RIE stratégique du Plan régional de mobilité pour la Région de transport de Courtrai

Note sur la délimitation du

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

anteagroup

Colophon

Mission

RIE STRATÉGIQUE DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ POUR LA RÉGION DE TRANSPORT DE COURTRAI
Note sur la délimitation du contenu

Commettant

Département de la Mobilité et des Travaux publics

Chargé de mission

Antea Belgium nv
Roderveldlaan 1
2600 Anvers
T : +32(0)3 221 55 00
www.anteagroup.be
TVA : BE 414.321.939
RPM Anvers 0414.321.939
IBAN : BE81 4062 0904 6124
BIC : KREDBEBEBB
Antea Group est certifiée conformément à la norme ISO 9001.

Numéro d'identification

4686003012

Collaborateurs du projet

Paul Arts, coordinateur RIE

Cedric Vervaet, expert RIE

Inge Van der Mueren, experte RIE

Koen Slabbaert, expert RIE

Tim Van den Branden, conseiller

Date	Auteurs	Statut/révision	Publication
Juin 2022	Voir "collaborateurs du projet"	V4	Paul Arts

Table des matières

		Page
1	**INTRODUCTION**	**2**
1.1	Motivation et objectif du présent document	2
1.2	Obligation de RIE pour les plans régionaux de mobilité	2
1.3	Place de cette note dans la procédure	3
1.4	Présentation de l'équipe chargée de préparer le RIE stratégique	5
2	**PRÉSENTATION DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ**	**6**
2.1	Positionnement au sein de la politique de mobilité	6
2.1.1	Relation entre la région de transport et la politique au niveau flamand et communal	6
2.1.2	Objectifs de la politique de mobilité au niveau flamand	7
2.2	Le plan régional de mobilité pour la région de transport de Courtrai dans ses grandes lignes	8
2.2.1	Ambition et objectif	8
2.2.2	Piliers et éléments fondamentaux	9
2.2.3	Scénarios d'étude	12
3	**ÉLÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**	**13**
3.1	Délimitation du champ de l'étude (scoping)	13
3.1.1	Éléments du plan et leurs incidences potentielles	14
3.1.2	Méthode d'étude et indicateurs dans les grandes lignes	15
3.2	Profondeur de l'évaluation environnementale	17
3.3	Approche centrée sur les récepteurs	18
3.4	Définition de la situation de référence	18
3.5	Alternatives à étudier	19
3.6	Emploi de modèles stratégiques de trafic version 4.2.2 – PRM	19
3.6.1	Principes généraux	19
3.6.2	Spécificités concernant le Plan régional de mobilité de Courtrai	19
3.7	Relation avec les régions voisines / effets transfrontaliers	24
4	**DESCRIPTION DE LA SITUATION DE RÉFÉRENCE**	**25**
4.1	Situation actuelle	25
4.2	Développements autonomes et contrôlés : scénarios de développement	27
4.2.1	Plans politiques aux niveaux européen, fédéral et flamand	27
4.2.2	Évolution globale du système de mobilité (situation de référence 2030)	28
5	**THÈMES ET CADRE D'ÉVALUATION**	**31**
5.1	Thème de l'espace	31
5.1.1	Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport	31
5.1.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé	32
5.2	Thème de la population	34
5.2.1	Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport	34
5.2.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé	37
5.3	Thème de la biodiversité	41
5.3.1	Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport	41
5.3.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé	42
5.4	Thème du climat	45
5.4.1	Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport	45
5.4.2	Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé	46

6	**APPRÉCIATION SOMMAIRE DES EFFETS POTENTIELS : QUICK SCAN**	**50**
6.1	Introduction	50
6.2	Critères d'évaluation	50
6.2.1	Évaluation axée sur les objectifs	50
6.2.2	Évaluation axée sur les incidences	52
6.3	Quick scan des scénarios	53
6.3.1	Évaluation axée sur les objectifs	53
6.3.2	Évaluation axée sur les incidences	104
6.3.3	Conclusion relative au quick scan	111
7	**Annexe**	**112**
7.1	Tableau de synthèse pour l'évaluation axée sur les objectifs	112

1 INTRODUCTION

1.1 Motivation et objectif du présent document

Le document que vous tenez entre les mains est la Note sur la délimitation du contenu du RIE stratégique du plan qui sera élaboré pour le Plan régional de mobilité (PRM) de la région de transport de Courtrai. La préparation et la présentation de cette délimitation du contenu constituent la première étape formelle de la procédure RIE (voir plus loin, §1.3).

La Note sur la délimitation du contenu décrit brièvement l'intention et les ambitions du Plan régional de mobilité. Vous trouverez de plus amples informations sur le plan dans la Note de vision, qui peut être consultée sur le site web de la région de transport : Région de transport de Courtrai | Vlaanderen.be

La présente Note sur la délimitation du contenu informe les instances consultatives de l'intention d'élaborer un RIE pour le PRM de la région de transport de Courtrai et constitue également une invitation à réfléchir au contenu souhaité du rapport d'incidences sur l'environnement, aux effets qui peuvent être associés au plan et à la manière d'étudier ces effets.

Le Plan régional de mobilité lui-même prendra forme au cours des prochains mois, en interaction avec l'étude des incidences sur l'environnement, et donc également en fonction des réponses à la présente Note sur la délimitation du contenu.

La Note sur la délimitation du contenu décrit dans les grandes lignes ce qui sera étudié dans le RIE du plan, et comment. Elle constitue, en combinaison avec les avis qui s'y rapportent, la base des directives qui seront définies par l'équipe RIE.

La rédaction du PRM étant elle-même échelonnée, l'évaluation environnementale passera également par plusieurs étapes. À mesure que le PRM deviendra plus concret, les idées sur ce qui devrait être étudié dans le RIE du plan pourront elles aussi évoluer.

Cette Note sur la délimitation du contenu contient également une première étape de l'évaluation environnementale proprement dite, à savoir un examen rapide ou **"quick scan" des scénarios d'étude** (voir §6). Il s'agit d'une première appréciation des scénarios d'étude qui seront examinés, tels que présentés dans la Note de vision. Dans une phase ultérieure du processus de RIE, le plan stratégique provisoire sera soumis à une évaluation environnementale plus détaillée.

1.2 Obligation de RIE pour les plans régionaux de mobilité

Le 20 novembre 2020, le Gouvernement flamand a approuvé l'arrêté qui fixe les modalités de la procédure et du contenu concernant les plans régionaux de mobilité. Lors de la préparation de cette réglementation, il a été vérifié dans quelle mesure la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement pouvait également s'appliquer aux plans régionaux de mobilité. Il est indiqué comment l'évaluation environnementale sera coordonnée avec le processus du plan de mobilité.

De nombreuses étapes du processus de planification des plans de mobilité ont en effet une finalité comparable à celle de l'évaluation de l'impact sur l'environnement. Une coordination constante est nécessaire. Lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre les résultats du RIE d'un plan régional de mobilité également, les mêmes parties sont impliquées. La responsabilité partagée et la coopération unique au sein du conseil régional des transports justifient également une approche spécifique, qui vise à obtenir une influence maximale de l'évaluation de l'impact sur l'environnement.

L'intégration de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement dans le processus ne porte pas atteinte à la nature stratégique du plan et n'exige pas une spécification plus avancée ou un élargissement d'éventuelles mesures du plan d'action. Au niveau stratégique également, la description de certaines mesures dans le plan d'action peut être telle que les conséquences potentielles sur l'environnement peuvent être identifiées. Par ailleurs, certains choix relatifs à l'exécution de projets pourraient être liés de manière contraignante aux choix définis dans le plan régional de mobilité, ce qui pourrait avoir un impact sur la portée d'un éventuel RIE du projet. De même, il ne peut être exclu d'emblée que les mesures décrites dans le plan régional de mobilité puissent ne pas avoir d'incidence significative sur certaines ZPS ; pour cette raison, une évaluation appropriée s'impose. Le RIE du plan fournit des informations et une évaluation des incidences sur l'environnement qui déterminent les choix politiques et le plan d'action du plan régional de mobilité. Pour l'élaboration ultérieure de plans (d'exécution) ou de projets, il est possible de s'appuyer sur les éléments pertinents de l'évaluation de l'impact sur l'environnement réalisée, qui peut attacher une certaine conditionnalité à ces prises de décision successives, par exemple l'identification d'un certain nombre d'alternatives pertinentes.

La directive européenne 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement repose sur le principe de base selon lequel l'évaluation des incidences sur l'environnement est un outil important pour intégrer les considérations environnementales dans la préparation et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, car elle garantit que les effets de la mise en œuvre de ces plans et programmes sont pris en compte dès la phase préparatoire, et avant leur adoption. Aussi, l'alignement procédural peut conduire à une incorporation optimale de l'évaluation des incidences sur l'environnement du plan dans le plan régional de mobilité, de sorte que les considérations environnementales soient intégrées dans le plan et que les incidences indésirables sur l'environnement qui pourraient se produire pendant la mise en œuvre du plan puissent être évitées en amont.

En ce sens, les PRM sont soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement pendant leur préparation, et sur la base des informations recueillies, le plan stratégique correspondant peut être ajusté le cas échéant en phase de conception. De même, lors de l'élaboration du plan d'action, si un choix entre différentes alternatives doit encore être fait, les informations de l'évaluation des incidences sur l'environnement peuvent contribuer à la décision à prendre et à sa justification.

1.3 Place de cette note dans la procédure

L'objectif de l'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement (directive européenne 2001/42/CE) est (1) d'aider à développer le processus de planification des plans de mobilité en intégrant les aspects environnementaux dans le processus afin de parvenir à des solutions plus durables et à une protection optimale de l'environnement, (2) d'aider à rationaliser ces processus vers une prise de décision structurée et, dans de nombreux cas, échelonnée, et (3) d'aider à obtenir le soutien de toutes les parties prenantes à ces décisions. En ce sens, l'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement d'un plan est un processus plutôt qu'un rapport (RIE du plan).

De cette manière, elle est également perçue comme utile et riche en informations pour l'élaboration de plans régionaux et durables de mobilité. Par conséquent, l'intégration de l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans le processus de planification lui-même est le moyen le plus efficace d'incorporer les aspects environnementaux dans le processus de planification, tel que stipulé dans l'arrêté d'exécution (novembre 2020). Le rapport lui-même (le RIE du plan) définit les évaluations spécifiques des incidences sur l'environnement pour les différentes phases du processus de planification. Ce rapport peut faire partie du rapport de planification, à condition que les sections du

RIE du plan demeurent identifiables. Tout le contenu du RIE du plan est adapté au processus de planification.

La portée et le contenu d'une évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement d'un plan dans ces plans régionaux de mobilité diffèrent sensiblement d'un RIE de projet classique, lequel est réalisé pour le permis d'environnement, entre autres choses. Les résultats d'un PRM sont une vision politique à plus long terme (scénario politique avec choix politiques) pour tous les modes de transport. Une évaluation des incidences sur l'environnement sera quant à elle effectuée sur une base plus qualitative, et devra également s'intéresser aux incidences à plus long terme.

L'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement suit l'ensemble du processus de planification et les phases de conception prévues.

Conformément au décret relatif à l'accessibilité de base, le plan régional de mobilité est élaboré en 3 phases :

- Phase 1 : bilan et enquête Dans une première phase, il convient de dresser un bilan et une synthèse du contexte de planification (situation existante, flux de déplacements, pôles d'attraction, plans et études, et points de vue des parties prenantes), avant de conduire d'éventuelles enquêtes complémentaires. Une analyse des problèmes et des opportunités de mobilité expérimentés ou attendus est réalisée. La première phase comprend une analyse du contexte, une enquête sur les développements sociaux et une appréciation des besoins en mobilité. L'analyse du contexte porte sur les infrastructures actuelles et les services de mobilité offerts. Le résultat est une **note d'orientation** qui fournit une vue d'ensemble des problèmes et des orientations souhaitées pour la politique de mobilité. Concernant la Région de transport de Courtrai, la note d'orientation a été approuvée par le Conseil de la région de transport le 2/10/2020 et peut être consultée sur le site web de la Région de transport de Courtrai.

- Phase 2 : élaboration d'une vision stratégique et d'objectifs opérationnels : L'enquête de la phase précédente a permis d'identifier plusieurs éléments fondamentaux, qui doivent maintenant être intégrés dans une vision stratégique cohérente. La première étape de cette deuxième phase consiste à formuler les objectifs opérationnels relatifs au développement de la mobilité. Ensuite, l'évolution souhaitée de la mobilité est décrite dans un ou plusieurs scénarios de développement, à considérer comme une exploration des alternatives qui peuvent raisonnablement être prises en considération, qui sont évaluées les unes par rapport aux autres (phase 2a – élaboration de la vision) et par lesquelles un scénario politique provisoire est finalement déterminé (phase 2b – synthèse). Enfin, il est indiqué dans quelle mesure le développement souhaité de la mobilité est conforme à d'autres plans politiques. Le résultat est **une vision stratégique à long terme** pour le développement souhaité de la mobilité. Le plan de mobilité a un horizon temporel de dix ans et peut comprendre une période de vision à long terme qui s'étale sur trente ans. Les objectifs politiques opérationnels décrivent comment le développement souhaité de la mobilité sera réalisé et qui en est responsable. Concernant la Région de transport de Courtrai, la note de vision a été approuvée par le Conseil de la région de transport le 18/02/2022 et peut être consultée sur le site web de la Région de transport de Courtrai. L'élaboration du scénario politique provisoire est en cours et prendra également en compte les réactions et les conseils reçus sur la présente Note de délimitation du contenu.

- Phase 3 : plan d'action : Lors de la troisième phase, le scénario politique "provisoire" retenu à l'étape précédente est approfondi. Le plan stratégique se prononce sur le réseau de transports publics souhaité, le réseau de pistes cyclables, le trafic motorisé privé, le réseau

logistique, l'infrastructure des différents modes... et sur les différentes formes d'interconnexion. Afin de poursuivre un développement du territoire cohérent, une ébauche de politique spatiale (de localisation) est proposée en partant de l'aspect "circulation" et "mobilité". La politique d'accompagnement est également abordée ; elle se concentre sur des initiatives prises pour influencer le comportement de déplacement, innover pour être encore plus efficace, ou coopérer (mieux) pour obtenir (encore) plus. Le plan stratégique est concrétisé en un **plan d'action**. Toute proposition de modification d'autres plans stratégiques, ainsi que les propositions de suivi et d'évaluation, doivent par ailleurs être incluses dans le plan de mobilité. Les éléments pertinents du trajet de participation sont inclus et/ou traités. Le résultat est un plan d'action comprenant des mesures, des moyens, des responsabilités et un calendrier.

Les incidences possibles sur l'environnement sont déjà prises en compte lors des étapes de la prise de décision dans le processus de planification, avant le RIE à proprement parler. Dans ce processus, un scénario durable spécifique (ou choix politique) est d'abord sélectionné sur la base d'une évaluation qualitative des objectifs de mobilité, des incidences potentielles sur l'environnement et d'une comparaison avec divers objectifs sociaux (économiques, environnementaux, climatiques, spatiaux, relatifs au bien-être, à la santé...). Ce choix est ensuite approfondi au cours du processus pour aboutir à un scénario politique "provisoire", qui sera à son tour soumis à une évaluation environnementale conformément à la procédure RIE.

La présente Note de délimitation du contenu constitue la première étape de l'évaluation environnementale du plan régional de mobilité et vise à identifier les incidences environnementales attendues (chapitre 5) et à effectuer un examen rapide des scénarios d'étude qui ont été élaborés (chapitre 6). Elle constitue la base du choix du scénario politique provisoire qui sera concrétisé dans la phase suivante.

1.4 Présentation de l'équipe chargée de préparer le RIE stratégique

Le RIE du Plan régional de mobilité de Courtrai est élaboré sur ordre du département MOW (Mobilité et Travaux publics) par un coordinateur RIE et une équipe d'experts RIE. Paul Arts, coordinateur RIE agréé (numéro d'agrément GOP/ERK/MERCO/2019/00004) et expert RIE agréé pour les disciplines des aspects humains, spatiaux et du paysage, du patrimoine architectural et de l'archéologie, agira en tant que coordinateur RIE pour ce RIE du plan.

D'autres experts agréés et collaborateurs participent à l'enquête : Cedric Vervaet, (paysage, climat), Inge Van der Mueren (sol, eau), Sofie Claerbout (biodiversité), Koen Slabbaert (mobilité) et Tim Van den Branden (soutien). En sa qualité de coordinateur, Paul Arts inclura également les aspects relatifs à la santé, à l'air et au bruit.

2 PRÉSENTATION DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ

2.1 Positionnement au sein de la politique de mobilité

2.1.1 Relation entre la région de transport et la politique au niveau flamand et communal

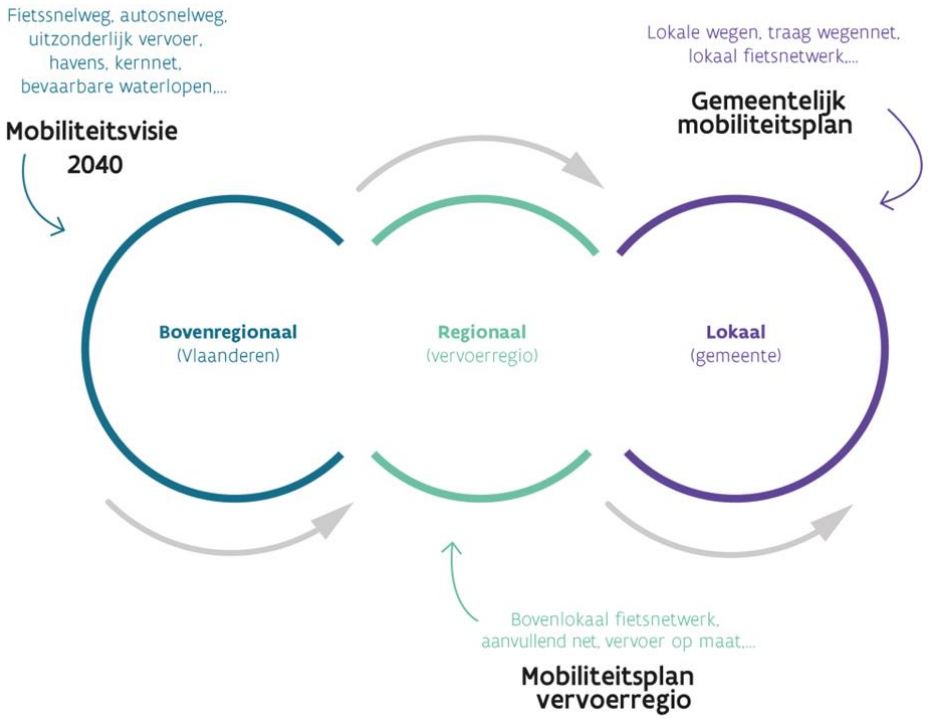


Figure 2-1 : Relation entre la région de transport et la politique au niveau flamand et communal

La Vision flamande de la Mobilité 2040 est un texte de vision sur l'orientation que la Flandre souhaite donner à la mobilité d'ici 2040. Elle renferme un certain nombre de perspectives claires sur la mobilité future, des priorités politiques complémentaires et des leviers pour les atteindre, ainsi que de nouveaux modèles de choix et schémas de réflexion pour permettre la transition vers une mobilité plus durable. Ce texte de vision sert de cadre à la politique de mobilité en Flandre pour les 20 prochaines années, tant au niveau flamand qu'au niveau des régions de transport et des autorités locales. Conformément au décret sur la mobilité de base, la Flandre est responsable du réseau central de transports publics, du réseau routier principal, des autoroutes cyclables, de la stratégie ferroviaire flamande, du transport fluvial et des pipelines. La Flandre est également compétente pour les nœuds appartenant à ce réseau.

Les communes assument pour leur part la responsabilité des routes locales II et III, des liaisons locales pour les cyclistes et les piétons, du réseau des voies lentes et de la politique de stationnement. Elles sont par ailleurs compétentes pour les points Mob locaux et de quartier.

Selon le décret du 26 avril 2019 relatif à l'accessibilité de base, la coordination de la politique de mobilité en matière d'accessibilité de base pour tous les acteurs concernés au niveau flamand et local a lieu au maximum au niveau de la région de transport. Toutefois, il peut être important pour une commune ou un groupe de communes de répondre à un certain nombre d'enjeux locaux sur son territoire ou dans la zone frontalière de communes voisines, par le biais d'une approche planifiée. Aussi, selon les circonstances, il peut être judicieux pour les communes d'élaborer un plan de mobilité

local qui puisse fixer des objectifs et des priorités opérationnels aux niveaux intercommunal et communal. Tant qu'il n'y a pas de conflits avec les plans de mobilité aux échelons supérieurs, ce niveau de planification peut donc continuer à avoir une valeur ajoutée.

2.1.2 Objectifs de la politique de mobilité au niveau flamand

La Vision de la Mobilité 2040 formule 4 perspectives pour 2050

- Il n'y aura plus de graves victimes de la route en 2050
- Il n'y aura plus d'émissions dues aux transports en 2050
- Il sera question d'une mobilité fluide et continue en 2050
- Il sera question d'une réduction de 60 % de l'empreinte matérielle d'ici à 2050

Cela sous-entend des solutions de mobilité durable et à la portée de tous en 2050 pour la mobilité des personnes. En ce qui concerne le transport de marchandises, cela implique de se concentrer sur des solutions logistiques durables et compétitives.

Afin de concrétiser ces perspectives et ces réalisations pratiques pour une mobilité durable, sûre, fluide et fiable des personnes et des marchandises en Flandre, douze priorités politiques sont proposées. Elles sont répertoriées en quatre thèmes politiques complémentaires.

