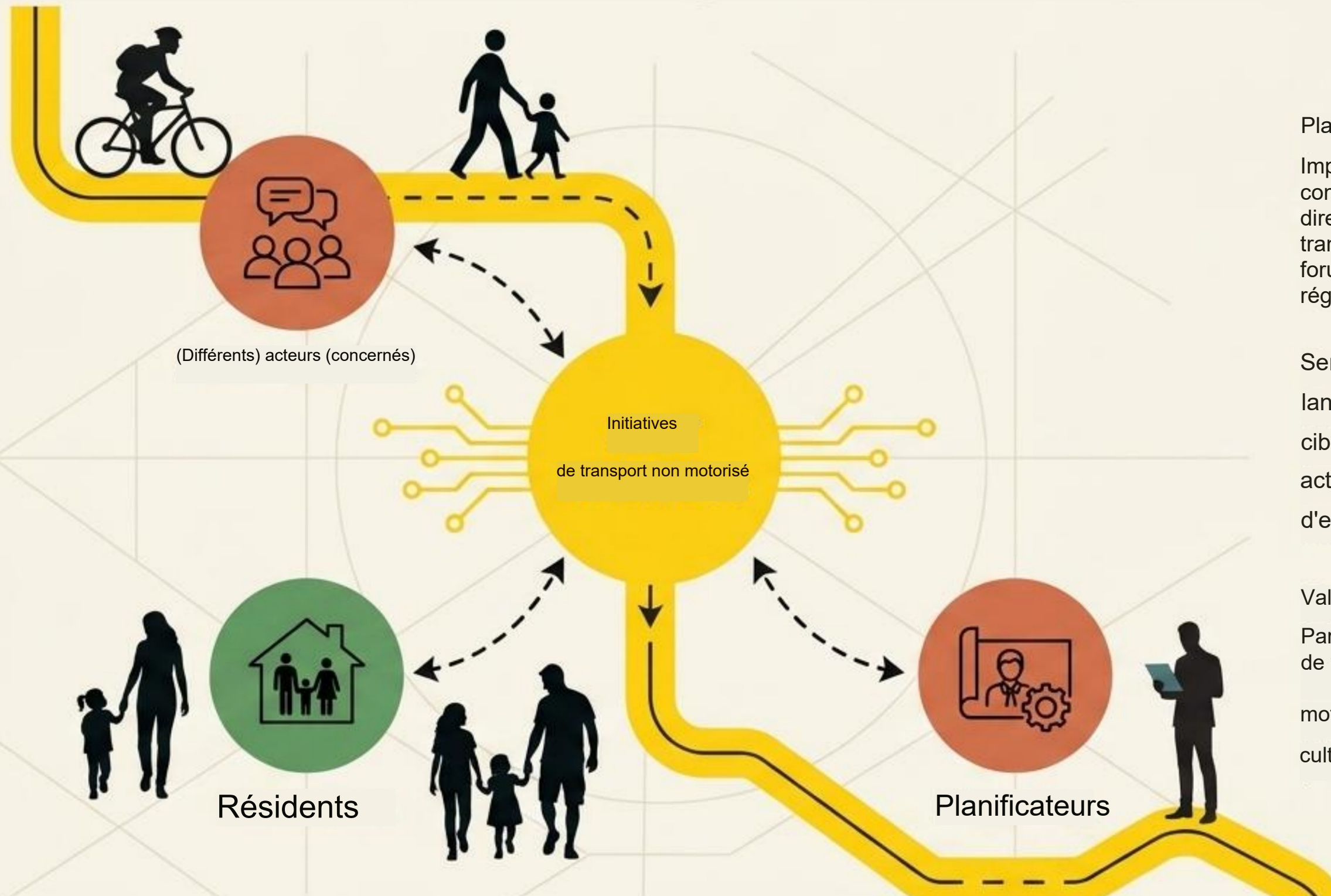
Conception de proximité : Concevoir les quartiers de manière à assurer la proximité des services essentiels, réduisant ainsi naturellement le besoin de transport motorisé.

A
Séparation
physique :
Construire

des pistes cyclables dédiées, des sentiers piétonniers et des passages sécurisés, améliorés par un éclairage et une signalisation à haute visibilité.



Pilier 2 : Cultiver le capital social



Planification pilotée par la communauté :

Impliquer très tôt les parties prenantes de la communauté afin de recueillir des contributions directes sur les besoins spécifiques des transports non motorisés et d'organiser des forums pour obtenir des retours d'information réguliers.