THÈME POLITIQUE 1 : NŒUDS ET RÉSEAUX – "RÉSEAUX INTÉGRÉS ET INTERCONNECTÉS POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ"

1. développer un système de mobilité multimodal et hiérarchisé pour une accessibilité optimale

2. appliquer une gestion active du système

3. adopter une approche intégrée axée sur l'utilisateur et l'environnement

THÈME POLITIQUE 2 : STRATÉGIE EN MATIÈRE DE DONNÉES ET DE NUMÉRISATION – "ACCUEILLIR LES DONNÉES ET LES UNE TECHNOLOGIE NUMÉRIQUE DE POINTE POUR UNE MEILLEURE MOBILITÉ"

4. partager des données de qualité de manière sûre, transparente et rapide

5. viser une interconnectivité et une interopérabilité maximales

6. mettre en place et assurer le contrôle d'un système de données de mobilité à haute performance

THÈME POLITIQUE 3 : OFFRE – "UN FONCTIONNEMENT SAIN DE L'OFFRE"

7. parvenir à une offre de transport de qualité axée sur la demande

8. assurer des conditions équitables entre les modes

9. rendre l'offre et les réseaux de transport plus durables

THÈME POLITIQUE 4 : DEMANDE – "UNE UTILISATION DURABLE, SÛRE ET EFFICACE DU SYSTÈME DE MOBILITÉ"

10. accroître la volonté de changer

11. récompenser les comportements souhaités et décourager les comportements non souhaités

12. procéder à des ajustements sur la base d'une évaluation globale

Son élaboration devrait se faire dans une large mesure en collaboration avec les régions de transport.

2.2 Le plan régional de mobilité pour la région de transport de Courtrai dans ses grandes lignes

Comme mentionné au chapitre 1.3, la Note de vision pour la région de transport de Courtrai a été approuvée par le Conseil de la région de transport le 18 février 2022. Cette note est le résultat des phases 1 et 2a et ne contient donc pas encore de choix définitifs, mais indique la direction dans laquelle nous nous dirigeons.

2.2.1 Ambition et objectif

Cette Note de vision part du principe qu'une meilleure mobilité n'est pas une fin en soi. Une bonne mobilité est un moyen (parmi tant d'autres) de réaliser de grandes ambitions sociales. Ces grandes ambitions sociales pour la région de Courtrai ont été définies dans le plan "Contrei. Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde". La région entend devenir une région neutre sur le plan climatique et spatial, viable, sans frontières, accessible et proche.

Figure 2-2 : ambitions sociales formulées dans la vision régionale "Contrei" (Note de vision PRM Courtrai, 2022)

Les ambitions pour la région, telles qu'élaborées dans la vision régionale "Contrei", ont été traduites dans la Note de vision en cinq objectifs de mobilité clairs pour la région de transport de Courtrai. Dans la mesure du possible, des cibles ont été liées à ces objectifs dans la Note de vision ; elles indiquent les progrès que la région de transport de Courtrai entend réaliser d'ici à 2030, avec un horizon fixé à 2050.

Figure 2-3 : objectifs de mobilité pour la région de transport de Courtrai (Note de vision PRM Courtrai, 2022)

2.2.2 Piliers et éléments fondamentaux

Pour atteindre ces objectifs et ces cibles, une approche intégrale s'impose. Aussi, pour changer notre façon de nous déplacer à grande échelle, nous devons travailler sur trois piliers :

- Soutenir activement le changement de comportement (COMPORTEMENT).
- Relier de manière indissociable espace et mobilité (ESPACE).
- S'orienter vers une offre de mobilité meilleure et plus respectueuse de l'environnement (OFFRE DE MOBILITÉ).

La Note de vision présente la philosophie de base de la manière dont la région envisage la transition en matière de mobilité. Elle comprend les principes directeurs suivants.

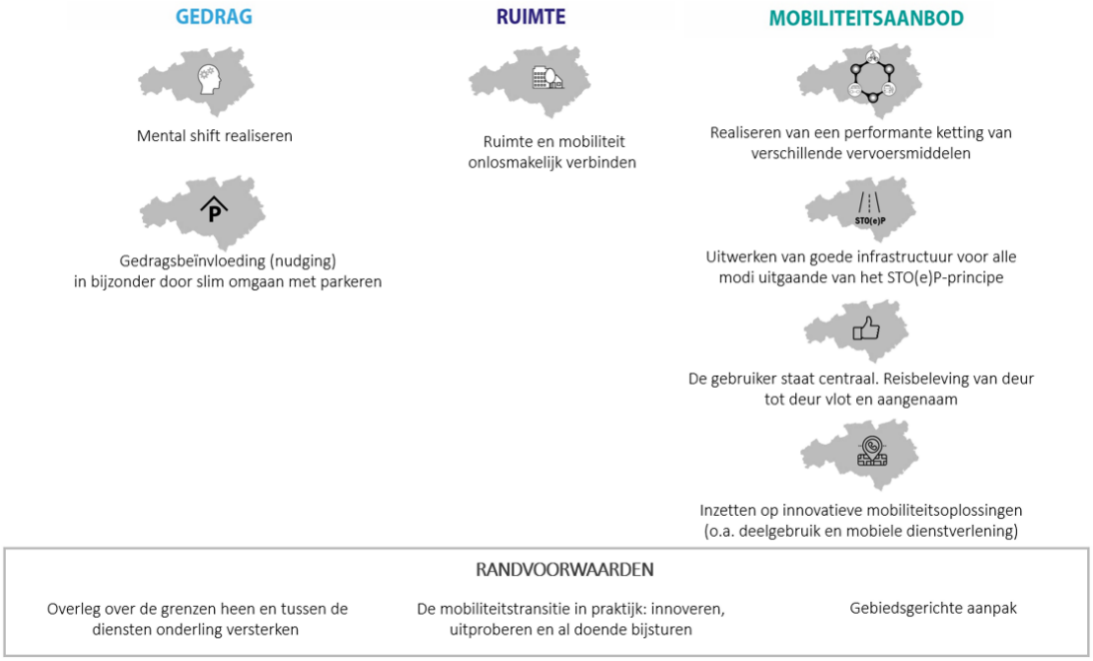


Figure 2-4 : principes directeurs par pilier (Note de vision PRM Courtrai, 2022)

Pour chaque pilier, la Note de vision indique également quelles sont les ambitions de la région de transport, et définit les lignes de force de la vision. Elles sont ensuite transposées en éléments fondamentaux et en cartes d'hypothèses de travail indiquant les possibilités de traduction de cette vision dans la région et la manière dont les objectifs peuvent être atteints.

Ces éléments fondamentaux sont énumérés ci-dessous par pilier et par réseau de mobilité. Pour plus de précisions sur le contenu concret des différents éléments fondamentaux, nous renvoyons à la Note de vision elle-même.

Élément fondamental "Comportement"

- C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées
- C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles
- C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles
- C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques

- C5 : décourager financièrement l'usage de la voiture (et des camions) et soutenir financièrement les moyens de transport durables
- C6 : décourager les déplacements en voiture dans les noyaux et les endroits où il y a beaucoup d'usagers faibles de la route
- C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes
- C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable
- C9 : adopter une stratégie régionale de stationnement différencié
- C10 : s'efforcer de réduire le nombre de places de stationnement réservées aux voitures
- C11 : adopter une double approche du stationnement des camions

Élément fondamental "Espace"

- E1 : considérer ensemble la mobilité et l'espace dès le début du processus de planification et selon la vision à long terme
- E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, notamment dans les nœuds de transport et en particulier dans l'environnement des gares
- E3 : appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité
- E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci
- E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité (multimodale) et une stratégie de restructuration régionale
- E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau
- E7 : outre une densification réfléchie, procéder à une "purge" aux endroits nécessaires par un débétonnage sélectif et par la conservation et/ou la restauration des espaces ouverts
- E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables et une occupation efficace de l'espace

Élément fondamental "Offre en mobilité – Vélo"

- V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre
- V2 : étendre le réseau d'autoroutes cyclables
- V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal)
- V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers
- V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire
- V6 : instaurer des quartiers mixtes favorables au vélo : des zones résidentielles à circulation restreinte avec une vitesse maximale de 30 km/h et sans trafic de transit
- V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région

- V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain
- V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/... grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles

Élément fondamental "Offre en mobilité – transports en commun"

- TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides)
- TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles
- TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires
- TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables
- TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux
- TC6 : étendre le réseau suburbain
- TC7 : transformer le métro de Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers
- TC8 : optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin
- TC9 : augmenter la fréquence sur le réseau complémentaire
- TC10 : renforcer le transport sur mesure au sein des zones peu desservies ; développer l'accessibilité de celles-ci grâce au transport sur mesure
- TC11 : optimiser le transport des groupes cibles, aussi par l'intégration du transport sur mesure
- TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel

Élément fondamental "Offre en mobilité – réseau routier"

- RR1 : optimiser le réseau routier principal
- RR2 : optimiser le réseau de base
- RR3 : maintenir les mailles interlocales obtenues à l'abri du trafic de transit
- RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale
- RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale
- RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage
- RR7 : imposer une réduction de la vitesse sur le réseau routier principal à proximité des zones bâties

Élément fondamental "Offre en mobilité – réseau des voies hydrauliques"

- RVH1 : revaloriser le CBC
- RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics)
- RVH3 : entente avec les armateurs concernant le temps libre

Élément fondamental "Offre en mobilité – points Mob (points Hoppin)"

- PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai et Waregem

- PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke
- PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux
- PM4 : développer le P&R régional
- PM5 : développer des points mob locaux
- PM6 : développer des points mob de quartier
- PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa
- PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob)

Élément fondamental "Offre en mobilité – logistique"

- L1 : consolider les nœuds logistiques existants
- L2 : développer des CTR ou de CTS le long du CBC
- L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (AVCT, RTW, LAR)
- L4 : mettre en place des nœuds de coopération pour parvenir à un système synchromodal
- L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques

Élément fondamental "Offre en mobilité – indépendance par rapport au mode"

- M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs
- M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics
- M3 : assurer le verdissement du parc automobile
- M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge
- M5 : instaurer des zones de basses émissions dans les plus grands centres urbains
- M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier
- M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles

2.2.3 Scénarios d'étude

Sur la base des éléments fondamentaux énumérés ci-dessus, la Note de vision compile trois scénarios d'étude dont l'impact est étudié plus en détail. Un scénario privilégié sera ensuite élaboré lors de la phase ultérieure du processus de planification ; il définira en partie la base du plan stratégique final.

Scénario de base

Le scénario de base comprend les mesures **déjà intégrées dans la conception du plan**, ainsi que les **visions régionales existantes** dans la région, notamment le réseau de transports en commun de Rekover, le réseau cyclable souhaité du plan maître pour le vélo et la vision spatiale de la vision régionale.

Ce scénario peut être considéré comme le **scénario minimum**, qui est une traduction des mesures pour lesquelles il existe déjà une vision soutenue dans la région.

Scénario de transition

Le simple fait de stimuler les modes de transport durables ne signifie pas automatiquement une diminution des déplacements en voiture. **Des mesures visant spécifiquement à réduire la circulation automobile sont également nécessaires**. Divers **ajustements et optimisations ont été proposés pour les réseaux durables** en fonction des critiques formulées. Outre l'espace et les réseaux de mobilité, il est essentiel **de prêter une attention continue au changement de comportement**.

Le scénario de transition mise tout sur les cinq objectifs formulés par la région (voir également §2.2.1) ; au sein de ceux-ci cependant, une friction peut être observée entre l'objectif de viabilité de la circulation routière et l'objectif de transfert modal pour le transport de marchandises.

Un tel transfert modal du transport de marchandises devrait avoir un effet positif sur la viabilité de la circulation routière à grande échelle. Cependant, la région connaît un grand nombre de transbordements de marchandises vers l'eau et le rail. Mettre davantage l'accent sur le transfert modal se traduira donc par une hausse du transit local vers ces points de transbordement, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur la qualité de vie à ces endroits.

Sur la base de ces informations, il a été décidé de proposer dans la Note de vision deux variantes du scénario de transition.

Scénario de transition axé sur la viabilité

Transition vers la mobilité mettant l'accent sur le transfert modal pour le transport de personnes **en décourageant, outre la proximité, les déplacements non durables, en renforçant davantage les alternatives durables** et en se concentrant sur un **changement de comportement durable.** Et ce, en prêtant attention à la **qualité de la vie. Pour le transport de marchandises,** se concentrer sur le transfert modal, mais pas au détriment de la viabilité de la circulation routière au niveau local.

Scénario de transition axé sur le fret

Transition vers la mobilité avec, en plus de l'accent mis sur un transfert modal pour le transport de personnes, **un engagement total en faveur d'un transfert modal pour le transport de marchandises.** Cela peut impliquer **un transit supplémentaire au niveau local** (transport routier en amont et en aval). Des mesures relatives à la qualité de vie doivent être prises en conséquence.

Pour de plus amples informations sur le contenu du Plan régional de mobilité de Courtrai, nous vous renvoyons à la **Note de vision** sur le site web de la région de transport de Courtrai.

3 ÉLÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

3.1 Délimitation du champ de l'étude (scoping)

Dans sa forme la plus générale, le scoping signifie "délimiter la portée de l'évaluation de l'impact sur l'environnement". Il s'agit entre autres d'identifier les incidences sur l'environnement qui sont "susceptibles d'être importantes" et qui doivent donc être étudiées dans le RIE. La phase de scoping détermine également les critères d'évaluation et d'importance qui seront utilisés pour exprimer les incidences, les méthodes d'étude qui seront utilisées, ainsi que la profondeur et le niveau de détail visés. Le scoping doit garantir que l'évaluation environnementale se concentre sur ce qui est vraiment important, pour permettre une prise de décision éclairée en ce qui concerne les plans régionaux de mobilité.

La "portée" de l'évaluation de l'impact sur l'environnement est généralement considérée en termes de temps, d'espace et d'alternatives possibles. Aussi, l'exercice de scoping comprend ce qui suit :

- la définition des alternatives (scénarios) à étudier
- la définition de l'année de référence
- la définition des éléments du développement autonome et contrôlé qui seront inclus dans l'évaluation environnementale
- la délimitation du plan
- la délimitation de la zone d'étude et éventuellement des points d'intérêt dans cette zone d'étude

La délimitation de la portée de l'étude concerne essentiellement, d'une part, ce que l'on va étudier (quels impacts sont pertinents ?) et, d'autre part, comment on va l'étudier (quelles méthodes utilise-t-on ?).

3.1.1 Éléments du plan et leurs incidences potentielles

La figure ci-dessous montre dans les grandes lignes comment la relation est établie entre les modes de transport et les mesures envisagés dans l'évaluation environnementale, et l'impact potentiel correspondant.

Les mesures sont tout d'abord réparties en fonction du mode auquel elles se rapportent (voiture, transports en commun, vélo, piéton). Pour chaque mesure, l'impact sur les flux de trafic peut être estimé (où le trafic se produit-il, quel est son volume, quelle est la distribution modale ?). Un modèle de trafic peut être utilisé pour cette estimation (voir plus loin, §3.6). Les flux de trafic – associés au type de véhicules – déterminent la quantité d'émissions causées par le trafic et l'endroit où elles se produisent. Par émissions, nous entendons les émissions atmosphériques et sonores. Ces émissions ont à leur tour un impact sur la biodiversité, les personnes et le climat des récepteurs.

Divers aspects infrastructurels peuvent également être abordés de manière globale dans un PRM (par exemple l'aménagement d'un périphérique pour soulager les noyaux). Étant donné que l'emplacement exact n'est pas toujours connu et que des processus de planification distincts sont souvent en cours, il n'est pas approprié et également difficile d'évaluer en détail l'impact sur le sol, l'eau ou le patrimoine, par exemple. Il reste cependant possible de formuler une estimation approximative de l'impact sur les humains, la biodiversité, le climat et le paysage sur la base des caractéristiques de l'infrastructure et de l'environnement dans lequel elle est fournie.

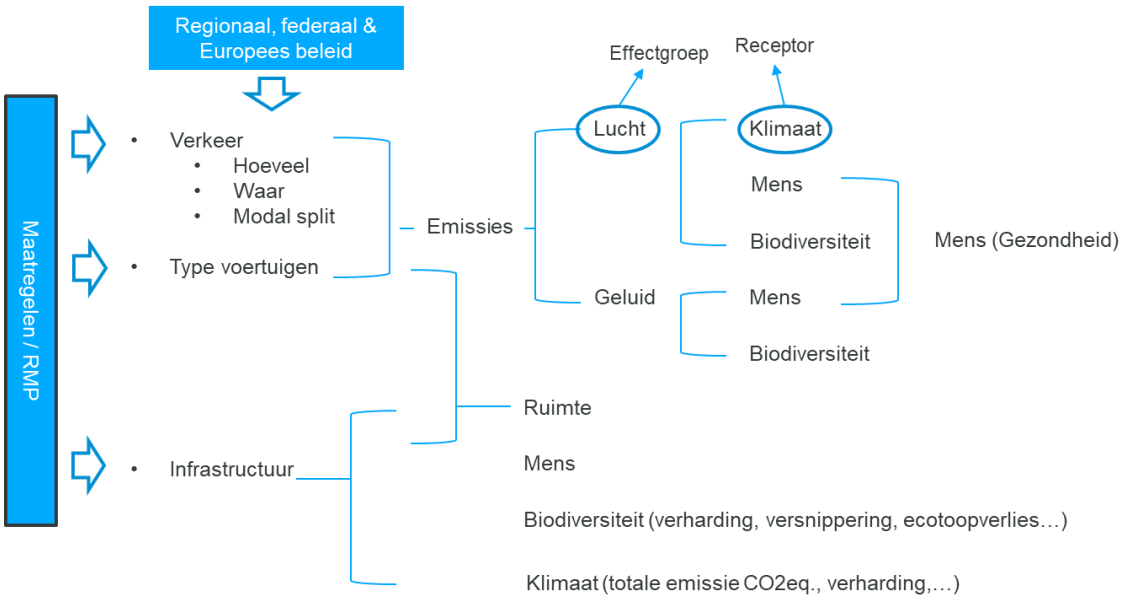


Figure 3-1 : relation entre les modes de transport et les mesures envisagés dans l'évaluation environnementale, et l'impact potentiel correspondant.

3.1.2 Méthode d'étude et indicateurs dans les grandes lignes

Compte tenu de la nature stratégique de l'étude, nous identifions donc les principales incidences potentielles du plan sur la base d'un ensemble concis de critères clairs et de caractère politique pertinent. Ces critères sont décrits plus en détail pour chacun des thèmes à étudier plus loin dans cette note sur la délimitation du contenu.

Pour mieux comprendre comment les mesures proposées dans le PRM affectent la mobilité en général, nous avons notamment recours à un **modèle de trafic multimodal**. La modélisation permet d'estimer l'impact que certains éléments fondamentaux du plan auront sur les incidences qui peuvent être directement attribuées aux flux de trafic, en particulier les émissions atmosphériques et sonores. Une description plus détaillée du modèle se trouve au §3.6.

En raison de la nature stratégique du RIE, **aucune modélisation de l'air et du bruit** n'est actuellement fournie. Une telle modélisation n'est en effet utile que si elle est possible et présente une valeur ajoutée, par exemple pour la distinction des incidences entre les scénarios. En phase de quick scan cependant, la modélisation de l'air et du bruit n'offre aucune valeur ajoutée, vu qu'il est question de "scénarios extrêmes" pour lesquels la modélisation n'est pas nécessaire pour montrer les incidences distinctives (relatives) entre les scénarios. Les changements dans le nombre de véhicules entre la situation de référence et le scénario du plan sont utilisés comme "valeur proxy" (voir §6.2.2). La modélisation pourrait apporter une valeur ajoutée lors de l'élaboration du RIE sur le scénario politique, qui inclurait de préférence également des "incidences absolues". Il convient de tenir compte des considérations suivantes :

- La portée du plan (stratégique) ne se prête pas à une modélisation de l'air ou du bruit à l'échelle de la zone.
- Une modélisation locale simplifiée de l'air sur des sections avec de nouvelles infrastructures routières, sur des sections avec des voies supplémentaires ou sur des sections où le modèle de trafic montre des augmentations importantes de la circulation est théoriquement possible

(avec le modèle IMPACT), mais les conclusions seront peu différentes de celles qui peuvent être tirées des calculs liés à la mobilité.

- La valeur/précision des modélisations de la mobilité à l'échelle régionale n'est pas de nature à justifier une modélisation plus poussée. Compte tenu des nombreuses hypothèses inhérentes au niveau stratégique, la précision des modélisations est trop faible pour poursuivre la modélisation. Des appréciations relatives sont en revanche parfaitement possibles sur la base de modélisations de la mobilité.
- Compte tenu de l'horizon du plan (2030 >>> 2050), nous pouvons supposer que les mesures relatives aux sources et aux transferts auront en soi un impact majeur (positif) en termes d'émissions atmosphériques et sonores.
- L'impact sonore d'une augmentation de la fréquence des transports en commun (train) peut parfaitement être estimé de manière (semi-)qualitative (c'est-à-dire sans modèle de bruit).

Considérant ce qui précède, aucune modélisation de l'air ou du bruit n'a été prise en compte (et ne le sera jusqu'à nouvel ordre) pour l'élaboration du RIE du PRM de la Région de transport de Courtrai.

Pour chacune des politiques, ambitions, mesures ou actions, l'appréciation est résumée par une icône, comme le montre la figure ci-dessous. La couleur du grand anneau indique le chemin qu'il reste à parcourir ("distance to target") pour atteindre les objectifs politiques du sous-thème. Elle ne tient pas compte de l'impact du PRM. La couleur et le symbole de la petite sphère indiquent l'importance de l'impact du cadre politique sur le thème. Cette combinaison permet d'indiquer, d'une part, sur quels points le PRM obtient un bon ou un moins bon score et, d'autre part, de comparer ce score avec le chemin qu'il reste à parcourir (par des actions à différents niveaux de pouvoir) avant d'atteindre les objectifs.

Ainsi, une contribution positive du PRM ne signifie pas dans tous les cas que la réalisation de l'objectif est sensiblement plus proche, précisément parce que la réalisation de cet objectif peut dépendre de nombreux autres développements autonomes et politiques. Par conséquent, nous ne nous prononçons pas sur la voie à suivre après la réalisation du PRM. Il est toutefois clair que si la "distance to target" est considérable et que la contribution (positive) du plan demeure relativement limitée, la distance à parcourir ne diminuera pas beaucoup. À l'inverse, si l'objectif est en vue et que la contribution (positive) du PRM est considérable, tout laisse entendre que la distance à parcourir diminuera sensiblement avec la mise en œuvre du plan. Mutatis mutandis, ce qui précède s'applique également aux incidences négatives.

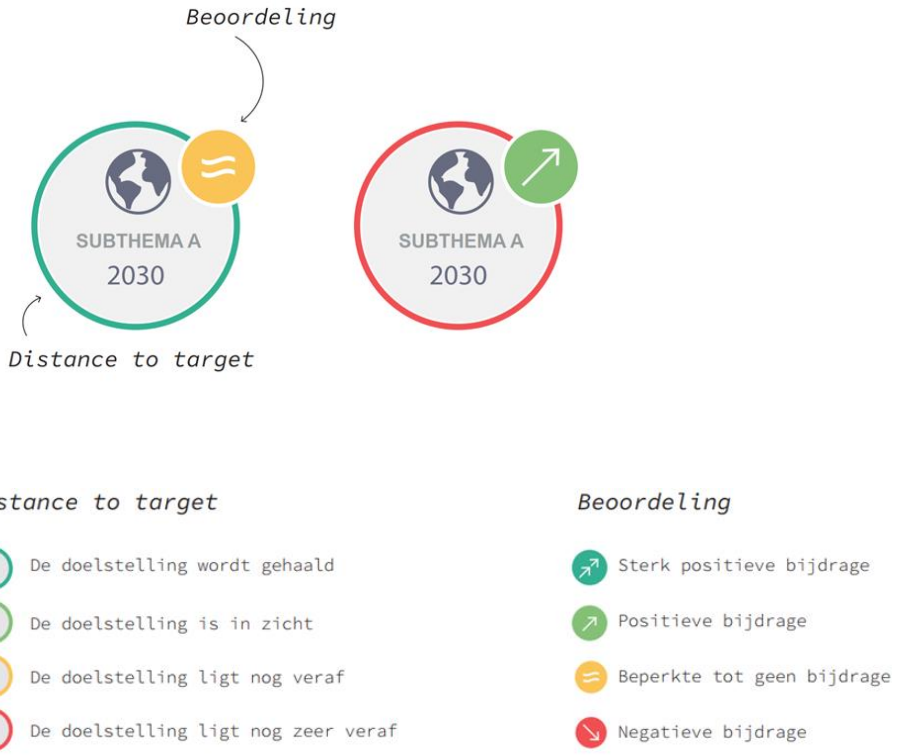


Figure 3-2 : cadre d'évaluation pour l'évaluation environnementale stratégique des plans régionaux de mobilité

3.2 Profondeur de l'évaluation environnementale

L'évaluation qui sera faite dans le cadre du RIE du plan pour le Plan régional de mobilité de la région de transport de Courtrai est une analyse d'impact stratégique. En d'autres termes, elle se concentre sur la réalisation de choix stratégiques tels que décrits dans le plan régional de mobilité. Cela signifie également que le rapport d'incidences sur l'environnement reposera principalement sur les données existantes, et que la description et l'évaluation des incidences seront essentiellement qualitatives. Dans la mesure du possible, ces évaluations qualitatives sont complétées par des données quantitatives basées sur des modélisations du trafic :

- Viabilité de la circulation routière : changements dans les véhicules-kilomètres entre la situation de référence et le scénario politique par rapport à la densité démographique par secteur statistique (par noyau) et, le cas échéant, également par type de route (de sorte qu'une distinction peut être faite entre les énoncés au niveau supra-local et sous-jacent) ;
- Impact sur la ZPS et la zone du VEN : nuisance sonore basée sur le nombre de véhicules-kilomètres selon la traversée de la ZPS et du VEN + 500 m de tampon ;
- Émissions d'azote et de CO_2 : évolution de la multiplication véhicules-kilomètres x facteurs d'émissions pour les modes de transport.

3.3 Approche centrée sur les récepteurs

En raison de la nature des mesures à étudier, on opte pour une approche basée sur les récepteurs. La structure de la plupart des RIE suit la classification par thème ou par discipline (par exemple Air, Sol, Biodiversité, ...). Ce principe est aussi utilisé pour l'agrément des experts RIE en Flandre. Cela signifie que chaque discipline d'un RIE constitue un ensemble distinct et indépendant (réparti ou non sur différents chapitres), qui traite systématiquement des mêmes éléments.

Au travers d'une approche centrée sur les récepteurs, l'évaluation des incidences d'une intervention ne peut donc se faire qu'au niveau des disciplines dites réceptrices : Paysage, Biodiversité et Population. Une évaluation des incidences est aussi réalisée dans les autres disciplines ("abiotiques"), mais elle est au service de l'analyse d'impact intégrée dans les disciplines réceptrices susmentionnées. Étant donné le haut niveau d'abstraction des PRM, il est souvent difficile d'identifier les incidences sur les disciplines abiotiques telles que l'eau et le sol. C'est pourquoi il a été décidé de partir des récepteurs dans le cadre du présent RIE. La discipline du "climat" est elle aussi abordée de façon explicite.

3.4 Définition de la situation de référence

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, le plan régional de mobilité est évalué par rapport à la situation de référence pour un certain nombre d'aspects. La situation de référence est normalement celle de l'année 2030 (année de référence du modèle de trafic) dans une perspective à long terme. La situation de référence est la situation de l'année de référence sans mise en œuvre du PRM, mais en tenant compte des développements autonomes et contrôlés. Les développements autonomes sont par exemple le changement climatique ou la démographie, tandis que les développements contrôlés sont par exemple les changements dans les réseaux de mobilité qui sont décidés en dehors des PRM (par exemple au niveau flamand) ou les importants développements du territoire. Les développements autonomes et contrôlés qui sont pris en compte font partie du scénario de développement. Le modèle de trafic prend en compte les deux types de développement. Ces développements sont également importants pour les incidences qui ne s'appuient pas sur le modèle de trafic (par exemple la relation homme-espace ou la biodiversité).

L'appréciation des évolutions futures reste une affaire complexe, surtout lorsqu'elles se produisent sur une période un peu plus longue. Ainsi, pour les aspects relatifs au contexte physique (biodiversité, paysage), le point de départ est la situation actuelle, à laquelle viennent s'ajouter les développements présentant un haut degré de certitude (par exemple un PES approuvé, des projets déjà autorisés, etc.).

Il reste quoi qu'il en soit impératif d'avoir une idée des évolutions futures attendues, car elles déterminent également l'importance relative de l'impact du plan de mobilité. Nous pensons, par exemple, aux options politiques au niveau flamand concernant le réseau central ou aux décisions relatives au trafic ferroviaire. Le PRM examine explicitement l'interaction entre les différents niveaux de pouvoir. Il s'intéresse non seulement à l'impact des plans de mobilité élaborés ailleurs, mais formule également des recommandations pour ces plans.

Les plans de développement du territoire revêtent ici une importance toute particulière. Bien que la vision stratégique du Plan de politique spatiale pour la Flandre soit déjà connue, il est souvent difficile de savoir quelles en seront les conséquences exactes sur le terrain. Dans la mesure du possible, les évolutions spatiales et leur impact sur le PRM seront estimés. Les principes du BRV (plan de politique spatiale pour la Flandre) peuvent également être utilisés pour évaluer les choix effectués dans le cadre du PRM.

La situation de référence est commentée plus en détail au chapitre 0.

3.5 Alternatives à étudier

L'examen des alternatives et des variantes fait partie intégrante de tout RIE et est prescrit dans la réglementation. Dans la mesure où cela se révèle pertinent, plusieurs alternatives ou scénarios sont également considérés dans le cadre de l'évaluation du PRM (les "scénarios d'étude" dans la Note de vision).

Ils sont évalués lors de la première étape de l'évaluation environnementale traitée dans la présente note sur la délimitation du contenu, en l'occurrence le "quick scan" (voir chapitre 6).

Toutefois, il est important d'interpréter correctement ces scénarios alternatifs. Les scénarios évalués dans le cadre du quick scan ne sont pas des alternatives à part entière parmi lesquelles l'autorité compétente "fera un choix", mais des combinaisons d'éléments fondamentaux en fonction de l'élaboration du scénario politique final.

Un processus attentif et interactif permettra d'apporter une réponse réfléchie aux défis qui constituent la base de ce plan. Ce processus, dans lequel les choix sont faits progressivement, se déroule en dialogue avec toutes les parties prenantes et en coopération avec les experts nécessaires.

L'évaluation des alternatives ou des scénarios dans le quick scan n'a donc pour but que de contribuer à la formulation argumentée d'un scénario politique durable, en plus, entre autres, de l'apport des résultats de la modélisation du trafic et du trajet de concertation et de participation avec les membres du Conseil de la région de transport. Par conséquent, il n'est pas question non plus d'écarter les alternatives raisonnables en n'évaluant qu'un seul scénario politique (soit le PRM élaboré, traduit en mesures) dans le RIE.

Comme évoqué au §2.2.3, la Note de vision propose les "scénarios d'étude" suivants :

- un scénario de base ;
- un scénario de transition axé sur la viabilité ;
- un scénario de transition axé sur le fret.

De plus amples informations sur le contenu et la structure de ces scénarios d'étude figurent dans la Note de vision.

3.6 Emploi de modèles stratégiques de trafic version 4.2.2 – PRM

3.6.1 Principes généraux

Pour l'appréciation des incidences sur l'environnement, le RIE se base sur des calculs effectués avec le modèle de trafic régional de Flandre occidentale (version 4.2.2 – PRM). Ces calculs reposent sur un scénario de référence actualisé en 2030. Les projets futurs (développements du territoire et adaptations du réseau) inclus dans le scénario de référence 2030 initial du modèle de trafic régional ont été actualisés et validés par les membres de la région de transport à cette fin.

Ce scénario de référence peut être considéré comme un "scénario tendanciel", dans lequel les modèles de comportement et de déplacement existants sont prolongés jusqu'en 2030. Il est donc supposé qu'à court terme, aucun changement majeur ne se produira dans le comportement de déplacement des Flamands. Plusieurs mesures politiques qui influencent ce comportement de mobilité peuvent toutefois être incluses dans un scénario et évaluées.

Selon la discipline, les rapports sont établis sur une base de 24 heures ou sur une base horaire pour les périodes de pointe (6-9 h et 15-18 h).

Le modèle de demande calcule d'office pour les 24 heures distinctes d'une période complète de 24 heures. Le modèle de réseau qui effectue la sélection des itinéraires, l'affectation et le calcul des coûts pour les différents modes de transport, peut être exécuté pour toutes les heures de la journée ou pour une sélection d'entre elles. Le modèle de réseau, enfin, n'est généralement mis en œuvre que pour une sélection d'heures. Les résultats sont additionnés et, si nécessaire, corrigés en valeurs pour l'ensemble de la période de 24 heures et pour différentes périodes de la journée, le cas échéant.

En fonction des différentes disciplines, les résultats sont fournis sur une base horaire (pour les périodes de pointe du matin et du soir), et pour 24 heures et des moments spécifiques d'une journée (heures de pointe du matin, période creuse, heures de pointe du soir, nuit). Pour chaque scénario, des informations sont disponibles sur les volumes de trafic pour les voitures, les camions et les transports en commun (bus, tram, métro et train). Les véhicules-kilomètres (voiture et fret) ou les voyageurs-kilomètres (transports en commun) sont également indiqués pour ces modes. Une répartition modale est également donnée pour le trafic de personnes. Si les cyclistes et les piétons y sont eux aussi inclus, leur circulation n'est pas répercutée sur le réseau.

Les caractéristiques générales du modèle de trafic sont documentées en détail sur le site web de l'Autorité flamande, Département MOW (Mobilité et Travaux publics) (https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen).

Le Modèle de trafic régional ("Regionaal Verkeersmodel" – RVM) est un outil important qui nous permet de quantifier les différentes incidences (des scénarios) du plan régional de mobilité. L'accent étant mis sur l'espace et la planologie dans les régions de transport elles-mêmes, le RVM est principalement utilisé pour visualiser les incidences d'un choix modal ou choix d'itinéraire évolutif résultant des mesures locales relatives à l'offre, et de diverses décisions politiques. Les mesures dont l'impact s'étend au-delà des régions de transport sont reprises par le modèle de personnes stratégique de la Flandre, afin de garantir la cohérence entre les régions.

Il est donc important d'être conscient des limites de ce modèle en raison de ce choix. Aussi, nous donnons un aperçu des points d'attention à prendre en compte lors de l'interprétation des résultats :

- La demande de mobilité évoluera en raison des mesures présentes dans les scénarios. Impacts escomptés :
    - évolution du choix de l'itinéraire ;
    - décalage dans le temps des déplacements existants ;
    - transferts modaux entre le trafic automobile, les transports en commun, le vélo ou la marche ;
    - changement des paires origine-destination des déplacements ;
    - génération de nouveaux déplacements par des personnes qui ne se déplaçaient pas auparavant (la demande dite latente).

Le décalage dans le temps des déplacements, le changement des paires origine-destination et la génération de nouveaux déplacements sont trois effets qui ne sont pas pris en compte par le Modèle de trafic régional. Le modèle suppose en effet que le choix du moment et la demande totale de déplacements par paire origine-destination, agrégée sur les différents modes, restent inchangés par rapport au scénario de référence.

S'il est demandé à ce que ces effets soient inclus, il faudra tout d'abord procéder au calcul selon le modèle de personnes stratégique pour la Flandre, et ensuite selon le modèle de trafic régional. En d'autres termes, il est possible – si on le souhaite – d'effectivement tenir compte de tous les effets

dans les modèles de trafic stratégiques de quatrième génération (via le modèle de personnes stratégique Flandre), au prix cependant d'un délai de réalisation total deux fois plus long. Dans le contexte du calendrier très serré des plans régionaux de mobilité, ce n'était donc pas une option dans la plupart des régions.

- Les résultats d'un modèle ne sont fiables qu'à l'intérieur de la zone d'étude et de la zone d'influence qui l'entoure. Nous ne pouvons donc formuler des énoncés que pour l'intérieur de la région de transport elle-même, ou par rapport à la zone située en bordure de celle-ci.

- Les résultats d'un modèle sont à considérer à l'échelle régionale : en raison du détail des zones du modèle et du réseau, les résultats au niveau local, c'est-à-dire les volumes de trafic sur les catégories de routes inférieures, sont moins fiables. Un examen plus détaillé des volumes de trafic est par contre possible sur les routes régionales et le réseau routier supérieur. Il s'agit par ailleurs d'un modèle de trafic stratégique avec allocation sous restriction de capacité, ce qui signifie que les durées de trajet sont indicatives et que nous ne pouvons pas nous prononcer sur la durée des embouteillages.

- Les lignes des transports en commun n'ont pas de limites de capacité ; les calculs reposent donc sur les horaires et supposent que la capacité des véhicules augmente avec la demande, ce qui exclut les coûts de congestion et signifie que tous les voyageurs qui le souhaitent pourront effectivement voyager. Ce qui précède est en soi intéressant pour le calcul des scénarios du plan régional de mobilité, car cela permet d'estimer la demande sur un certain axe de transport public, sans la limiter en modélisant une capacité trop restreinte.

- Les durées de trajet dans les transports en commun sont indépendantes des conditions du réseau, comme les embouteillages. Dans le modèle, les transports en commun circulent selon une fréquence et un horaire fixes. Si des embouteillages devaient se produire et avoir un effet sur la durée de trajet des transports en commun (ce qui est pertinent, par exemple, lorsque les véhicules ne roulent pas sur leur propre voie), les coûts en temps pour les usagers augmentent, ce qui rend les transports en commun moins attrayants qu'ils ne le seraient sans embouteillages. Des politiques d'accompagnement complémentaires sont donc parfois nécessaires pour garantir que la vitesse commerciale envisagée dans le modèle puisse être atteinte dans la réalité. Les embouteillages structurels qui existent déjà dans la situation actuelle sont implicitement inclus, étant en effet déjà répercutés autant que possible dans les horaires actuels de De Lijn.

- Dans le modèle, la demande de déplacements à vélo et à pied dépend de la distance des liaisons et de la vitesse moyenne, calculée en fonction du type de route et du degré d'urbanisation du tronçon. Si le type de route et le degré d'urbanisation restent inchangés, cette vitesse est maintenue constante tout au long des scénarios. Nous pouvons toutefois nous attendre à ce que la demande de ces moyens de transport soit elle aussi influencée par la qualité et la sécurité des liaisons. La sécurité routière et l'état des pistes cyclables (et leur existence éventuelle) ne sont pas inclus dans les modèles stratégiques de trafic. Les cyclistes se voient toutefois attribuer une vitesse plus élevée s'ils roulent sur une piste cyclable (qui est un type de route différent), ce qui conduit à des chiffres de répartition modale potentiellement plus élevés si des pistes cyclables supplémentaires sont incluses dans les scénarios. Pour les autres mesures qui améliorent la qualité et la sécurité de l'infrastructure cycliste et piétonne cependant, cela implique que le transfert modal vers le vélo et la marche est sous-estimé.

- Les déplacements en amont et en aval des transports en commun, qui se font souvent à vélo ou à pied, mais parfois aussi en voiture, ne sont pas comptabilisés sous les modes

correspondants, mais bien sous les transports en commun. Aussi, l'éventuel transfert modal de ces déplacements en amont et en aval ne peut pas être visualisé.

- Le transfert entre la voiture et les transports en commun ne se fait qu'aux points de Park&Ride (P+R). Le P+R est inclus dans le modèle de demande comme une alternative aux déplacements directs en voiture. Ceux-ci sont comptabilisés dans le modèle P+R lorsqu'il est effectivement question d'un déplacement en voiture. Le déplacement en transport en commun est lui aussi affiché sur le réseau.

- La mobilité partagée, comme les voitures et les vélos partagés (électriques ou non), n'est pas modélisée, pas plus que le transport sur mesure ou les bus à la demande. L'effet de cette mesure n'est donc pas inclus dans les résultats du modèle.

- Les camions sont inclus dans le modèle, mais dans les scénarios, aucun nouveau transfert modal n'est calculé entre d'autres modes de transport tels que la navigation intérieure et le rail. Le nombre de camions reste donc le même que dans le scénario de référence, et seuls les changements possibles dans les choix d'itinéraires des camions peuvent être commentés. La navigation intérieure, le rail et d'autres solutions logistiques ne sont pas abordés. Si un transfert modal entre des modes tels que le transport de marchandises par le rail ou la navigation intérieure est attendu à la suite des mesures, un calcul supplémentaire selon le modèle stratégique de fret est d'abord nécessaire, et seulement ensuite un calcul selon le modèle de trafic régional. Cela signifie, encore une fois, un dédoublement du délai de réalisation.

- Le modèle de trafic régional n'inclut pas les déplacements transfrontaliers (passage de la frontière avec un pays étranger) utilisant des modes autres que la voiture. Et les déplacements transfrontaliers en voiture sont dépassés. Par conséquent, les effets sur le nombre de déplacements en provenance et à destination de l'étranger, par exemple en transports en commun, ne peuvent pas être calculés selon le modèle de trafic régional.

- Pour les déplacements secondaires, on suppose que la destination se trouve soit sur l'itinéraire, soit dans la zone de destination du déplacement principal lorsque celui-ci est effectué par un mode autre que la voiture. Un exemple : vous passez à la boulangerie en rentrant de la gare, en ne faisant pour cela qu'un détour négligeable. Ces déplacements secondaires utilisant des modes autres que la voiture ne sont donc pas comptabilisés. Ils n'ont pas non plus été inclus dans le modèle de demande, afin de simplifier celui-ci. Cela signifie qu'avec la voiture, les déplacements secondaires sont comptabilisés dans le nombre de déplacements, mais pas avec les autres modes de transport. En d'autres termes, moins de déplacements seront rapportés en cas de transfert vers des modes plus durables, alors que cela ne sera peut-être pas le cas dans la réalité. Nous ne voyons pas cette limitation dans le nombre de tours.

3.6.2 Spécificités concernant le Plan régional de mobilité de Courtrai

Comme décrit plus haut, il n'est pas possible de comptabiliser tous les éléments fondamentaux des scénarios d'étude dans le Modèle de trafic régional. Des "paquets de modélisation" ont été créés à l'aide des éléments fondamentaux pertinents.

Ils peuvent être comparés entre eux, mais aussi avec le scénario de référence 2030.

La figure ci-dessous résume la manière dont les paquets de modélisation ont été constitués. Pour plus de précisions sur les aspects qui y sont mentionnés, nous renvoyons à la Note de vision sur le site web de la Région de transport de Courtrai.

Le paquet de modélisation A correspond en grande partie aux éléments fondamentaux modélisables du scénario de base.

Le paquet de modélisation C correspond en grande partie aux éléments fondamentaux modélisables du scénario de transition avec un accent sur la viabilité.

Le paquet de modélisation B ne correspond à aucun scénario d'étude ; il permet simplement de mieux visualiser la contribution de certains éléments fondamentaux du paquet de modélisation C.

Pour le scénario de transition axé sur le fret, aucun paquet de modélisation n'a été élaboré car, comme évoqué plus haut, aucun transfert modal entre d'autres modes de transport de marchandises n'est calculé selon le modèle (voir également §3.6.1).