Sensibilisation du public :

lancer des campagnes d'éducation ciblées axées sur les avantages de la mobilité active en matière de sécurité, de santé et d'environnement.

Validation de principe :

Partager et mettre en lumière les réussites régionales de villes qui ont efficacement intégré les transports non motorisés pour changer les perceptions culturelles.

Pilier 3 : Appui systémique à l'ingénierie



Coordination intermodale Intégrer directement les options de transport non motorisé aux systèmes de transport public, en développant des plateformes de partage de vélos et des pôles de transport en commun adaptés aux piétons.

Politiques et financement Plaider activement en faveur de politiques donnant la priorité à des financements dédiés aux projets d'infrastructure liés aux transports non motorisés.

Réglementation locale
Habiller et encourager les autorités locales à adopter et appliquer strictement des réglementations qui soutiennent et protègent les transports non motorisés.



Les transports non motorisés en action : le schéma directeur du Ghana

Guidé par la politique nationale des transports et la stratégie globale du Ghana pour les transports non motorisés (2019-2028).

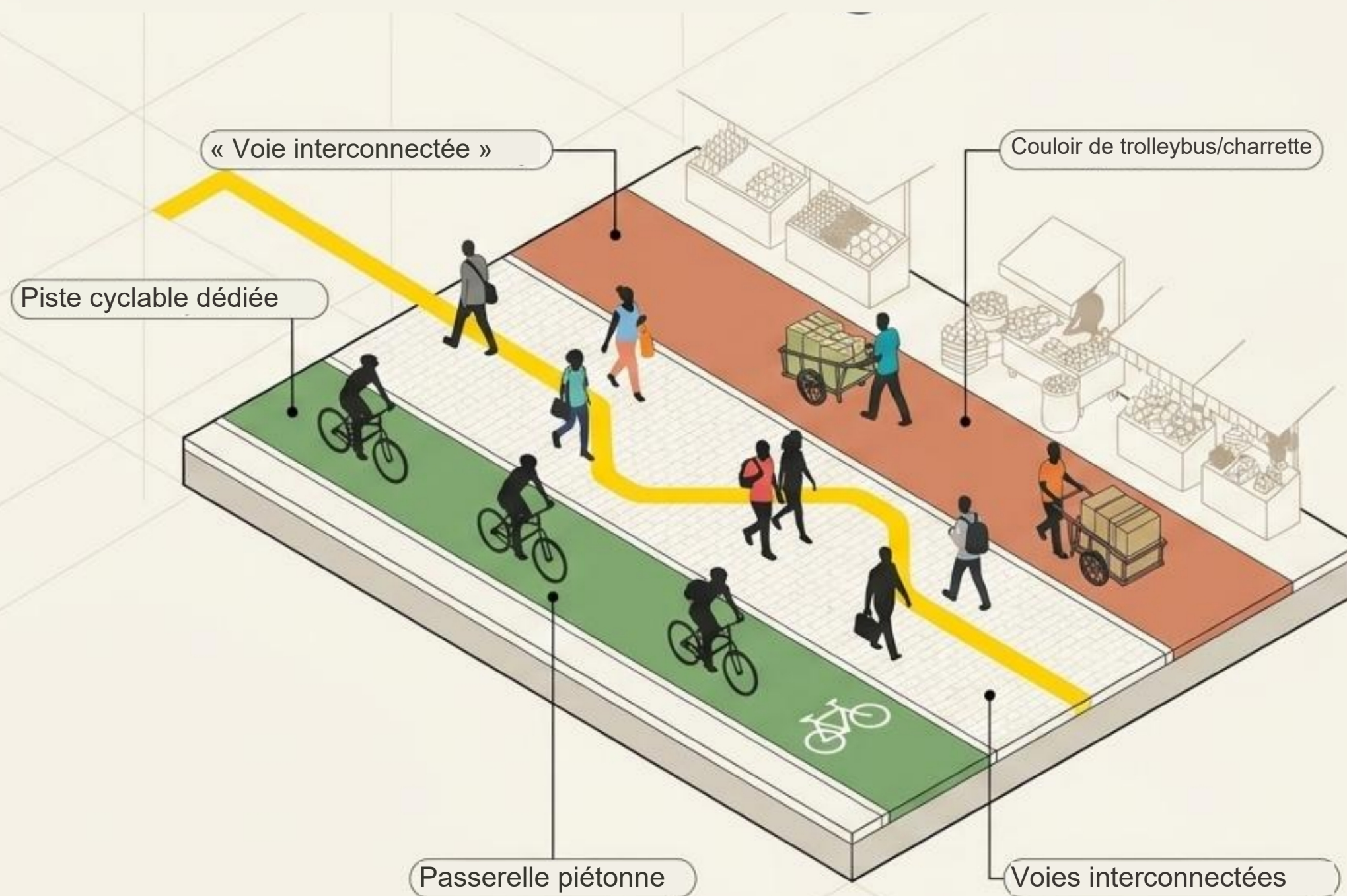


F



Le Ghana fournit un plan concret pour une mobilité active systémique et équitable en intégrant la marche, le vélo et les charrettes dans les infrastructures urbaines tout en mettant l'accent sur l'accès universel et la sécurité.

Schéma directeur 1 pour le Ghana : intégration des infrastructures



Réaménagement des rues :

La stratégie prévoit de rééquilibrer l'espace des rues et des rues pour y inclure des allées piétonnes physiquement séparées et des pistes cyclables dédiées.

Réseaux pilotes : les grands centres urbains comme Accra donnent la priorité aux pistes cyclables et aux zones piétonnes pilotes pour un accès sûr aux soins de santé et aux marchés locaux.

Accès aux marchés : Des voies spécifiques sont prévues près des terminaux de transport pour accueillir les chariots poussés manuellement (camions) très utilisés par les commerçants.

Ghana Blueprint 2 : Accès universel et équitable

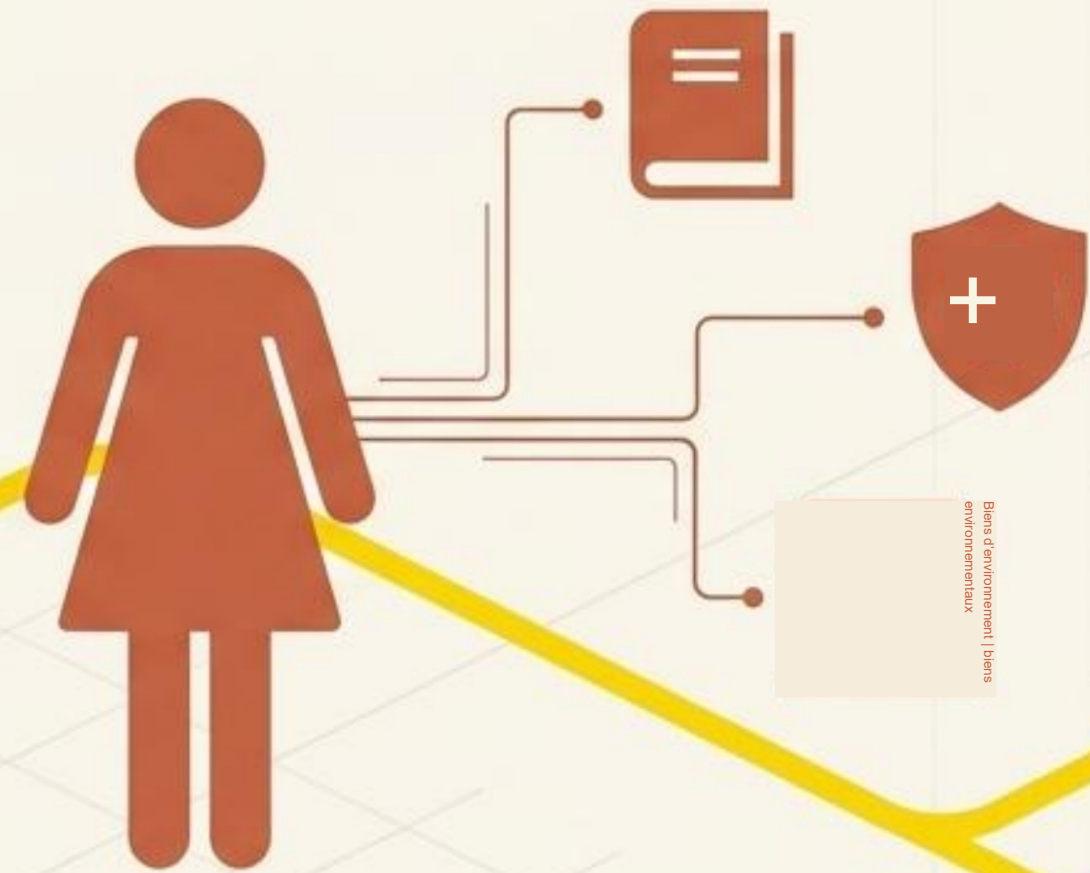
L'accessibilité d'abord :

Les réseaux de transport sont légalement tenus d'adopter des concepts de conception universelle, garantissant que les infrastructures sont facilement navigables pour les personnes de tous âges et de toutes capacités.