Referentiescenario 2030 *regionaal verkeersmodel West-Vlaanderen (WVL) versie 4.2.2-RMP*		
BAU 2030 - beslist beleid		
Wegennet: herinrichting complex A19-R8, Herinrichting Belgiek te Deerlijk, De vlecht E17 x N382 te Waregem		
Ruimtelijke ontwikkelingen: doorgegeven projecten tewerkstelling en wonen - verwachte evolutie bevolking en tewerkstelling		
Pakket A *Basisscenario*	**Pakket B** *Enkel fiets en OV volgens transitiescenario focus leefbaarheid*	**Pakket C** *Transitiescenario focus leefbaarheid*
Masterplan Fiets	Werkhypothese fiets	Werkhypothese fiets
OV-netwerk Rekover (werkhypothese 1)	OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen)	OV-netwerk werkhypothese 2 (andere routes verbindende buslijnen, uitbreiding stedelijke HOV, aansluiting metro Tourcoing, bijkomende ontsluitende verbindingen naast regionale verbindende buslijnen)
Uitbouw mobipunten en P&R	Uitbouw mobipunten en P&R	Uitbouw mobipunten en P&R
Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet	Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet	Optimalisatie hoofd- en dragend wegennet
		Transitiegericht parkeerbeleid
		Toepassing inrichtingsprincipes dragende wegennet
		Vrijwaren interlokale mazen van doorgaand verkeer

Figure 3-3 : synthèse sur la composition des paquets de modélisation

3.7 Relation avec les régions voisines / effets transfrontaliers

La région de transport de Courtrai est limitrophe des régions de transport de Westhoek, Midwest, Gand et des Ardennes flamandes (voir Figure 3-4).

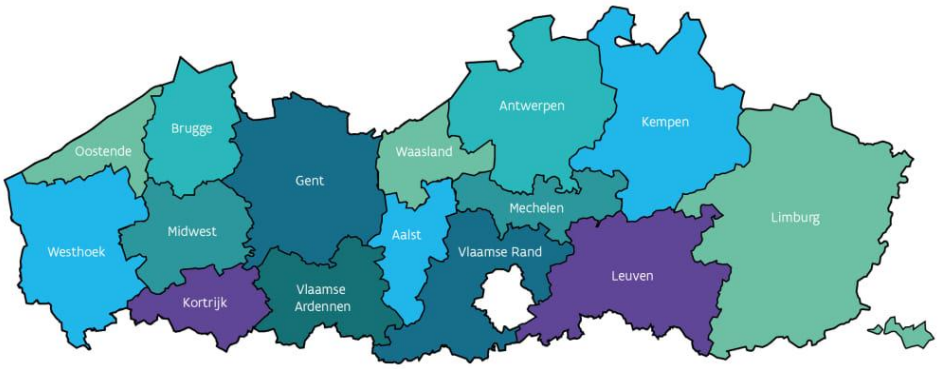


Figure 3-4 : les 15 Régions de transport flamandes

La Région de transport de Courtrai est également limitrophe de la province wallonne du Hainaut et du département français du Nord (arrondissement de Lille).

Il faut s'attendre à des effets transfrontaliers dans chaque scénario d'étude, ceux-ci comportant tous les éléments fondamentaux suivants qui visent clairement les déplacements transfrontaliers :

- V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers
- RVH1 : revaloriser le CBC
- L2 : développer des CTR ou de CTS le long du CBC
- L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (AVCT, RTW, LAR)

Les deux scénarios de transition intègrent aussi l'élément fondamental "TC7 transformer le métro de Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers".

4 DESCRIPTION DE LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

4.1 Situation actuelle

Voici une brève description des caractéristiques démographiques et de mobilité de la région de transport. Pour plus de détails, nous vous invitons à consulter la **Note d'orientation** sur le site web de la Région de transport de Courtrai. Pour une description des principales caractéristiques, des problèmes environnementaux existants et connus par thème environnemental (espace, population, biodiversité et climat), nous renvoyons au chapitre 5.

Situation

La région de transport de Courtrai comprend 13 communes et couvre environ 400 km².

Figure 4-1 : délimitation de la région de transport de Courtrai (source : Note de vision, RT Courtrai, 2022).

La région de transport de Courtrai est limitrophe de quatre autres régions de transport en Flandre : Westhoek, Midwest, Gand et les Ardennes flamandes. Au sud, le long de l'Escaut, la région de transport jouxte la Wallonie, et plus particulièrement la province du Hainaut. À l'ouest, elle partage une frontière avec le département français du Nord (arrondissement de Lille).

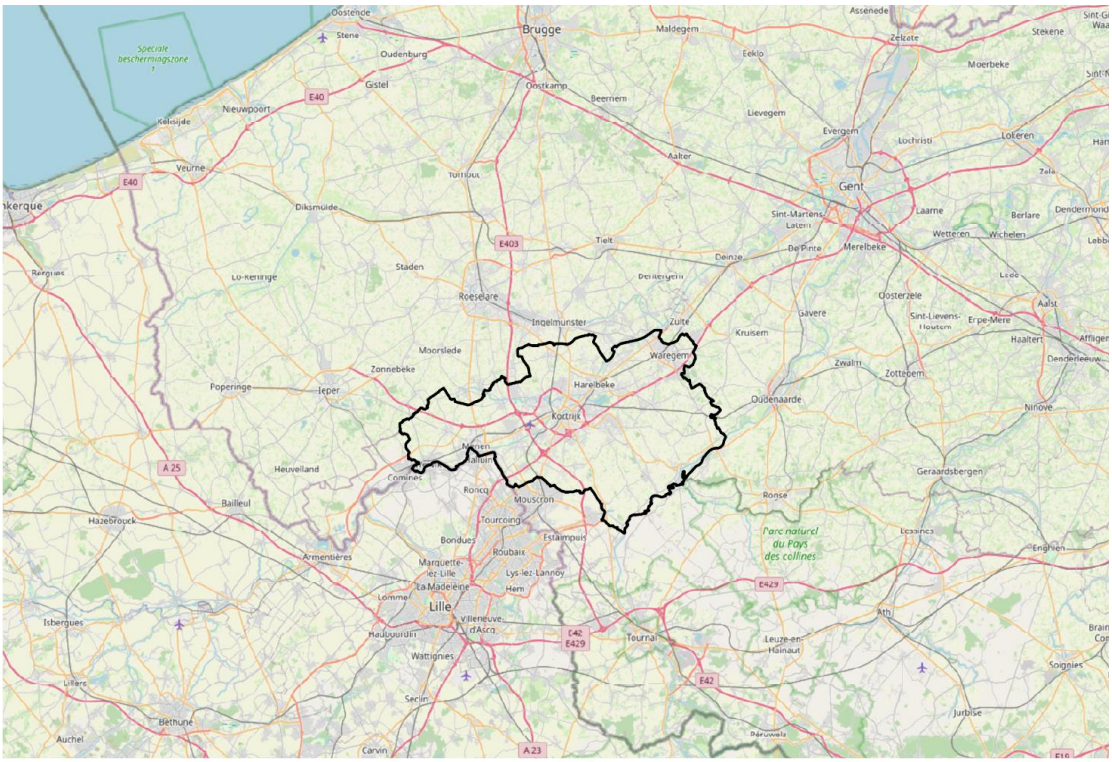


Figure 4-2 : situation de la région de transport de Courtrai dans la région élargie (source : Note d'orientation, RT Courtrai, 2022).

Offre en mobilité

La densité de la région de transport de Courtrai se traduit par une offre importante d'infrastructures de mobilité interrégionale. Plusieurs grands axes routiers, lignes ferroviaires et voies navigables traversent et convergent dans la région.

La gare de Courtrai, par exemple, est un maillon important de l'épine dorsale ferroviaire au niveau flamand. La ligne de chemin de fer venant de Bruges et la ligne venant de Gand se rejoignent à Courtrai, et continuent ensuite vers la jonction TGV à Lille. Le tronçon nord-sud de la E403 et l'axe est-ouest de la E17 convergent également à Courtrai. L'Escaut et la Lys, deux voies navigables parallèles, sont reliés par le canal Bossuit-Courtrai (CBC). Le réseau d'autoroutes cyclables constitue l'épine dorsale du réseau régional pour les cyclistes et présente une structure en peigne : un axe est-ouest clair le long de la Lys et de la ligne ferroviaire Courtrai-Waregem, avec plusieurs embranchements vers le nord et le sud.

Demande en mobilité

En 2017, la région de transport comptait un peu plus de 306 000 habitants. Il s'agit donc d'une région compacte et densément peuplée. Le taux d'emploi en 2016 dans la région de transport de Courtrai était de 69,8 %, ce qui signifie que près de 70 % de la population entre 15 et 64 ans travaillait. Ce taux est supérieur au taux d'emploi de 67,2 % observé en Région flamande.

Tant pour les déplacements locaux que pour les déplacements sur des distances moyennes, l'utilisation du vélo a considérablement augmenté ces dernières années. Cependant, c'est principalement la mobilité sur les routes qui a progressé. En Flandre occidentale, le nombre total de véhicules-kilomètres parcourus sur les autoroutes a augmenté de +6,6 % sur la période 2015-2017.

L'augmentation de la mobilité routière est plus importante pour le transport de personnes (+7,0 %) que pour le transport de marchandises (+4,6 %).

Reste que la région ne connaît pas d'embouteillages structurels, malgré son fort développement économique. Seuls le R8, la jonction de la E17 et de la E403 à Aalbeke et l'échangeur de la E17 avec la N382 à Waregem présentent des problèmes de fluidité.

Le nombre de victimes de la circulation dans la région de transport de Courtrai est supérieur à la moyenne. En 2018, 1 125 accidents avec blessés ont été enregistrés, dont 19 mortels. Cela représente 3,7 accidents pour 1 000 habitants, un chiffre tout juste au-dessus de la moyenne observée en Flandre (3,6 accidents pour 1 000 habitants).

4.2 Développements autonomes et contrôlés : scénarios de développement

Un scénario de développement est une description de l'évolution conjointe supposée (autonome et contrôlée) d'un ensemble de variables environnementales dans la zone d'étude. Un scénario de développement consiste donc en une combinaison d'un ensemble de différents développements autonomes et contrôlés qui peuvent être pertinents pour le résultat du RIE et déterminer une situation de référence future. Un tel scénario de développement indique comment le plan ou l'environnement du plan évolue, indépendamment de l'influence du plan.

4.2.1 Plans politiques aux niveaux européen, fédéral et flamand

Le développement de la mobilité au sein d'une région de transport ne peut être considéré séparément des décisions prises au niveau européen, fédéral ou flamand. Chacun de ces domaines politiques est compétent pour les aspects de la politique environnementale qui peuvent avoir un impact significatif sur les résultats du RIE du plan. Dans ce qui suit, les principaux développements politiques et leur impact sur le RIE du plan sont brièvement discutés.

Normes d'émissions européennes pour les véhicules
La norme Euro d'une voiture (ou classe d'émission Euro) détermine la classe d'émission des véhicules en circulation dans les pays de l'Union européenne. Les valeurs sont exprimées en g/km. Une distinction est faite entre les voitures particulières et les camions, ainsi qu'entre le diesel et l'essence. La norme est déterminée sur la base de la date de la première immatriculation du véhicule. Les normes d'émission deviendront plus strictes au cours des prochaines années. Une nouvelle norme devrait être introduite en 2025. Ses exigences ne sont pas connues à l'heure actuelle.

Politique ferroviaire
Les derniers contrats de gestion entre l'État belge et Infrabel d'une part, et entre l'État belge et la SNCB d'autre part, ont été conclus en 2008 pour une période de cinq ans. Ceux-ci ont été prolongés et modifiés par quatre avenants à chaque contrat puis, sur la base de l'article 5, §3, troisième alinéa, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, prolongés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres et fixant les règles provisoires du contrat de gestion.

L'accord de gouvernement Decroo prévoit la conclusion de nouveaux contrats de gestion pour Infrabel et la SNCB pour une durée de dix ans.

En préalable à la négociation de futurs contrats, il revient à l'État de déterminer les grands axes des futures négociations. À cette fin, un cahier des charges préalable des objectifs, de l'objet et du champ d'application du contrat a été établi respectivement avec la SNCB et Infrabel. Par conséquent, les lignes de force de la future politique ferroviaire et la manière dont elles influenceront le

développement de la mobilité dans les régions, tant en termes de transport de personnes que de fret, ne sont pas claires pour l'instant.

Plus d'informations sur la page https://mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/financement/contrats_de_gestion

Projet De Vlaamse Waterweg

De Vlaamse Waterweg travaille sur un certain nombre de projets ambitieux pour renforcer la navigation intérieure. Des efforts sont faits pour augmenter la capacité sur les liaisons clés, par exemple celle entre la Seine et l'Escaut. Cela permettra aux navires ayant une plus grande capacité de chargement d'utiliser les voies navigables reliant les bassins de la Seine et de l'Escaut. La réalisation de ce projet peut favoriser le transfert modal vers la navigation intérieure dans la région.

4.2.2 Évolution globale du système de mobilité (situation de référence 2030)

Évolution socio-économique

Le chapitre 4 de la Note d'orientation (voir le site web de la Région de transport de Courtrai) décrit les tendances et les développements attendus dans la région de transport de Courtrai. Selon les prévisions du Service d'études du Gouvernement flamand, la population de la région de transport de Courtrai augmentera d'environ 16 600 personnes au cours de la période 2017-2035. Si nous examinons les prévisions de croissance dans les différentes catégories d'âge, nous constatons que c'est surtout le groupe des résidents de moins de 15 ans (+5,4 %) et celui des plus de 65 ans (+33,2 %) qui vont croître d'ici 2035. Bien que le nombre de ménages privés augmentera de +7,6 % au cours de la période 2017-2035 dans la région de transport de Courtrai (passant de 130 271 en 2017 à 140 120 en 2035), dans le même temps, les ménages deviennent plus petits.

Le vieillissement démographique se fera de plus en plus sentir au cours des prochaines décennies. Les effets de cette situation se traduisent, entre autres, par une augmentation des besoins en matière de soins et par une diminution sensible de la population active potentielle. En 2017, la population active potentielle du sud-ouest de la Flandre s'élevait à 193 579 personnes. D'après les prévisions, elle aura diminué de 1,9 % d'ici à 2027 et de 3,7 % d'ici à 2035.

La croissance de l'emploi et la baisse du chômage dans le sud-ouest de la Flandre s'accompagneront dans les années à venir d'un déclin de la population en âge de travailler. Il s'agit d'une conséquence du contexte démographique, où le flux de travailleurs partant à la retraite ne sera pas entièrement absorbé par l'arrivée de la nouvelle main-d'oeuvre.

Remarque : le Modèle de trafic régional utilise également les projections du Bureau fédéral du Plan (BFP) et du Service d'études du Gouvernement flamand (SVR) pour décrire la situation socio-économique en 2030. Ceux-ci prévoient une tendance à la baisse au lieu de l'augmentation évoquée ci-dessus. Les prévisions utilisées dans le modèle de trafic sont cependant plus anciennes[1] – et donc moins pertinentes en fonction du PRM – que les prévisions mentionnées dans la Note d'orientation du Plan régional de mobilité. Étant donné que les incidences environnementales du PRM ne sont évaluées que par rapport à la situation de référence de 2030 et non par rapport à la situation de référence de 2017,

[1] Le développement du module de modélisation avec les prévisions socio-économiques (Population Simulator) date d'avant 2017. Pour de plus amples informations, consultez le site web de l'Autorité flamande – Département de la Mobilité et des Travaux publics (https://www.departement-mow.vlaanderen.be/nl/verkeersmodellen/strategische-verkeersmodellen).

il n'y a pas lieu de s'attarder sur ce point dans le cadre de la présente Note sur la délimitation du contenu.

Offre en mobilité

Bien entendu, l'offre en mobilité dans la situation de référence en 2030 ne constitue pas un "stand still" de la situation actuelle. Un certain nombre d'adaptations du réseau qui devraient être réalisées d'ici l'année de prévision ("politique approuvée") devraient être prises en compte dans l'analyse d'impact.

Les projets d'infrastructure inclus dans le scénario de référence 2030 du Modèle de trafic régional ont été obtenus auprès de l'AWV (Agence flamande des routes et de la circulation). Les projets concernant les transports en commun ont été obtenus auprès de la SNCB et de De Lijn. Les principales adaptations dans la région de transport de Courtrai sont :

- réaménagement du complexe A19-R8 à Courtrai ("de Trompet")
- réaménagement du carrefour "Belgiek" à Deerlijk
- adaptation du complexe E17-N382 à Waregem (réalisation du "vlecht")

Note : l'échéance 2030 est relative. La date effective de réalisation peut être légèrement postérieure à 2030. En ce sens, il est préférable de parler d'un scénario futur compte tenu de certaines évolutions que de se concentrer trop strictement sur l'année 2030.

Utilisation

Compte tenu également du développement socio-économique attendu, la demande totale de transport devrait continuer à croître à l'avenir et, si la politique reste inchangée, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus par la route aussi. Nous voyons ici une tendance qui indique un élargissement des heures de pointe. Cette tendance est une préoccupation majeure pour la région : si elle présente encore aujourd'hui une bonne accessibilité, elle pourrait devenir victime d'une congestion croissante à l'avenir.

4.2.2.1 *Incertitudes ayant un impact possible sur les évaluations dans le RIE (développements non inclus dans le modèle de trafic).*

Niveau de prix

La manière dont la mobilité se développe et la répartition modale sont en partie influencées par le coût des différents modes. Pensez ici à l'évolution des prix de l'énergie. Par ailleurs, une politique de péage pour le trafic de marchandises ou l'introduction d'un péage électronique pourrait affecter les résultats du RIE du plan. Nous partons du principe qu'il n'y a pas de glissement de niveaux de prix entre les différents modes.

Verdissement de la flotte de véhicules

La politique menée aux niveaux européen et flamand vise un verdissement général du parc automobile. La directive "Énergie propre et transports" (Clean Power for Transport – CPT) fixe les lignes directrices au niveau européen. La Note de vision CPT du Gouvernement flamand prévoit l'évolution suivante du parc automobile.

		Marktaandeel				Totale vloot
		2020	2025	2030	2035 (2038 voor bestelwagens)	2030
Personenwagens	Zero-emissie	*4,1%*	20%	50%	100%	14% / 500.000
	PHEV	*8,6%*	10%	20%	0%	8% / 280.000
	CNG	*0,7%*	10%	10%	0%	6% / 210.000
Bromfietsen	Zero-emissie	*~12%*	100%	100%	100%	79%
Motorfietsen	Zero-emissie	*~2%*	10%	20%	?	11%
Bestelwagens	Zero-emissie	*~0,6%*	11%	30%	100%	10%
	PHEV	*~0,5%*	7%	14%	0%	5%
	CNG	*~1,0%*	10%	20%	0%	9%
Vrachtwagens	Zero-emissie	*< 0,1%*	0%	5% (~30% voor vrachtwagens zonder oplegger)	?	~1%
	LNG/CNG	*~5%*	5%	15%	?	6%
Openbare bussen	Zero-emissie	?	50%	?	100%	?
	PHEV	?	20%	?	0%	?
Andere bussen	Zero-emissie	?	5%	?	10%	3%
	PHEV	?	10%	?	20%	7%
	CNG	?	10%	?	20%	7%
Binnenvaart	Zero-emissie	?	?	?	?	?
	LNG	?	?	?	?	?

Figure 4-3 : évolution de la part des différents modes de transport selon la note de vision CPT du Gouvernement flamand

À l'heure actuelle, il est difficile de savoir dans quelle mesure ces ambitions seront effectivement réalisées et quel sera l'impact sur les flux de trafic globaux et les émissions associées, par exemple. Surtout en ce qui concerne les émissions dans l'atmosphère, cela entraîne des incertitudes importantes, en particulier si l'on tient compte des normes d'émissions de plus en plus strictes pour les véhicules à carburant fossile.

5 THÈMES ET CADRE D'ÉVALUATION

5.1 Thème Espace

5.1.1 Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport

Dans la région de transport de Courtrai, **l'artificialisation des sols** est la plus importante au nord, à proximité de Courtrai et le long des principaux axes d'infrastructure tels que la Lys et la E17 (figure 4-18). La plupart de ces terres sont constituées de noyaux résidentiels et de zones industrielles éparpillées entre ceux-ci. La partie sud de la région de transport est caractérisée par des noyaux résidentiels beaucoup plus petits et plus dispersés. La plupart des zones d'activités sont donc situées dans la partie nord de la région de transport. L'espace ouvert intermédiaire est caractérisé par des rubans d'habitation qui forment des connexions entre les noyaux résidentiels et des constructions éparses (principalement des infrastructures agricoles). Par conséquent, le plus grand espace ouvert continu est situé dans la partie sud de la région, qui est caractérisée par une affectation rurale des sols. La partie nord est caractérisée par des constructions et un développement d'infrastructures qui se raccordent à l'Eurométropole de Lille-Courtrai.

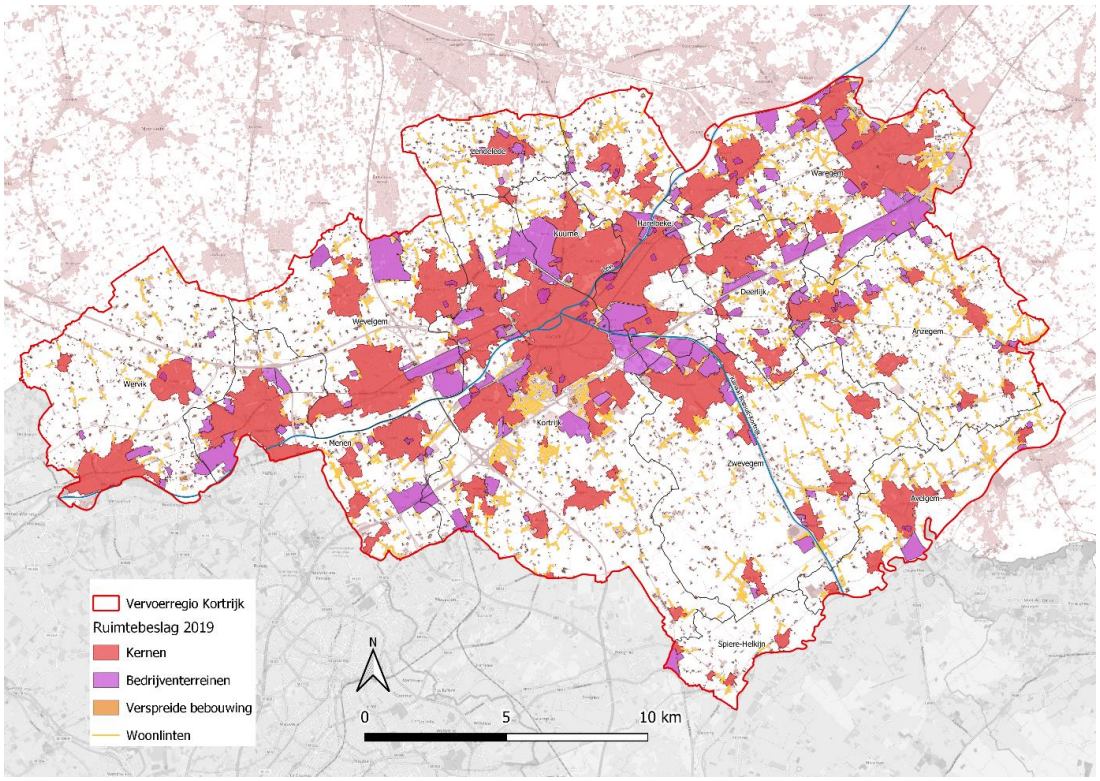


Figure 5-1 : artificialisation des sols 2019 dans la région de transport de Courtrai (source des données : Ruimtemonitor.be)

Entre 2013 et 2019, l'artificialisation des sols dans la région de transport de Courtrai est passée de 41,5 % à 42,6 % du territoire total. Ce chiffre est nettement supérieur à la moyenne observée en Flandre (33 %), mais peut s'expliquer par la présence de la zone urbaine de Courtrai. L'artificialisation supplémentaire entre 2013 et 2019 se situe principalement à proximité des noyaux et comprend souvent des logements supplémentaires ou l'expansion de sites industriels (figure 4-19). L'augmentation de l'occupation des sols par la construction partout dans la région de transport est due à l'artificialisation supplémentaire des sols dans les catégories "agricole" et "construction" le long

des rubans d'habitation, principalement en raison des bâtiments et infrastructures supplémentaires des entreprises agricoles et des changements de fonction impliquant une occupation supplémentaire. Cette augmentation s'observe en majeure partie dans la zone nord de la région.

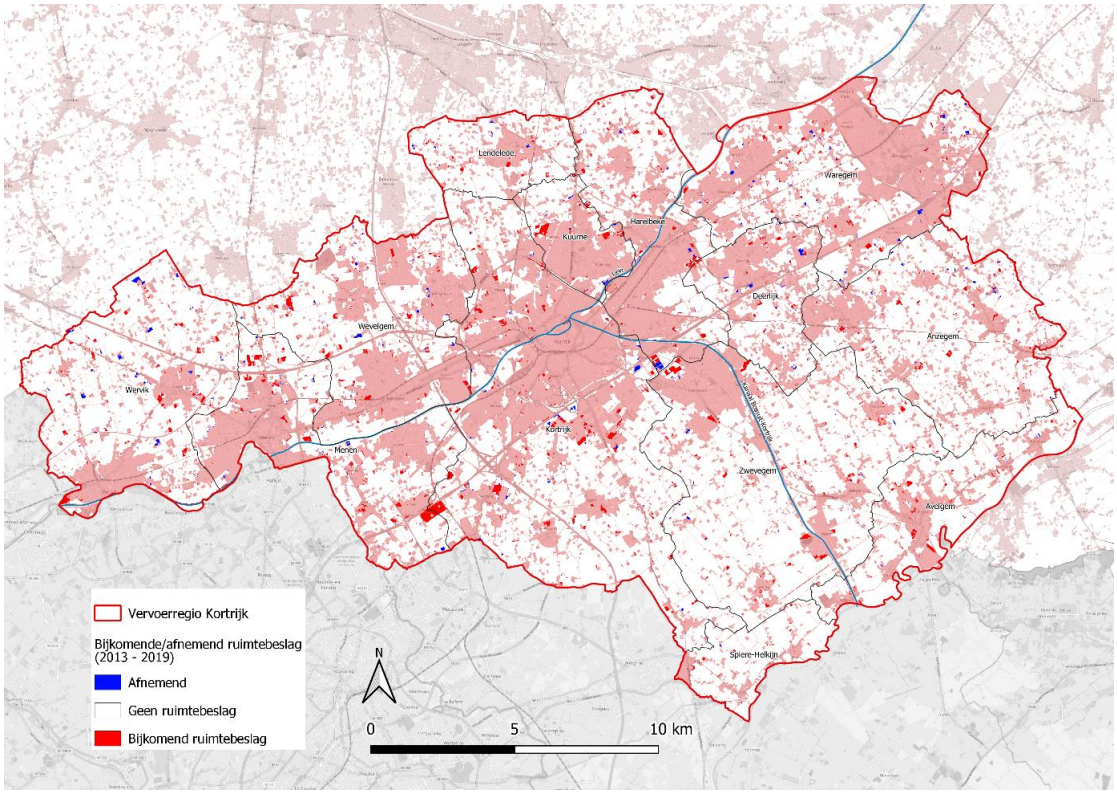


Figure 5-2 : évolution de l'artificialisation des sols 2013-2019 dans la région de transport de Courtrai (source des données : Ruimtemonitor.be)

5.1.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

5.1.2.1 *Ambitions politiques pour l'horizon 2030*

Plan de politique spatiale pour la Flandre

- D'ici à 2030, l'artificialisation quotidienne moyenne supplémentaire des sols sera réduite à un maximum de 2 ha/jour.

Plan flamand de politique aérienne

- Le nombre de personnes vivant à un endroit où la concentration moyenne annuelle de NO2 est supérieure à 20 µg/m³ diminue de moitié par rapport à 2016.

Plan Énergie-Climat 2021-2030 pour la Flandre

- Au moins 50 % de la population vit dans des zones bien situées, soit +5 % par rapport à 2013.
- Au moins 60 % des emplois se situent dans des lieux bien accessibles, soit +5 % par rapport à 2013.

Note d'orientation Patrimoine de Flandre 2019-2024

- Le patrimoine immobilier sera encore plus utilisé comme un atout. Entretenir le patrimoine en lui donnant un usage contemporain de qualité est plus que jamais un enjeu politique. Nous

voulons ajouter de nouvelles couches temporelles innovantes et qualitatives à notre patrimoine.

5.1.2.2 *Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà*

Plan de politique spatiale pour la Flandre

- La réduction de l'artificialisation quotidienne moyenne supplémentaire des sols à 0 ha/jour d'ici 2040 est liée à la réalisation des objectifs ci-dessous :
    - La densité d'habitat à distance de marche autour de l'ensemble des nœuds stratégiques de transport collectif de l'épine dorsale spatiale augmentera de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2015.
    - La zone d'activité située à distance de marche de l'ensemble des nœuds stratégiques de transport collectif de l'épine dorsale spatiale augmentera chaque année grâce à un développement mixte.
    - Des activités économiques supplémentaires seront organisées autour de lieux à forte valeur de jonction.
    - D'ici 2050, l'objectif est d'éviter de construire un nombre important de logements et de lieux de travail supplémentaires à un endroit trop éloigné d'un nœud de transport collectif ou d'un groupe de structures, à moins que cela ne soit approprié pour des raisons évidentes d'efficacité spatiale.
- Le degré de revêtement dans la zone à dominante d'artificialisation des sols sera stabilisé d'ici 2050 et de préférence réduit par rapport à 2015. Après 2050, le revêtement n'augmentera plus.
- En 2050, l'espace offrira une palette de cadres de vie dans des villes et des villages forts. Les projets de développement du territoire proposent un bon aménagement en respectant les qualités essentielles du développement spatial (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l'environnement ; valorisation du patrimoine et des caractéristiques du paysage ; biodiversité, cohésion écologique et qualité des sols ; résilience au changement climatique ; aspects énergétiques ; santé ; vie inclusive ; vitalité économique).

5.1.2.3 *Cadre d'évaluation*

Tableau 5-1 : cadre d'évaluation pour le thème Espace

Sous-thème	**Indicateurs**
Artificialisation des sols	- Degré de diminution de la taille des infrastructures de transport - Mesure dans laquelle de l'espace est prévu, au sein des zones déjà bâties, pour les possibilités de transbordement et pour le regroupement et la consolidation des flux de marchandises. - Mesure dans laquelle l'espace est prévu, au sein des zones déjà bâties, pour des systèmes de transport durables

Sous-thème	Indicateurs
Cohésion spatiale	- Degré de fragmentation des unités spatiales - Degré de développement et de densification ciblés autour des nœuds de transports en commun ("Transit Oriented Development" ou TOD) - Degré de stimulation de l'utilisation du vélo par le développement de l'infrastructure cyclable ("Bicycle Oriented Development")
Qualité spatiale	- Modification du degré de revêtement dans l'espace réservé à la circulation et aux infrastructures de transport - Modification des qualités spatiales essentielles (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l'environnement)

5.2 Thème Population

5.2.1 Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport

La **qualité de l'air** dans la région de transport est généralement bonne pour les paramètres NO2, particules fines (PM10 et PM2,5) et ozone (VMM, 2019). Les normes de l'UE et de l'OMS sont toujours respectées. La seule exception est constituée par des dépassements très locaux des normes pour le paramètre NO2 à proximité des routes principales et dans le centre de Courtrai. Ces dépassements s'observent en particulier à proximité de l'E17, de l'E403 et de l'A19. Le schéma général des plus fortes concentrations de NO2 correspond au schéma de l'urbanisation plus poussée (infrastructures) dans la partie nord de la région (Figure 4-20). Pour le paramètre PM10 également, il apparaît clairement que la qualité de l'air est moindre dans la partie nord de la région (figure 4).

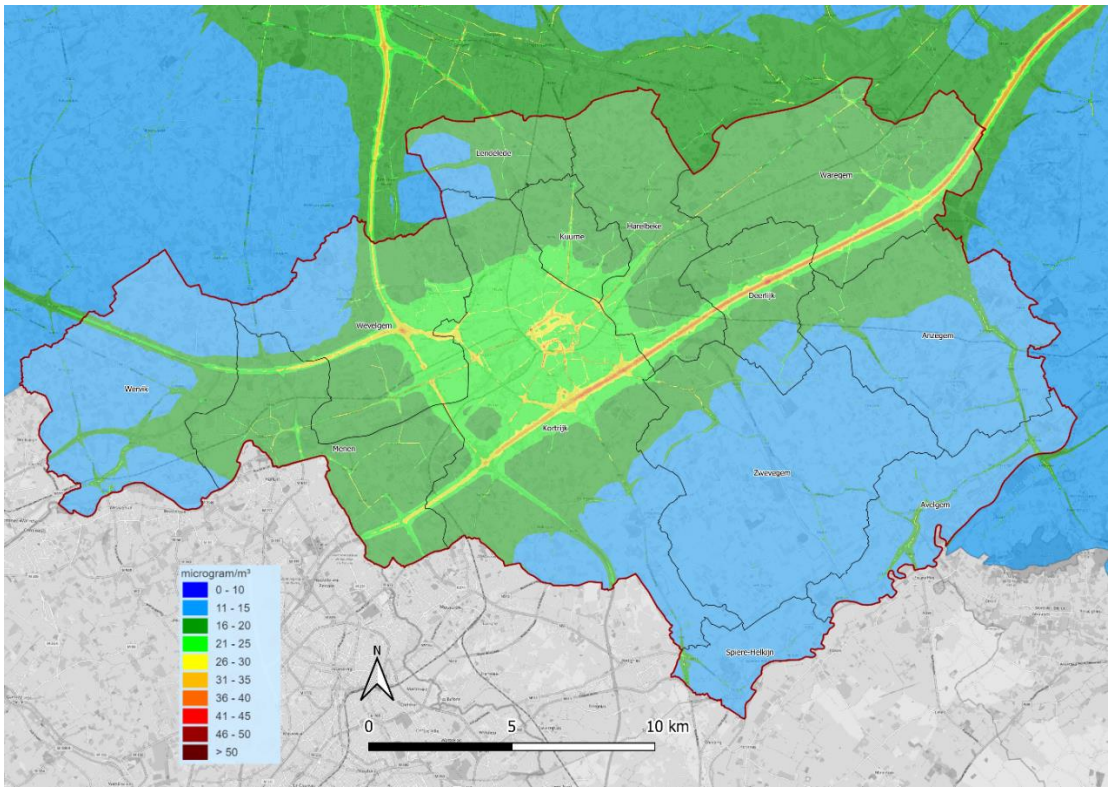


Figure 4-20 : qualité de l'air – paramètre NO2 en 2019 (VMM)

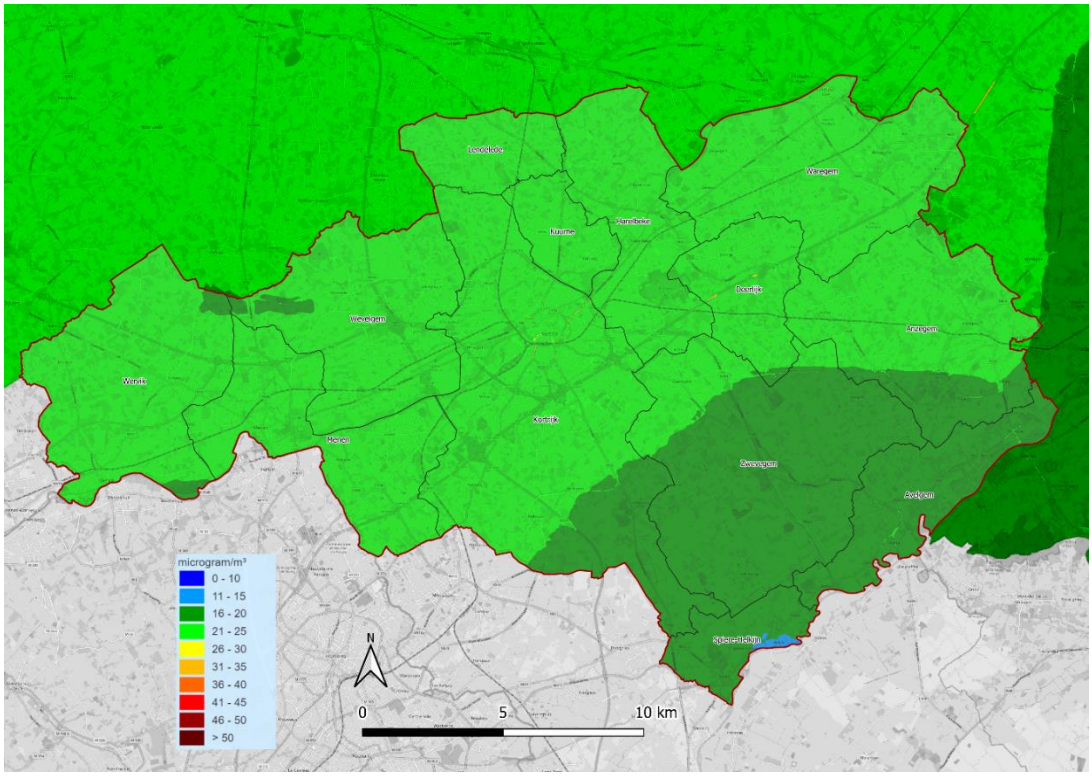


Figure 4-21 : qualité de l'air – paramètre PM10 en 2019 (VMM)

La E17, la E403 et la A19 provoquent une pollution sonore considérable dans leur environnement immédiat. Si cette charge sonore diminue progressivement à plus grande distance, elle demeure importante à élevée (figure 4-22) autour des grandes jonctions du réseau d'infrastructures. Il en va de même le long des nationales, dans une moindre mesure certes. Ici encore, la différence entre la partie nord et la partie sud de la région de transport est frappante. L'impact sonore du trafic ferroviaire n'a pas été entièrement cartographié, mais il est le plus élevé sur l'axe Gand-Courtrai, en raison du trafic régulier. D'autres lignes, telles que Courtrai-Ypres et Courtrai-Mouscron, provoquent des niveaux de bruit inférieurs à ceux des autoroutes (figure 4-23).

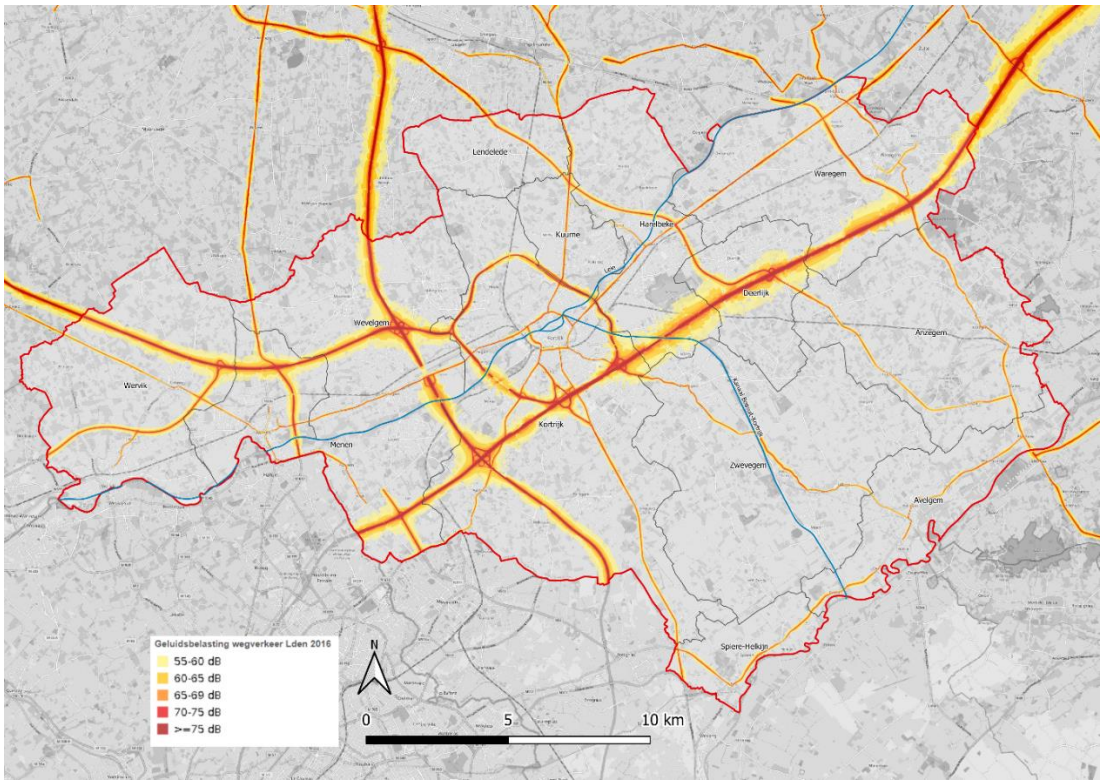


Figure 4-22 : pollution sonore de la circulation routière en 2018 (source des données : Geopunt)

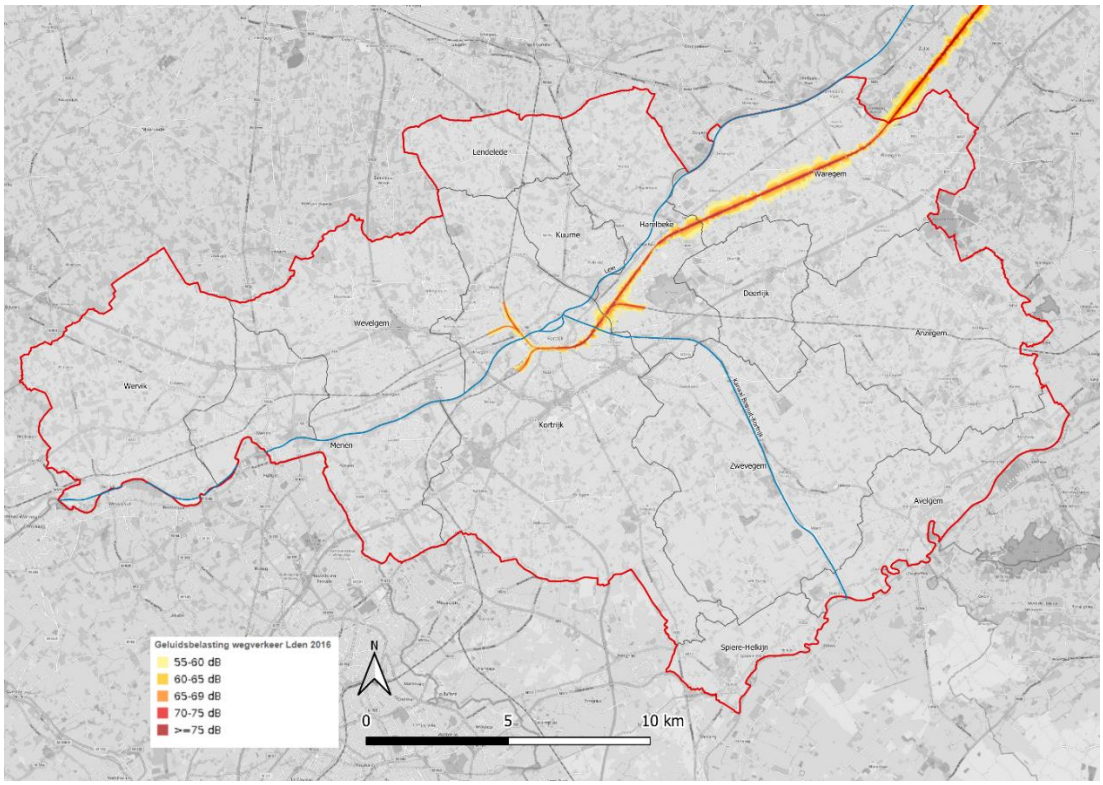


Figure 4-23 : pollution sonore du rail en 2018 (source des données : Geopunt)

5.2.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

5.2.2.1 *Ambitions politiques pour l'horizon 2030*

Bruit

La directive de l'OMS sur le bruit contient des valeurs limites recommandées qui sont déterminées sur la base du niveau de bruit auquel 10 % des personnes sont "fortement gênées". La tolérance aux gênes engendrées par le trafic routier et le trafic ferroviaire n'étant pas la même, des valeurs guides distinctes ont été élaborées pour les deux :

Normes de l'OMS sur le bruit (2018)	Lden	Lnight
Bruit routier	53 dB(A)	45 dB(A)
Bruit ferroviaire	54 dB(A)	44 dB(A)

Air

D'ici 2030, l'Autorité flamande veut réduire de moitié par rapport à 2005 l'impact de la pollution de l'air sur la santé. À court terme (dès que possible), l'objectif de ce plan de politique de l'air est de ne pas dépasser les normes de qualité de l'air et/ou les valeurs cibles européennes partout en Flandre, et de veiller à ce que les plafonds d'émission pour 2020 soient respectés.