Égalité des sexes dans le transport en commun :

Reconnaissant des schémas de mobilité distincts, la politique soutient des systèmes sûrs et intégrés qui améliorent directement l'accès des femmes à l'éducation, aux soins de santé et aux activités économiques.



Ghana Blueprint 3 : Urbanisme et proximité



AUTORITÉ NATIONALE DE SÉCURITÉ

ROUTIÈRE



Aménagement de l'espace| urbanisme| aménagement du territoire:

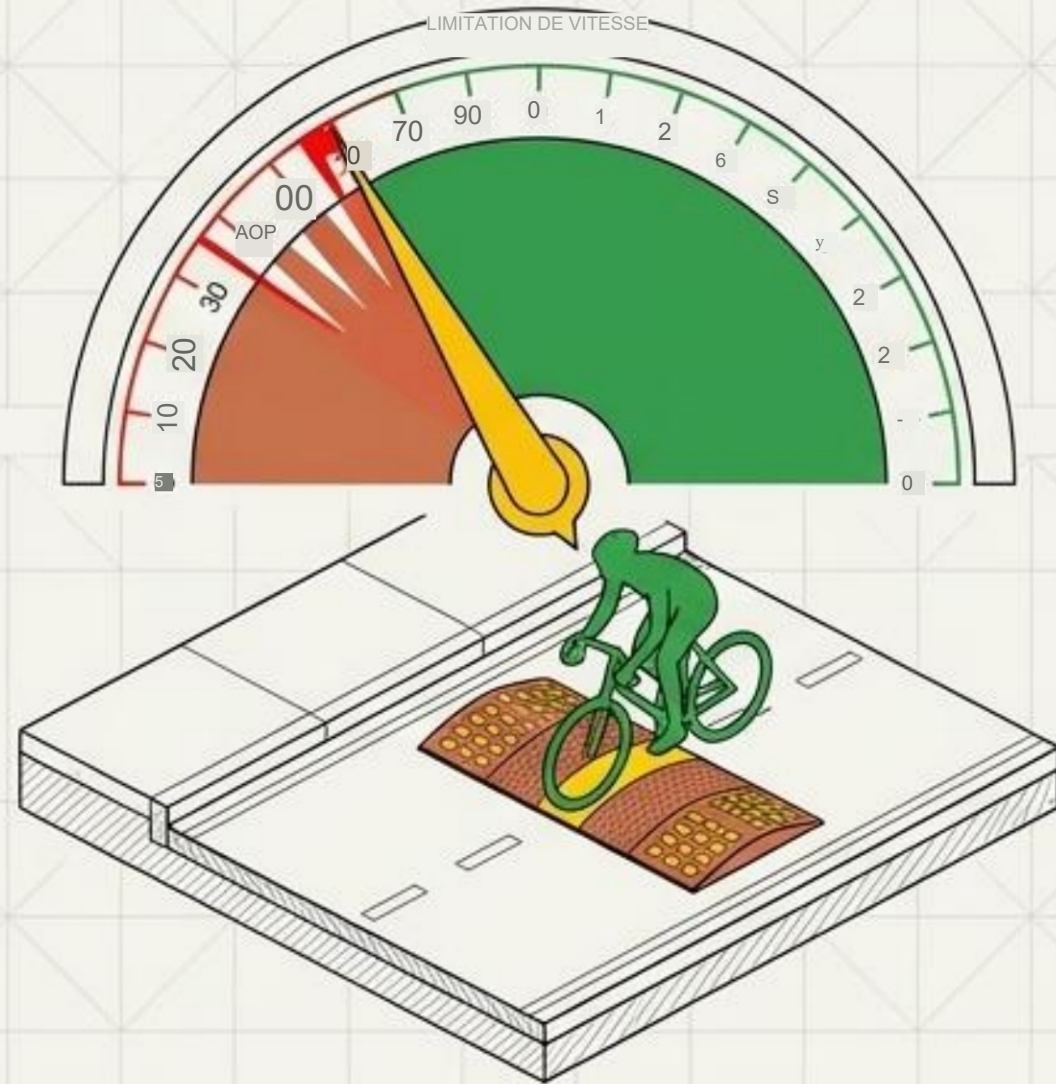
Des initiatives telles que le Cadre spécial de développement régional du Grand

Accra visent à réduire radicalement la distance entre les zones résidentielles et les nécessités quotidiennes.