Le plan d'action 2030 met l'accent sur la poursuite de la réduction des concentrations de NO2 et de PM2,5 ainsi que de l'eutrophisation.

Vous trouverez ci-dessous un aperçu des objectifs les plus importants :

- Réduction de moitié de l'impact des pollutions de l'air sur la santé : le nombre de décès prématurés dus à une exposition prolongée aux particules fines (PM2,5) sert d'indicateur. En 2005, la Flandre a déploré 6 040 décès prématurés attribuables à l'exposition aux PM2,5 -> Objectif : 50 % par rapport à 2005 ;

- Réduction de moitié dans chaque commune et par rapport à 2016 du nombre de personnes vivant à un endroit où la concentration moyenne annuelle de NO2 est supérieure à la valeur guide de l'OMS. Tant que l'OMS n'aura pas déterminé une nouvelle valeur guide pour l'exposition prolongée au NO2, nous prendrons 20 µg/m³ comme objectif.

Sécurité routière

Réduction de 50 % par rapport à 2019 du nombre de morts sur les routes, d'accidents de la route avec blessés graves, d'accidents corporels, de cyclistes tués et gravement blessés, de piétons tués et gravement blessés, d'accidents impliquant de jeunes conducteurs. (Plan de Sécurité routière de la Flandre).

Un réseau flamand intégré de pistes cyclables et d'autoroutes cyclables de haute qualité, larges et sécurisées relie les centres résidentiels, les écoles et les pôles d'emploi importants et répond ainsi de manière optimale au potentiel élevé de l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail et domicile-école.

5.2.2.2 *Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà*

Bruit

La directive européenne relative au bruit dans l'environnement (2002/49/CE) vise à introduire une approche commune en Europe pour éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. En application de la directive européenne relative au bruit dans l'environnement, des cartes de bruit stratégiques ont été établies au niveau flamand, ainsi que des plans d'action contre le bruit pour les grands axes routiers et ferroviaires, pour les environs de l'aéroport national et pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La directive relative au bruit dans l'environnement stipule que les mesures à inclure dans le plan d'action contre le bruit doivent s'attaquer en priorité aux problèmes prioritaires, c'est-à-dire les problèmes identifiés au moyen des cartes de bruit stratégiques sur la base du dépassement d'une "valeur limite" pertinente ou d'autres critères choisis par les États membres. Dans les plans d'action contre le bruit, cette exigence a été traduite en un "seuil de planification".

L'objectif ultime de la politique actuelle en matière de nuisances sonores est d'accroître la qualité de vie de la population, d'améliorer le vécu des nuisances et de réduire les effets sur la santé de l'exposition à des niveaux de bruit élevés et donc aussi les coûts sociaux. Les plans d'action contre le bruit contiennent et clarifient les responsabilités et les engagements des différentes instances concernées. Ces dernières années, de telles mesures ont permis d'améliorer la situation aux endroits prioritaires, mais la pollution sonore pourrait continuer à augmenter dans les années à venir, notamment en raison de la mobilité croissante et de l'encombrement des villes. L'expansion du trafic aérien et l'augmentation du transport de marchandises par le rail entraîneront également une hausse des nuisances sonores. La politique existante se concentre sur l'amélioration et la résolution des goulets d'étranglement, mais la charge sonore peut encore augmenter, en particulier dans et autour des villes.

D'ici 2050, l'Autorité flamande souhaite réduire considérablement le bruit dans l'environnement[2], conformément à la directive 2002/49/CE. L'objectif est de faire en sorte que la qualité du bruit en Flandre n'ait pas un impact négatif important sur la santé de ses habitants. Plus que cela, l'ambition est de créer un cadre de vie qui a une influence positive sur la santé et qui encourage les comportements sains. La politique en matière de bruit dans l'environnement doit se concentrer sur trois axes, à savoir

- résoudre les goulets d'étranglement existants
- éviter l'apparition de nouveaux goulets d'étranglement
- préserver les zones avec une bonne qualité sonore

Air

Le 25 octobre 2019, le Gouvernement flamand a approuvé définitivement le plan sur la politique de l'air 2030. Ce plan contient des mesures visant à lutter contre la pollution atmosphérique en Flandre et, ce faisant, à en réduire davantage l'impact sur notre santé et sur l'environnement. Le plan a été élaboré en exécution de l'article 23 de la directive européenne 2008/50/CE et de la directive européenne 2016/2284.

La pollution atmosphérique d'origine anthropique, telles que l'industrie, l'agriculture et la circulation, sera considérablement réduite d'ici 2050. L'objectif est que la qualité de l'air en Flandre n'ait pas un impact négatif significatif sur la santé de ses habitants – cet impact étant estimé par l'OMS (Plan sur la politique de l'air pour la Flandre).

En 2050, il n'y aura plus d'émissions dues aux transports (Vision flamande de la Mobilité 2040).

[2] En application de la directive européenne relative au bruit dans l'environnement, des cartes de bruit stratégiques ont été établies au niveau flamand, ainsi que des plans d'action contre le bruit pour les grands axes routiers et ferroviaires, pour les environs de l'aéroport national et pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces plans d'action contre le bruit contiennent une vue d'ensemble des mesures existantes et prévues pour contrôler le bruit dans l'environnement et sont périodiquement révisés et adaptés si nécessaire. Ils se traduisent également par une vision à court et à long terme.

Sécurité routière

D'ici 2050, l'objectif est de ne pas avoir de morts ou de blessés graves sur la route pour tous les modes de transport (soit "la vision zéro"). Le nombre d'accidents corporels doit diminuer de 87,5 % d'ici 2050 par rapport à 2019 (Plan flamand de sécurité routière).

5.2.2.3 *Cadre d'évaluation*

Tableau 5-2 : cadre d'évaluation pour le thème Population

Sous-thématique	Indicateurs
Bruit	- Adaptation de la vitesse et du volume de circulation routière dans l'environnement fortement bâti (distinction entre tronçons routiers à bruit de roulement dominant (> 30 km/h) / tronçons routiers à bruit de moteur dominant (≤ 30 km/h)) - Adaptation de la vitesse et du volume du trafic de poids lourds dans l'environnement fortement bâti (points d'attention : distinction entre tronçons routiers à bruit de roulement dominant (> 30 km/h) / tronçons routiers à bruit de moteur dominant (≤ 30 km/h) et rythme d'électrification) - Degré d'augmentation/diminution du trafic ferroviaire dans l'environnement fortement bâti
Air	- Adaptation du volume de la circulation routière dans l'environnement fortement bâti et les canyons urbains (en tenant compte du développement probable de l'électrification) - Adaptation du volume du trafic de poids lourds dans l'environnement fortement bâti (en tenant compte du développement probable de l'électrification) - Degré d'augmentation/diminution de la navigation intérieure dans l'environnement fortement bâti
Sécurité routière	- Modification de la qualité de l'infrastructure routière et des jonctions (de type "sans conflit" et "dénivelée") - Degré de séparation et de dégroupage des flux de trafic - Modification de la vitesse et du volume du trafic routier et de poids lourds dans les environnements comptant un grand nombre d'usagers faibles de la route
Bien-être physique et mental	- Mesure dans laquelle le plan favorise un mode de vie actif (déplacements à pied ou à vélo) - Justice sociale - Cohésion sociale - Lien avec les réseaux vert-bleu - Accessibilité

5.3 Thème de la biodiversité

5.3.1 Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport

La région de transport compte deux sous-zones de la zone régie par la directive Habitats "Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuidvlaamse bossen" (BE2300007) (figure 4-24). La première se trouve dans la commune de Zwevegem, le long du canal Bossuit-Courtrai (CBC). À cet endroit, le CBC traverse le relief topographique. L'autre se trouve plus à l'est, dans la commune d'Anzegem, près de la frontière avec Wortegem-Petegem. La sous-zone la plus à l'ouest s'étend parallèlement au CBC, une réalité dont il faut absolument tenir compte pour le développement du territoire à proximité et le long du canal.

En outre, plusieurs zones du Réseau écologique flamand (VEN) et du Réseau intégral d'imbrication et d'appui (IVON) se trouvent dans la région de transport. Elles se situent principalement le long de la Lys – en amont et en aval –, le long du CBC, dans la vallée de l'Escaut à Avelgem et le long de la frontière communale est d'Anzegem. Il convient ici aussi d'en tenir compte pour le développement du territoire le long des principaux cours d'eau dans la région de transport. Plusieurs zones du VEN comportant principalement des terres boisées sont par ailleurs disséminées dans la région. Nous avons tout d'abord la zone VEN "Vaarttaluds Moen en Orveytbos" à hauteur de Moen sur le CBC. À l'ouest de celle-ci, la zone VEN "Bellegembos", le long de la N50. Au sud de la région, à Avelgem, se trouve la zone VEN "De West-Vlaamse Scheldevallei". On dénombre deux zones VEN à l'est de la région de transport, à proximité d'Anzegem : "De Spitaalsbossen" et "Landbouw-, natuur- en bosgebieden Bouvelobos, Hemsrode en steilrand van Moregem". Près de Vichte et juste à côté de l'autoroute E17 se trouve la zone VEN "De Vallei van de Kasselrijbeek". Entre Courtrai et Wervik et près de Harelbeke se trouvent plusieurs zones VEN qui font partie de la "West-Vlaamse Leievallei" ; tandis que les environs de Gullegem abritent la réserve naturelle "Bergelen" le long du Heulebeek.

Cette distribution remarquable de zones naturelles précieuses le long des principaux cours d'eau de la région de transport doit constituer un point d'attention supplémentaire au moment de planifier de nouveaux développements du territoire à proximité d'une ZPS ou d'une zone VEN.

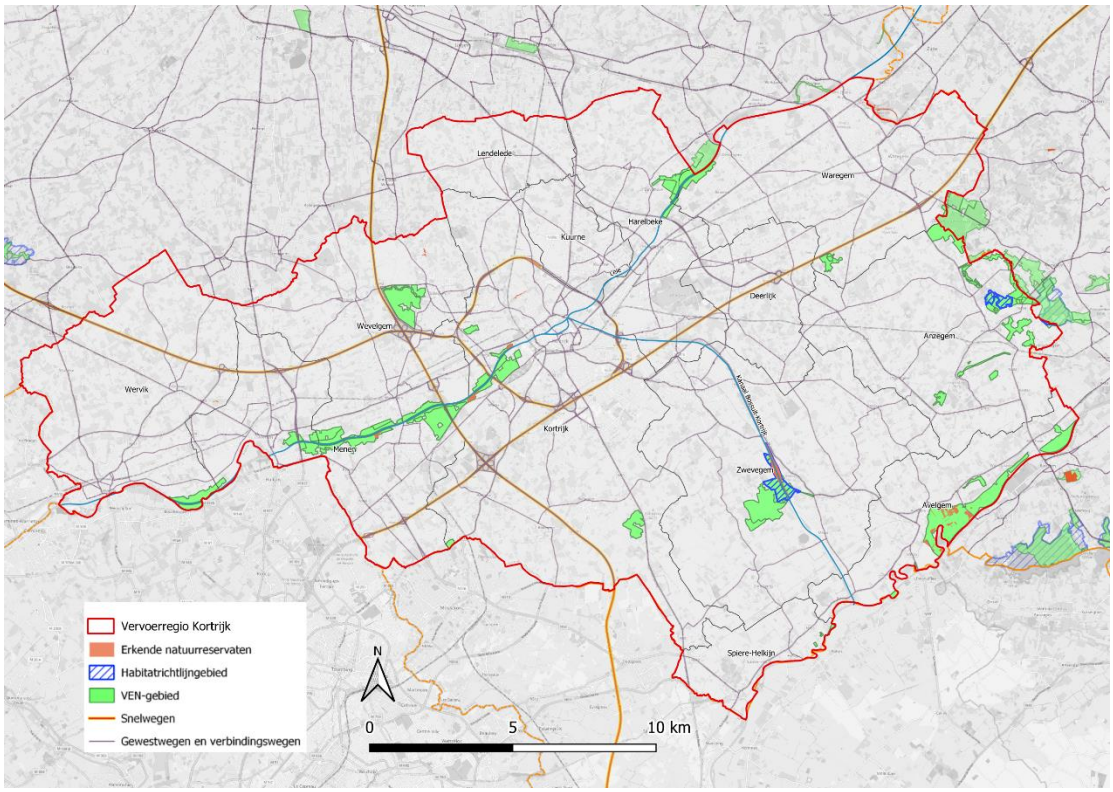


Figure 4-24 : zones naturelles protégées et précieuses dans la région de transport (source de données : Geopunt)

5.3.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

5.3.2.1 *Ambitions politiques pour l'horizon 2030*

Plan de politique spatiale pour la Flandre

- Réaliser les 60 % restants (28 600 ha) du zonage vert, dont 6 800 ha de forêts.
- Réaliser 4 500 ha supplémentaires d'espaces verts comme alternative à la désignation NVWG ("natuurverwevingsgebieden" – zones naturelles d'imbrication).
- Atteindre 30 % de la superficie des écosystèmes où la capacité pour l'eutrophisation ou l'acidification est dépassée par rapport à 2005.
- Réduire la superficie de la nature (jusque < 61 %) où l'eutrophisation est dépassée.
- Réduire la superficie de la nature (jusque < 46 %) où l'acidification est dépassée.
- Garantir une meilleure interconnexion des noyaux naturels.

Plan flamand Vizier 2030

- D'ici 2030, les écosystèmes, leurs services et la biodiversité seront au moins préservés, la dégradation des habitats naturels aura été limitée et les espèces menacées d'extinction auront été protégées.

Directive-cadre sur l'Eau (2000/60/CE)

- La Directive-cadre sur l'Eau a pour objectif (1) d'améliorer la qualité de l'eau et de parvenir à un bon état écologique des masses d'eau, (2) de préserver les ressources en eau et (3) de réduire les conséquences des sécheresses et des inondations. La Directive-cadre sur l'Eau vise à atteindre le "bon état" des systèmes d'eau désignés (eaux de surface et eaux souterraines) d'ici 2027.

Pour mettre en œuvre la Directive-cadre sur l'Eau, chaque État membre élabore tous les six ans un plan de gestion de district hydrographique pour chaque district hydrographique.

Directive Inondation (2007/60/CE)

- La Directive Inondation a pour objectif de "mieux évaluer les risques d'inondations et de prendre des mesures pour réduire leurs conséquences négatives pour la santé humaine, l'environnement, le patrimoine culturel et l'activité économique".

Stratégie européenne de la biodiversité à l'horizon 2020

- En ce qui concerne les ambitions au niveau flamand, nous renvoyons au rapport "Natuurindicatoren 2018"3 de l'INBO. Ce rapport donne un aperçu des indicateurs de nature qui sont considérés comme des indicateurs prioritaires à surveiller, sur la base d'un certain nombre de critères. Ces indicateurs font référence aux objectifs de la politique flamande de la nature et des forêts, du Pacte 2020 et de la Stratégie européenne de la biodiversité à l'horizon 2020 ou de Forest Europe.
- La Stratégie européenne de la biodiversité à l'horizon 2020 prévoit la conservation et le renforcement de la nature et des services écosystémiques flamands. Il convient à cette fin d'offrir plus d'espace à la nature en Flandre, de mieux relier les noyaux naturels et d'enrayer le déclin des populations d'espèces figurant sur la liste rouge.

Le plan flamand pour la qualité de l'air comporte deux objectifs directement liés à la biodiversité :

- D'ici 2030, nous voulons réduire d'un tiers par rapport à 2005 la superficie des écosystèmes où la capacité de résistance en matière d'eutrophisation ou d'acidification est dépassée.
- D'ici 2030, nous voulons réduire la charge critique d'eutrophisation de manière à ce qu'elle soit dépassée dans moins de 61 % de la surface de la nature en Flandre, et la charge critique d'acidification de manière à ce qu'elle soit dépassée dans moins de 46 % de la surface de la nature en Flandre.

5.3.2.2 *Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà*

Plan de politique spatiale pour la Flandre

- Un réseau finement maillé de trames vertes et bleues traversant les zones ouvertes et bâties. Cela signifie une augmentation substantielle de la proportion de surfaces d'eau et d'espaces verts dans les espaces ouverts et les villes par rapport à 2015.
- Réduire le degré de revêtement dans les zones réservées à l'agriculture, la nature et la sylviculture d'au moins 1/5 par rapport à 2015.
- En 2050, l'espace offrira une palette de cadres de vie dans des villes et des villages forts. Les projets de développement du territoire proposent un bon aménagement en respectant les qualités essentielles du développement spatial (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l'environnement ; valorisation du patrimoine et des caractéristiques du paysage ; biodiversité, cohésion écologique et qualité des sols ; résilience au changement climatique ; aspects énergétiques ; santé ; vie inclusive ; vitalité économique).

[3] Demolder, Heidi, et al. (2018) Natuurindicatoren 2018, Toestand van de natuur in Vlaanderen. Cijfers voor het beleid. Mededelingen van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek 2018 (1). (https://pureportal.inbo.be/portal/files/15958735/Demolder_etal_2018_Natuurindicatoren2018_versie_feb2019.pdf)

Plan flamand de politique aérienne

- Réduire considérablement la pollution atmosphérique provenant de sources anthropiques, telle que l'industrie, l'agriculture et la circulation. L'objectif est que la qualité de l'air en Flandre n'ait pas un impact négatif significatif sur la santé de ses habitants – cet impact étant estimé par l'OMS.

Directive 2002/49/CE relative au bruit dans l'environnement[4]

- D'ici 2050, l'Autorité flamande souhaite réduire considérablement le bruit dans l'environnement. L'objectif est de faire en sorte que la qualité du bruit en Flandre n'ait pas un impact négatif important sur la santé de ses habitants. Plus que cela, l'ambition est de créer un cadre de vie qui a une influence positive sur la santé et qui encourage les comportements sains. La politique en matière de bruit dans l'environnement doit se concentrer sur trois axes, à savoir
  - résoudre les goulets d'étranglement existants
  - éviter l'apparition de nouveaux goulets d'étranglement
  - préserver les zones avec une bonne qualité sonore

5.3.2.3 *Cadre d'évaluation*

Tableau 5-3 : cadre d'évaluation pour le thème Biodiversité

Sous-thème	**Indicateurs**
Perte d'habitat et morcellement/défragmentation	- Augmentation/diminution de la connectivité du réseau naturel - Modifications (à l'effet de barrière) du réseau d'infrastructures (autoroutes et chemins de fer)
Pollution lumineuse et sonore due au trafic routier et ferroviaire à proximité d'habitats précieux	- Adaptation du volume de trafic à hauteur des zones Natura 2000 et VEN - Adaptation de la vitesse à hauteur des zones Natura 2000 et VEN
Pollution de l'air due au trafic routier et ferroviaire à proximité d'habitats précieux	- Adaptation du volume de trafic à hauteur des zones Natura 2000 et VEN - Adaptation de la vitesse à hauteur des zones Natura 2000 et VEN

[4] En application de la directive européenne relative au bruit dans l'environnement, des cartes de bruit stratégiques ont été établies au niveau flamand, ainsi que des plans d'action contre le bruit pour les grands axes routiers et ferroviaires, pour les environs de l'aéroport national et pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces plans d'action contre le bruit contiennent une vue d'ensemble des mesures existantes et prévues pour contrôler le bruit dans l'environnement et sont périodiquement révisés et adaptés si nécessaire. Ils se traduisent également par une vision à court et à long terme.

5.4 Thème Climat

5.4.1 Principales caractéristiques du thème au sein de la région de transport

Le stress dû à la chaleur et à la sécheresse dans le climat actuel n'est pas réparti de manière égale dans la région de transport. Les zones les plus exposées aux vagues de chaleur sont celles qui se caractérisent par une artificialisation des sols (et donc un revêtement) la plus prononcée. Ce phénomène est particulièrement visible dans les zones bâties et les zones industrielles de la vallée de la Lys. Le centre de Courtrai, le zoning de Menin et celui de Harelbeke sont les plus sensibles au stress thermique dans le climat actuel (figure 4-25). La raison est *l'effet d'îlot de chaleur urbain*. Dans les zones plus rurales avec plus d'espace ouvert (dans le sud de la région de transport), l'impact du stress dû à la chaleur et à la sécheresse est le plus faible.

Concernant l'observation du nombre de personnes vulnérables au stress thermique, le schéma est lié à la répartition de la population entre les communes en général, mais aussi à la répartition de certains groupes démographiques tels que les personnes âgées. Cette répartition est assez homogène sur l'ensemble de la région de transport.