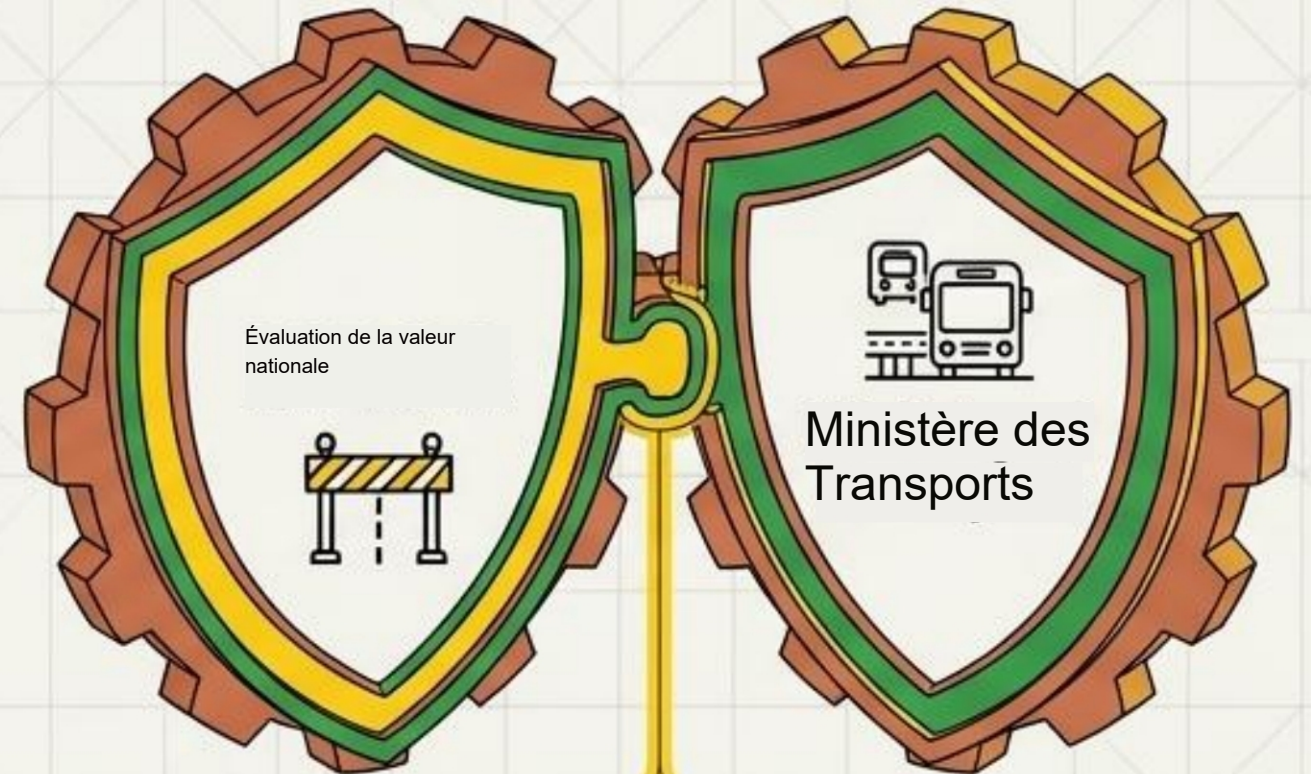
Cibler les populations mal desservies :

Les déploiements stratégiques d'infrastructures ciblent spécifiquement les communautés à faible revenu (par exemple, Chorkor, Teshie et Sukura), les reliant par des artères revêtues afin de réduire le fardeau des déplacements quotidiens.

Ghana Blueprint 4 : Sécurité et application de la loi



Gestion de la vitesse : Des mesures systémiques de modération de la circulation, y compris des limites de vitesse réduites et des ralentisseurs obligatoires, sont appliquées dans les petites rues afin de minimiser les collisions avec les usagers de la route vulnérables.



Réglementation collaborative : L'Autorité nationale de sécurité routière (NRSA) travaille en étroite collaboration avec le ministère des Transports pour imposer et faire respecter l'utilisation de la voie publique en toute sécurité pour tous les participants à la mobilité active.

La voie à suivre

L'intégration des transports non motorisés est le maillon essentiel de la promotion d'un environnement urbain inclusif, durable et plus sain.

Grâce à la planification collaborative, au financement stratégique et à un engagement communautaire profond, nous disposons des outils nécessaires pour reconstruire nos villes pour les personnes qui y vivent réellement. En donnant la priorité aux transports non motorisés, nous garantissons une meilleure qualité de vie et un avenir durable pour les villes africaines.



Merci !