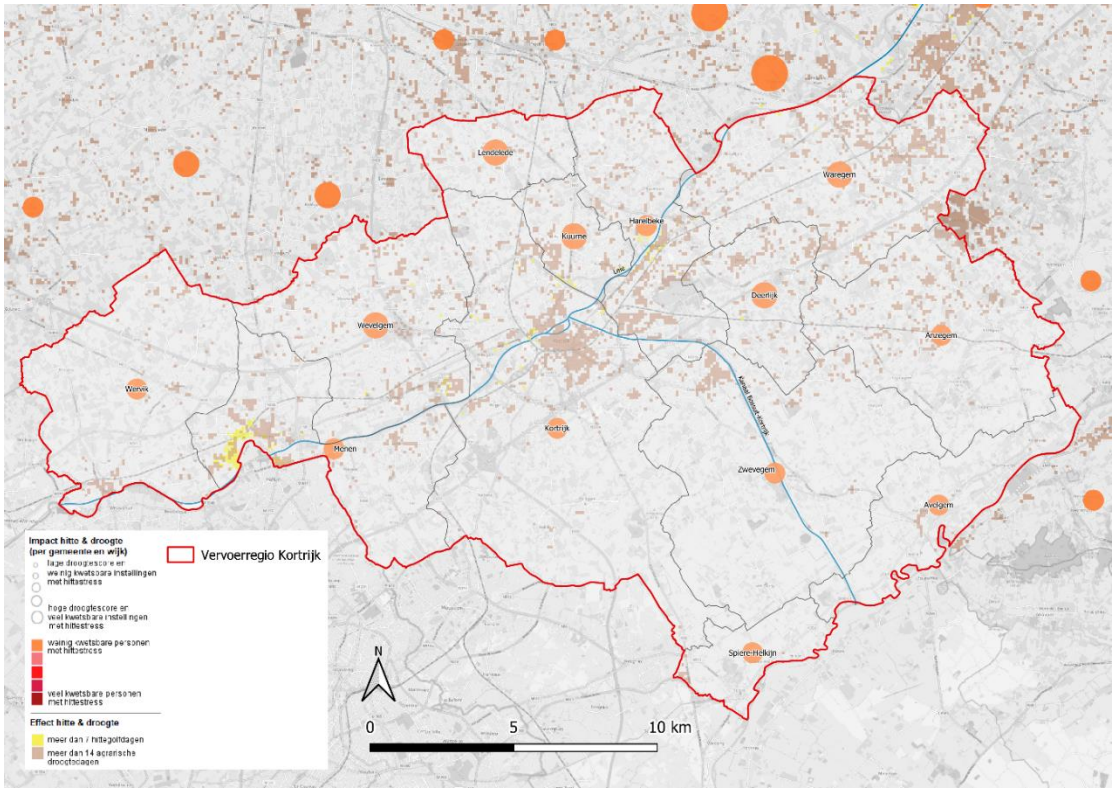


Figure 4-25 : situation actuelle de l'impact de la chaleur et de la sécheresse dans la région de transport (2022) (Portail climatique de la VMM)

Dans le climat actuel, les **inondations** résultant d'une crue fluviale sont limitées à de petites zones le long des vallées de la Lys et de l'Escaut (figure 4-26). Cependant, les inondations dues au ruissellement des eaux pluviales sont beaucoup plus répandues dans la région de transport. Les zones de basse altitude dans les vallées des cours d'eau sont principalement touchées. La Heule à Wevelgem, par exemple, provoque des inondations modérées à fortes dans une vaste zone autour de son lit. Cela a surtout un impact sur les infrastructures qui traversent les vallées des cours d'eau, mais aussi sur les bâtiments à proximité immédiate. D'autres vallées ou dépressions de faible altitude provoquent également une concentration locale des eaux pluviales de ruissellement, et donc des nuisances pour

les bâtiments environnants. Les communes présentant le plus grand nombre de bâtiments à risque d'inondation sont situées dans la vallée de la Lys. Courtrai et Wevelgem comptent le plus grand nombre d'institutions menacées (écoles, établissements de soins, etc.). L'augmentation de la profondeur de l'eau dans les zones inondables dans les conditions climatiques modélisées de 2050 renforce partiellement la menace d'inondation pour les points chauds ("hotspots") existants et provoque l'expansion des points chauds locaux sensibles aux concentrations d'eau. Les zones majoritairement revêtues, comme les centres urbains, les parcs d'affaires, les parkings et les grandes zones d'infrastructure, favorisent elles aussi le ruissellement des eaux pluviales, ce qui peut provoquer des inondations.

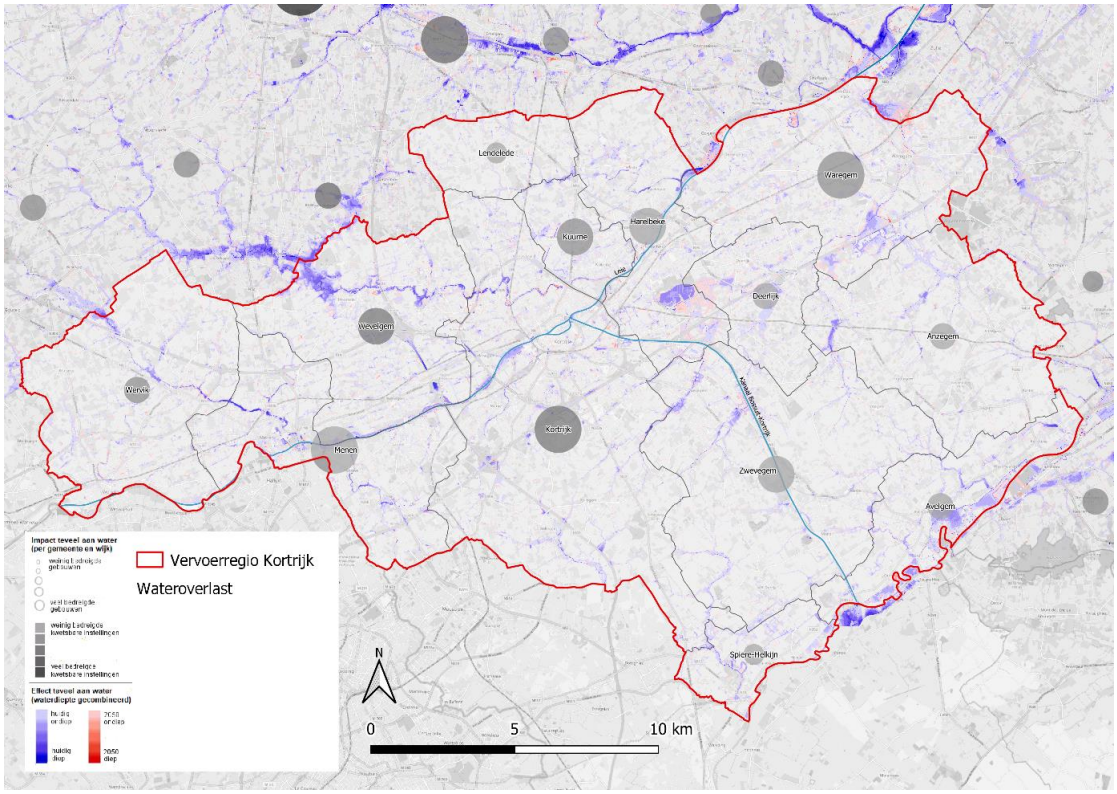


Figure 4-26 : situation actuelle et future (2050) des inondations potentielles dans la région de transport (2022) (Portail climatique de la VMM)

5.4.2 Objectifs politiques pertinents et cadre d'évaluation associé

5.4.2.1 *Ambitions politiques pour l'horizon 2030*

Pacte vert pour l'Europe :

- Réduction nette d'au moins 55 % des émissions totales de gaz à effet de serre (CO2-éq) par rapport à 1990. Pour la Flandre, cela se traduirait par une réduction de 47 % par rapport à 2005 (voir la proposition de modification de la réglementation sur le partage de l'effort).
- Faire des progrès continus pour accroître la capacité d'adaptation, renforcer la résilience et réduire la vulnérabilité au changement climatique (loi européenne sur le climat (Pacte vert pour l'Europe)).
- Rendre l'adaptation au climat plus intelligente, plus rapide et plus systémique (stratégie d'adaptation de l'UE (Pacte vert pour l'Europe)).

Paquet "Ajustement à l'objectif 55" :

- Éliminer de l'atmosphère 310 millions de tonnes d'équivalents CO2 de gaz à effet de serre dans le secteur UTCATF pour la période 2026-2030 (Ajustement à l'objectif 55). L'annexe IIa de la proposition de modification du règlement UTCATF prévoit pour la Belgique une réduction nette de 1 352 kt d'équivalent CO2 en 2030.

Plan de politique spatiale pour la Flandre :

- Réaliser les 60 % restants (28 600 ha) du zonage vert, dont 6 800 ha de forêts.
- Réaliser 4 500 ha supplémentaires d'espaces verts comme alternative à la désignation "natuurverwevingsgebieden" (NVWG – zones naturelles d'imbrication).
- Garantir une meilleure interconnexion des noyaux naturels.

Plan Énergie-Climat 2021-2030 pour la Flandre + Note de vision sur les mesures complémentaires (Gouvernement flamand 2021) :

- Réduction nette de 35 % des émissions de gaz à effet de serre non-ETS (équivalents CO2) par rapport à 2005 (Plan Énergie-Climat 2021-2030 pour la Flandre).
- Outre ce qui est déjà prévu dans le Plan Énergie-Climat pour la Flandre, il a été décidé le 5 novembre 2021 de formuler un paquet de mesures supplémentaires, grâce auquel l'ambition peut être portée à une réduction de 40 % (au lieu des 35 % prévus initialement) par rapport à 2005 (Note de vision sur les mesures complémentaires). Sont notamment prévus au sein du secteur des transports :
    - des efforts supplémentaires en matière de transfert modal vers un usage rationnel des routes et la mobilité combinée
    - l'écologisation des voitures particulières et des camionnettes par l'élimination progressive du marché des moteurs à combustion fossile à partir du 1/01/2029
    - l'augmentation de l'offre en bornes de recharge (semi-)publiques (100 000 équivalents de recharge (semi-)publics d'ici 2030) et la poursuite du "chantier mobilité" dans le Pacte local énergie-climat (en vue d'atteindre 1 million de voitures électriques d'ici 2030)
    - l'écologisation du transport de marchandises et des transports en commun (par exemple des bus zéro émission)
- Aucune diminution nette des stocks de carbone capturés dans les différentes utilisations des sols par rapport à 2021 ("no-debit rule") (Plan Énergie-Climat 2021-2030 pour la Flandre).

Plan Énergie-Climat pour la Flandre :

- 1. Réduction de l'artificialisation supplémentaire des sols, du revêtement et gestion de l'occupation non revêtue des sols
    - (a) Réduire l'artificialisation supplémentaire des sols ;
    - (b) Limiter le degré de revêtement des sols occupés ou à occuper ;
    - (c) Aménager et gérer l'occupation non revêtue des sols dans le but d'augmenter le stockage du carbone.

- 2. Accroissement du stockage du carbone dans la forêt et la nature
    - (a) Prévenir la déforestation et la perte de prairies anciennes ;
    - (b) Augmenter le stockage grâce à l'aménagement de forêts et d'espaces naturels supplémentaires ;
    - (c) Gestion des forêts ;
    - (d) Augmenter le stockage grâce à la gestion intégrée de l'eau, à l'aménagement et à la réhumidification.

5.4.2.2 *Ambitions politiques pour l'horizon 2040 et au-delà*

Pacte vert pour l'Europe

- Être climatiquement neutre d'ici à 2050 (avec un engagement pour des émissions nettes négatives après 2050) (loi européenne sur le climat).
- Être résilient au changement climatique d'ici à 2050 (stratégie d'adaptation de l'UE).

Ajustement à l'objectif 55

- Élargir le champ d'application du règlement pour y inclure les émissions de gaz à effet de serre du secteur agricole (de manière à équilibrer – aussi par l'élimination – d'ici à 2035 toutes les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'utilisation des terres, de la sylviculture et de l'agriculture).

Plan de politique spatiale pour la Flandre

- D'ici 2050, le réseau finement maillé de trames vertes et bleues qui traverse les zones ouvertes et bâties aura été aménagé de manière à rendre la zone résiliente au changement climatique et plus viable. Cela signifie une augmentation substantielle de la proportion de surfaces d'eau et d'espaces verts dans les espaces ouverts, les villes et les villages par rapport à 2015.
- Réduire le degré de revêtement dans les zones réservées à l'agriculture, la nature et la sylviculture d'au moins 1/5 par rapport à 2015.
- En 2050, l'espace offrira une palette de cadres de vie dans des villes et des villages forts. Les projets de développement du territoire proposent un bon aménagement en respectant les qualités essentielles du développement spatial (utilisation partagée et multiple ; robustesse et adaptabilité ; caractère reconnaissable, lisibilité et attrait visuel de l'environnement ; valorisation du patrimoine et des caractéristiques du paysage ; biodiversité, cohésion écologique et qualité des sols ; résilience au changement climatique ; aspects énergétiques ; santé ; vie inclusive ; vitalité économique).

Stratégie climatique flamande pour 2050

- Réduction nette de 85 % des émissions de gaz à effet de serre non-ETS (CO2-éq) par rapport à 2005 (avec l'ambition d'évoluer vers une neutralité climatique totale). Dans le secteur des transports, on prévoit que le transport de personnes et de marchandises sera zéro émission d'ici à 2050.

- Augmentation permanente ou stabilisation à un niveau élevé de la teneur en carbone des terres agricoles et maximisation du stockage du carbone dans les zones naturelles et forestières, en tenant compte du type d'objectif naturel souhaité.
- Un espace, une société, des bâtiments, une infrastructure (de la mobilité), une industrie et une agriculture qui s'adaptent au changement climatique

5.4.2.3 *Cadre d'évaluation*

Tableau 5-4 : cadre d'évaluation pour le thème Climat

Sous-thème	**Indicateurs**
Atténuation du changement climatique	- Mesure dans laquelle les émissions de gaz à effet de serre sont réduites grâce au plan.
Adaptation au climat	- Mesure dans laquelle le plan contribue à accroître la résilience climatique de l'environnement et sa capacité à résister aux conséquences du changement climatique, en termes de sécheresse, de stress thermique et d'inondations.

6 APPRÉCIATION SOMMAIRE DES EFFETS POTENTIELS QUICK SCAN

6.1 Introduction

Le présent chapitre concerne une première étape de l'évaluation environnementale du plan régional de mobilité pour la région de transport de Courtrai, à savoir une première évaluation sommaire des scénarios/éléments fondamentaux envisagés pour étayer la note de synthèse.

Étant inclus dans la présente note sur la délimitation du contenu, ce quick scan normalement dénué de statut officiel obtient implicitement un statut formel.

6.2 Critères d'évaluation

Cette première évaluation sommaire est double et consiste en une évaluation axée sur les objectifs, d'une part, et en une évaluation axée sur l'impact, d'autre part.

L'évaluation porte sur quatre thèmes : espace, santé, biodiversité et climat. Le thème de la mobilité n'est pas considéré comme un thème en soi, car le plan de mobilité lui-même vise à atteindre des objectifs liés à la mobilité, et de ce point de vue, il s'agirait trop d'une évaluation (des objectifs de mobilité) du plan, et non d'une évaluation environnementale.

6.2.1 Évaluation axée sur les objectifs

Pour chaque thème (espace, santé, biodiversité et climat), on évalue dans quelle mesure les éléments fondamentaux des différents scénarios d'étude contribuent à la réalisation des objectifs régionaux, régionaux, nationaux, européens ou même mondiaux liés aux thèmes en question : y a-t-il une contribution positive ou négative via le PRM et quelle est son ampleur ?

Les objectifs concernés peuvent être qualitatifs ou quantitatifs :

- Thème Espace
    - Réduire l'artificialisation des sols et le degré de revêtement
    - Politique de localisation selon la valeur des infrastructures et jonctions
    - Densité d'habitat à distance de marche autour des nœuds stratégiques de transport collectif
    - Emploi dans des lieux facilement accessibles
    - Activités économiques supplémentaires autour de lieux à forte valeur de jonction
- Thème Santé
    - Répondre aux normes de l'OMS pour le bruit de la route et du rail (max. 10 % de personnes "fortement gênées")
    - Répondre aux objectifs du plan sur la politique de l'air (pour les concentrations de NO2, les particules fines et l'eutrophisation)
    - Atteindre les objectifs de sécurité routière
    - Atteindre les objectifs de bien-être physique et mental

- Déplacements actifs
- Cohésion sociale
- Accessibilité
- Lien avec les réseaux vert-bleu

- Thème Biodiversité
  - Réduire la superficie de la nature où l'eutrophisation et l'acidification sont dépassées.
  - Garantir une meilleure interconnexion des noyaux naturels
  - Conservation et renforcement de la nature et des services écosystémiques flamands
  - Un réseau finement maillé de trames vertes et bleues traversant les zones ouvertes et bâties
  - Réduire le degré de revêtement dans les zones réservées à l'agriculture, la nature et la sylviculture
- Thème Climat
  - Réduire les émissions de gaz à effet de serre
  - Accroître la capacité d'adaptation et la résilience au changement climatique.
  - Réduire la vulnérabilité au changement climatique
  - Aucune diminution nette des stocks de carbone capturés dans les différentes utilisations des sols
    - Réduction de l'artificialisation supplémentaire des sols, du revêtement et gestion de l'occupation non revêtue des sols
    - Accroissement du stockage du carbone dans la forêt et la nature

L'échelle de couleurs suivante est utilisée pour indiquer la contribution du plan à la réalisation de chaque objectif :

Bijdrage tot de doelstelling	
	contraproductief
	beperkte bijdrage
	matige bijdrage
	sterke bijdrage
	geen bijdrage

L'évaluation axée sur les objectifs est donc un exercice qualitatif.

L'évaluation axée sur les objectifs ne doit pas être assimilée à une évaluation des objectifs. Il n'est pas question de se prononcer sur les objectifs stratégiques et opérationnels de la région (sont-ils réalistes, ambitieux... ?), mais plutôt de voir dans quelle mesure le plan contribue à la réalisation des objectifs politiques généraux en termes de thèmes d'espace, de santé, de biodiversité et de climat. Les objectifs (de mobilité) du plan lui-même ne peuvent en effet être évalués qu'a posteriori, et vont par ailleurs au-delà des objectifs purement environnementaux (il s'agit par exemple d'objectifs de mobilité "purs et durs", mais aussi d'objectifs sociaux, etc.).

6.2.2 Évaluation axée sur les incidences

Pour l'évaluation axée sur les incidences, qui se veut un exercice plus quantitatif, on utilise les résultats de la modélisation du trafic des deux paquets de modélisation élaborés à l'aide des éléments fondamentaux (modélisables) les plus proches du scénario de base et du scénario de transition, en mettant l'accent sur la viabilité (voir également §0).

Comme indicateur, on prend en compte l'évolution du nombre de véhicules (appelés "équivalents véhicule particulier" (EVP)) par 24 heures par rapport à la situation de référence en 2030 (cf. modèle de trafic).

Cela permet une estimation (qualitative) de l'impact du plan (par paquet de modélisation) sur la qualité de l'air et du bruit. L'unité de mesure "EVP" (équivalent véhicule particulier) de la discipline de la mobilité tient compte du fait qu'un camion occupe plus d'espace physique sur la route qu'un véhicule personnel, et constitue donc une bonne valeur proxy pour exprimer "l'espace environnemental" occupé par les camions en raison de leur part de bruit et d'émissions atmosphériques par rapport aux voitures particulières et aux camionnettes. Un camion – du moins à vitesse normale – génère moins d'émissions dans l'atmosphère que deux véhicules personnels, mais génère plus d'émissions sonores. Le paramètre "EVP" est donc un bon intermédiaire entre les émissions dans l'atmosphère (1 camion < 2 véhicules personnels) et les émissions sonores (1 camion > 2 véhicules personnels). Il s'agit de ratios approximatifs, basés sur les valeurs d'émission utilisées dans la modélisation du bruit et de l'air. Il s'agit en tout cas de moyennes, car le rapport réel entre les émissions des camions et celles des véhicules personnels dépend des caractéristiques de chaque véhicule, de la vitesse, du type de route, du comportement au volant, etc. Pour les besoins de cette analyse rapide cependant – la détection indicative des différences pertinentes ou non entre les impacts environnementaux liés au trafic (air et bruit en tant qu'indicateurs de la "viabilité") entre la situation de référence et la "situation prévue" (par scénario) –, ces hypothèses générales suffisent.

À cette fin, des cartes ont été créées pour chaque paquet de modélisation ; elles superposent les différences en EVP/24 heures entre le paquet de modélisation respectif et la situation de référence avec la localisation des **noyaux résidentiels** d'une part (évaluation qualitative de l'impact sur la viabilité) et avec **les zones de la directive Habitats et les zones VEN** d'autre part (évaluation qualitative de l'impact sur la nature). Ce calcul permet d'obtenir deux cartes de différences par paquet de modélisation par rapport à la situation de référence : une avec les **différences absolues** (nombre d'EVP/24 heures en plus ou en moins par segment de route) et une avec les **différences relatives (pourcentage)** :

- En ce qui concerne l'impact lié à la **qualité de l'air**, la **différence absolue** en EVP/24 heures est déterminante, puisque les émissions du trafic augmentent proportionnellement au nombre de véhicules. Il n'y a pas de valeurs limites fixes sur ce plan, mais l'expérience montre qu'une augmentation ou une diminution de quelques milliers d'EVP/24 heures dans ce qu'on appelle les "canyons urbains" et de >10 000 EVP/24 heures dans les zones ouvertes est nécessaire pour un changement significatif des concentrations de NO_2 (> +/-1 % de la norme VLAREM).
- Pour le **bruit**, tant la différence absolue que **relative** en EVP est déterminante. Pour avoir un changement de bruit significatif (à partir de +/- 1 dB(A)) selon le cadre de signification, il faut une différence en EVP de +25 % ou -20 % par segment de route. Toutefois, si cette différence relative ne s'accompagne pas de grandes différences absolues, l'effet réel, lorsque l'on cumule la contribution de tous les segments de route, sera nettement plus faible. C'est pourquoi la différence relative n'a été représentée que pour les segments de route comptant plus de 1 000 EVP/24 heures dans la situation de référence.

Au final, les cartes suivantes ont été produites :

- Avec surimpression des noyaux résidentiels :
    - différence absolue en EVP en ce qui concerne l'impact lié à la qualité de l'air
    - différence relative en EVP en ce qui concerne l'impact lié à la qualité du bruit (en %, avec alignement des limites de classe en fonction de la signification pour le bruit, uniquement pour les segments de route avec plus de 1 000 EVP/jour/direction dans la situation de référence)
- Avec surimpression des zones DH et VEN :
    - différence absolue en EVP pour une évaluation qualitative de l'impact des scénarios sur la nature (proxy pour les émissions d'azote)
    - différence relative en EVP en ce qui concerne l'impact lié à la qualité du bruit

L'évaluation (qualitative) des différences absolues ou relatives en EVP/14 heures entre la situation de référence et la situation prévue (par paquet de modélisation) se fait dans les grandes lignes, et certainement pas pour chaque segment de route individuel. Il convient en effet de tenir compte également de "l'hypersensibilité" des modèles de trafic sur les routes locales. Nous nous concentrons surtout sur les zones plus étendues ou clusters de différences pertinentes.

6.3 Quick scan des scénarios

6.3.1 Évaluation axée sur les objectifs

Dans l'évaluation axée sur les objectifs, le PRM est évalué sur la base de sa contribution aux objectifs énoncés. Nous examinons donc pour chaque scénario la contribution des différents éléments fondamentaux aux objectifs des domaines politiques concernés :

- Espace
- Santé
- Biodiversité
- Climat

Cette évaluation est un exercice qualitatif dont le score dépend du degré de contribution à chacun des quatre domaines politiques (contre-productif, aucune contribution, contribution limitée, contribution modérée et forte contribution).

6.3.1.1 *Scénario de base*

6.3.1.1.1 Pilier Comportement

- **C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées :** cette mesure peut apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles :** cette mesure peut également apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles :** cette mesure peut également apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques :** la province de Flandre occidentale peut présenter des résultats positifs en matière de transfert modal chez les collaborateurs des entreprises qui ont participé à la "testkaravaan" (essai gratuit de moyens de transport alternatifs). Cela montre que ce type de mesures peut contribuer à l'adoption d'un nouveau comportement en matière de mobilité. Ces actions sont toutefois fort ciblées et se reflèteront donc moins dans le comportement réel des usagers de la route à l'échelle de toute la région de transport. De plus, cette mesure n'est que partiellement incluse dans le scénario de base. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution plutôt limitée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes :** Cette mesure peut contribuer sensiblement à modifier les comportements en matière de mobilité en stimulant le télétravail et les déplacements durables. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux objectifs relatifs à l'espace et à la biodiversité et une forte contribution aux objectifs relatifs à la santé et au climat.
- **C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable :** Bien que cette mesure puisse contribuer de manière relativement limitée à un changement de mentalité au niveau de la mobilité, on s'attend à ce qu'elle se reflète moins dans le comportement réel de circulation sur le chantier, étant donné la nature du transport. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution plutôt limitée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **C11 : politique à deux voies en matière de stationnement des camions (stationnement sur des terrains privés au maximum et fourniture de places de stationnement centralisées) :** localement, cette mesure peut conduire à une utilisation plus efficace de l'espace et contribuer de manière relativement limitée à un changement de comportement en matière de mobilité. Étant donné son utilisation limitée dans le scénario de référence cependant, un changement de politique concernant le stationnement des camions n'apportera qu'une contribution assez limitée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE**			
Pilier COMPORTEMENT	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées				
C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles				
C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles				
C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques				
~~C5 : décourager financièrement l'usage de la voiture (et des camions) et soutenir financièrement les moyens de transport durables (par ex. taxe~~	non applicable	non applicable	non applicable	non applicable

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE			
Pilier COMPORTEMENT	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
~~kilométrique, budget mobilité, compensation des coûts supplémentaires du transfert modal pour le fret, etc.)~~	dans ce scénario	dans ce scénario	dans ce scénario	dans ce scénario
~~C6 : décourager les déplacements en voiture dans les noyaux et les endroits où il y a beaucoup d'usagers faibles de la route~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes				
C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable (charte de la construction, utilisation de permis)				
~~C9 : définir une stratégie régionale de stationnement – conclure des accords sur des tarifs de stationnement différenciés~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
~~C10 : viser une diminution du nombre de places de stationnement (publiques et privées)~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
C11 : politique à deux voies en matière de stationnement des camions (stationnement sur des terrains privés au maximum et fourniture de places de stationnement centralisées)				

6.3.1.1.2 Pilier Espace

- **E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, en particulier dans l'environnement des gares :** Une densification qualitative dans les endroits ayant une valeur de jonction très importante, comme les environs des gares, sera certainement bénéfique aux objectifs spatiaux. Ce sera tout particulièrement vrai le long de l'axe de la Lys, qui connaît déjà une artificialisation des sols de grande envergure. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, car la réduction de la distance à parcourir peut inciter à effectuer des déplacements actifs, bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.

- **E3 : appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité :** cette mesure est conforme au principe du "transit oriented development", selon lequel les noyaux ayant une forte valeur de jonction et un niveau d'infrastructure élevé sont davantage développés, ce qui peut réduire considérablement le nombre de déplacements lointains effectués par les résidents et, au contraire, stimuler le nombre de déplacements actifs ou de déplacements en transports publics. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, vu l'encouragement potentiel à effectuer des déplacements actifs, bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.

- **E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci :** si cette mesure prévoit elle aussi un développement réfléchi des pôles de développement régionaux, elle suppose des programmes complémentaires à grande échelle dans des lieux facilement accessibles, mais encore plutôt orientés vers la voiture, et aura donc un impact beaucoup moins tangible que la

mesure E2. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée au thème de l'espace et seulement une contribution limitée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat.

- **E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité multimodale et une stratégie de restructuration régionale :** la densification qualitative et l'espace pour les entreprises dans des lieux offrant une bonne accessibilité multimodale sont bénéfiques aux objectifs spatiaux. Certainement en combinaison avec une stratégie de restructuration régionale, ces endroits peuvent faire l'objet d'un aménagement mieux réfléchi, selon les principes du "transit oriented development". Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, vu l'encouragement potentiel à effectuer des déplacements plus courts, mais aussi davantage de déplacements plus actifs vers des lieux abritant des noyaux d'activités compacts. Ces déplacements seraient bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.
- **E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau :** se concentrer davantage sur les activités économiques liées à l'eau peut entraîner une diminution du nombre de trajets routiers et assurer une utilisation plus efficace de l'espace dans les zones industrielles déjà situées le long de la Lys. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée au thème de l'espace et une contribution plutôt limitée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables :** Une planification plus efficace des infrastructures supplémentaires prévues dans le plan de mobilité pourrait limiter dans une certaine mesure l'augmentation de l'utilisation de l'espace liée aux infrastructures de circulation dans la région de transport. En outre, l'utilisation prioritaire de moyens de transport durables encourage le nombre de déplacements actifs et l'utilisation de véhicules dont les émissions de gaz à effet de serre sont beaucoup plus faibles, voire nulles. Par conséquent, cette mesure apporte une forte contribution au thème de l'espace et une contribution modérée aux thèmes du climat, de la santé et de la biodiversité.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE**			
Pilier ESPACE	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
~~E1 : examiner de manière conjointe le réseau multimodal et les futurs développements du territoire dès le début du processus de planification, en tenant compte de la vision à long terme~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, en particulier dans l'environnement des gares				
E3 : appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité				
E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci				
E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité multimodale et une stratégie de restructuration régionale				
E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau				
~~E7 : outre une densification réfléchie, procéder à une "purge" aux endroits nécessaires par un débétonnage sélectif et par la conservation et/ou la restauration des espaces ouverts~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables et une occupation efficace de l'espace				

6.3.1.1.3 Pilier Offre en mobilité – Vélo

- **V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre :** Le développement et l'amélioration de l'infrastructure cyclable supra-locale de haute qualité stimulent considérablement les déplacements actifs et, par conséquent, le bien-être physique et mental, de sorte que cette mesure contribue fortement à la santé. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce qui contribue fortement à la protection du climat. Les nouvelles infrastructures cyclables sont principalement associées à d'autres infrastructures existantes (par exemple le long de lignes de chemins de fer et de voies navigables). Il n'y a pas de contribution pour l'espace et la biodiversité.
- **V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal) :** le déploiement d'une infrastructure cyclable supra-locale de haute qualité encourage les déplacements actifs et favorise par conséquent le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Comme la mesure se limite en grande partie à une amélioration du réseau existant, l'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Elle apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et reste sans effet pour l'espace et la biodiversité.
- **V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers :** le développement et l'amélioration d'une infrastructure cyclable de haute qualité encouragent encore plus les déplacements actifs, ce qui favorise le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Cette mesure apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et reste sans effet pour l'espace et la biodiversité.
- **V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire :** le développement et l'amélioration d'une infrastructure cyclable de haute qualité encouragent encore plus les déplacements actifs, ce qui favorise le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Cette mesure apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et reste sans effet pour l'espace et la biodiversité.
- **V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région :** une offre plus importante et plus accessible en vélos partagés peut, en particulier dans les noyaux urbains, conduire à des déplacements pendulaires plus actifs à vélo ou à des déplacements récréatifs dans les environs immédiats. Selon l'endroit et la manière dont les vélos partagés sont fournis, cette mesure peut apporter une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain :** moyennant l'aménagement de points Mob bien équipés (avec par exemple des abris à vélos pratiques), le vélo peut jouer un rôle important dans le transport vers et depuis les destinations importantes de la région de transport. Par conséquent, cette mesure apporte également une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/… grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles :** améliorer les possibilités de déplacements actifs et courts permettrait de fortement encourager les déplacements pendulaires courts. Cette augmentation viendrait stimuler les déplacements actifs et favoriser le bien-être physique et mental. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée au thème de la santé. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une

réduction des émissions de gaz à effet de serre. La mesure s'accompagne donc d'une contribution modérée pour les thèmes du climat, de l'espace et de la biodiversité également.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE			
VÉLO	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre				
~~V2 : étendre le réseau d'autoroutes cyclables~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal)				
V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers				
V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire				
~~V6 : instaurer des "chambres de mobilité" favorables au vélo (des zones résidentielles à circulation restreinte avec une vitesse maximale de 30 km/h et sans trafic de transit)~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région				
V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain				
V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/... grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles				

6.3.1.1.4 Pilier Offre en mobilité – Transports en commun

- **TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides) :** une amélioration de l'offre en trains dans les grands noyaux résidentiels dotés d'un arrêt de train important stimulera les déplacements pendulaires en train vers d'autres zones urbaines dotées d'une liaison IC, en particulier sur les longues distances (il y aura donc aussi un impact sur les véhicules-kilomètres). Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles :** Étendre encore le réseau et l'offre à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en train au sein de la région de transport plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Ici aussi, le train peut devenir un moyen de transport plus fiable. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires :** Étendre encore le réseau et l'offre à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en train au sein de la région de transport (les déplacements locaux) plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. À d'autres endroits le long de ces lignes L, le temps de trajet augmente alors, cependant. Plus spécifiquement, cet élément fondamental suppose uniquement la réouverture de la gare de Lendelede. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution limitée aux quatre thèmes.
- **TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables :** le déploiement de lignes de bus fiables entre les noyaux peut également former une alternative importante pour les déplacements régionaux pour lesquels il n'existe pas de liaisons ferroviaires. En particulier pour les trajets de moyenne distance, le potentiel de transition est élevé par rapport aux autres éléments fondamentaux relatifs aux transports en commun. Cette mesure étant moins élaborée dans le scénario de base que dans les scénarios de transition, la contribution est jugée modérée pour les quatre thèmes.

- **TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux :** le déploiement de lignes de bus fiables vers les principaux pôles de développement régionaux peut former une alternative importante pour les déplacements pendulaires régionaux pour lesquels il n'existe pas de liaisons ferroviaires. Il promeut également le principe spatial du "transit oriented development" dans ces pôles de développement régionaux. Le potentiel de transition estimé est plus important que pour le rail. Cependant, étant donné que le scénario de base ne prévoit des aménagements HOV que vers Haut-Courtrai, nous donnons à cette mesure dans ce scénario le même score d'impact que les mesures de transport en commun susmentionnées, avec une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC6 : étendre le réseau suburbain :** cette mesure permettra de désenclaver les noyaux de la ceinture urbaine de Courtrai vers le centre-ville et offre un potentiel pour relier les grands pôles de développement de l'agglomération de Courtrai aux gares environnantes. Elle peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Le potentiel de transition estimé est plus important que pour le rail. Cependant, étant donné que le scénario de base ne prévoit des aménagements HOV que vers Haut-Courtrai, nous donnons à cette mesure dans ce scénario le même score d'impact que les mesures de transport en commun susmentionnées, avec une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC 8: optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin :** cette mesure prévoit le rétrécissement du maillage dans les centres des (petites) zones urbaines et augmente la desserte par les bus du centre. Étendre encore le réseau et l'offre de bus à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport et vers les centres urbains plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC9 : augmenter la fréquence AN :** étendre encore le réseau et l'offre de bus à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport et vers les centres urbains plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Cependant, nous donnons à cette mesure un score d'impact plus faible, car elle n'est pas entièrement mise en œuvre dans le scénario de base. Elle apporte tout de même une contribution limitée aux quatre thèmes.
- **TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel :** cette mesure vise à améliorer la compétitivité du bus par rapport à la voiture et peut donc faire du déplacement en bus une alternative plus fiable. Le trafic automobile dans la région de transport diminuerait alors. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE			
TRANSPORTS EN COMMUN	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides)				
TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles				
TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires				
TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables				
TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux				
TC6 : étendre le réseau suburbain				
~~TC7 : transformer le métro de Lille-Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
TC8 : optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin				
TC9 : augmenter la fréquence AN				
~~TC10 : renforcer le transport sur mesure au sein des zones peu desservies ; développer l'accessibilité de celles-ci grâce au transport sur mesure~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
~~TC11 : optimiser le transport des groupes cibles, aussi par l'intégration du transport sur mesure~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel				

6.3.1.1.5 Pilier Offre en mobilité – Réseau routier

- **RR1 : optimiser le réseau routier principal :** cette mesure repose sur trois objectifs importants : un déroulement plus efficace des différents flux de transport, l'amélioration de la fluidité du trafic et le renforcement de la sécurité routière. Cela apporte une contribution limitée à la santé en raison des objectifs de sécurité routière. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres. Un réseau routier plus robuste, en revanche, favorisera l'interconnexion intermodale de ce réseau, ce qui pourra ensuite faciliter la politique de localisation spatiale en ce qui concerne ces nœuds intermodaux. Cependant, l'amélioration du réseau routier principal va souvent de pair avec une artificialisation supplémentaire des sols. Par conséquent, cette mesure a un impact limité sur la santé et aucun impact sur l'espace, la biodiversité ou le climat.
- **RR2 : optimiser le réseau de base :** cette mesure repose sur trois objectifs importants : un déroulement plus efficace des différents flux de transport, l'amélioration de la fluidité du trafic et le renforcement de la sécurité routière. Cela apporte une contribution limitée à la santé en raison des objectifs de sécurité routière. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres de manière générale, mais bien une baisse des véhicules-kilomètres dans les quartiers résidentiels. Un réseau routier plus robuste, en revanche, favorisera aussi l'interconnexion intermodale de ce réseau, ce qui pourra ensuite faciliter la politique de localisation spatiale en ce qui concerne ces nœuds intermodaux. Toutefois, dans ce scénario, les améliorations apportées au réseau de base s'accompagnent explicitement d'une artificialisation supplémentaire des sols (par exemple la route périphérique d'Anzegem). Par conséquent, cette mesure a un impact modéré sur la santé, n'a aucun impact sur la biodiversité ou le climat, et se révèle contreproductive sur le plan de l'espace.

- **RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale :** un tel réseau routier de fret régional répondrait à diverses exigences de qualité, telles que la préservation des zones résidentielles, la déconnexion avec la circulation de transit dans la mesure du possible, la réduction des facteurs de détour et une connexion optimale des nœuds et des zones d'activités au réseau routier supérieur. Tout cela améliorerait l'aménagement spatial des voies d'accès aux sites industriels, la sécurité routière et la viabilité de la circulation routière dans les zones résidentielles, et pourrait réduire la longueur et la durée des transports de marchandises. Cependant, nous donnons à cette mesure un score d'impact plus faible, car elle n'est pas entièrement mise en œuvre dans le scénario de base. Elle apporte tout de même une contribution limitée aux quatre thèmes.
- **RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale :** l'usage de la voiture partagée pourrait venir remplacer la possession d'un véhicule privé, ce qui ferait réfléchir les gens à deux fois avant de prendre la voiture et libèrerait plus d'espace dans le domaine public, moins de places de parking étant alors nécessaires Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat, et une contribution limitée au thème de l'espace.
- **RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage :** encourager le covoiturage signifie plus de gens dans moins de voitures, ce qui peut se traduire par moins de trajets et moins d'émissions. Toutefois, le potentiel de transition est plutôt limité. En outre, l'extension des parkings signifie également l'occupation d'un espace supplémentaire. Aussi, cette mesure apporte une contribution limitée aux thèmes de la santé et du climat, n'a pas d'effet sur la biodiversité et est contreproductive sur le plan de l'espace.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE**			
RÉSEAU ROUTIER	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
RR1 : optimiser le réseau routier principal				
RR2 : optimiser le réseau de base				
~~RR3 : maintenir les mailles interlocales obtenues à l'abri du trafic de transit~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale				
RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale				
RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage				
~~RR7 : imposer une réduction de la vitesse maximale sur le réseau routier principal à proximité des zones bâties~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario

6.3.1.1.6 Pilier Offre en mobilité – Réseau des voies hydrauliques

- **RVH1 : revaloriser le canal Bossuit-Courtrai (CBC) :** cette mesure peut stimuler davantage le transport de marchandises par les voies navigables, réduisant ainsi le trafic routier de marchandises. Elle peut aussi encourager la réutilisation d'aménagements spatiaux existants ou anciens le long du CBC, ce qui peut limiter l'utilisation de l'espace par des infrastructures ou des zones d'activités supplémentaires ailleurs. Cette mesure apporte donc une forte contribution au thème de l'espace et une contribution modérée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics) :** cette mesure peut également stimuler le transfert du transport de marchandises de la route vers l'eau et la réutilisation des aménagements spatiaux existants ou anciens le long du CBC, de la Lys ou de l'Escaut, ce qui peut limiter l'utilisation de l'espace par des infrastructures ou des zones d'activités supplémentaires ailleurs, mais nous nous attendons à ce que son effet soit bien moindre que celui de la mesure précédente, en partie parce que l'utilisation des quais publics est de nature plus "ad hoc". Un point d'attention est l'interférence possible avec l'élément fondamental V1 (déploiement des autoroutes cyclables). La contribution de cette mesure a donc été revue à la baisse par rapport à la mesure RVH1 : une contribution modérée au thème de l'espace et une contribution limitée aux trois autres thèmes.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE**			
RÉSEAU DES VOIES HYDRAULIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
RVH1 : revaloriser le canal Bossuit-Courtrai (CBC)				
RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics)				
~~RVH3 : entente avec les armateurs concernant le temps libre~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario

6.3.1.1.7 Pilier Offre en mobilité – Points Mob

- **PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai** Le développement de points Mob proposant une offre étendue de transports en commun, de vélos et de véhicules partagés, ainsi que des services facilitateurs tels que des aménagements de qualité aux arrêts de bus, des abris à vélos, des places de stationnement et des distributeurs de colis, devrait stimuler de manière significative la mobilité combinée. Cela rendra l'utilisation de moyens de transport durables plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke :** le développement de points Mob proposant une offre étendue de transports en commun, de vélos et de véhicules partagés, ainsi que des services facilitateurs tels que des aménagements de qualité aux arrêts de bus, des abris à vélos, des places de stationnement et des distributeurs de colis, devrait stimuler de manière significative la mobilité combinée. Cela rendra l'utilisation de moyens de transport durables plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.

- **PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux :** les arrêts de transport public seront développés en tant que points Mob multimodaux avec des installations de haute qualité pour l'attente, la correspondance et le stationnement. Cela rendra l'utilisation du "transport en commun de haute qualité" (HOV) plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM4 : développer le P&R régional :** le développement du P&R à l'échelle régionale stimule le nombre de déplacements en transports publics vers les (petits) noyaux urbains de la région de transport et peut réduire la circulation automobile dans ces noyaux, ce qui améliore sa viabilité et réduit le nombre de déplacements de la périphérie des noyaux vers les centres, au profit de davantage de déplacements en transports publics. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM5 : développer des points Mob locaux :** les arrêts de transport public seront développés en tant que points Mob multimodaux avec des installations de haute qualité pour l'attente, la correspondance et le stationnement. Cela rendra l'utilisation des transports en commun plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM6 : développer des points Mob de quartier :** voir PM5.
- **PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa :** cette mesure s'inscrit dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Il en résulte une diminution de la distance à parcourir pour atteindre certaines infrastructures, ce qui peut conduire à une augmentation des déplacements actifs courts ou des déplacements en transports publics vers d'autres destinations. Cela permet également de freiner l'augmentation de l'artificialisation des sols dans les endroits où la valeur de jonction est faible. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob) :** idem MP7.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE**			
POINTS MOB	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai et Waregem				
PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke				
PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux				
PM4 : développer le P&R régional				
PM5 : développer des points Mob locaux				
PM6 : développer des points mob de quartier				
PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa				
PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob)				

6.3.1.1.8 Pilier Offre en mobilité – Nœuds logistiques

- **L1 : consolider les nœuds logistiques existants :** cette mesure vise explicitement à consolider ce qui existe déjà et non à poursuivre le développement. Il n'est donc pas question d'une quelconque contribution aux quatre thèmes.
- **L2 : développer des CTR (centres de transbordement régional) ou des CTS (centres de transbordement spécifique) le long du CBC :** cette mesure s'inscrit elle aussi dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Elle permettrait de réduire la distance que les camions doivent parcourir pour atteindre certaines installations. Toutefois, cette mesure spécifique peut affaiblir les objectifs du thème de l'espace et de la biodiversité en raison des nouveaux développements spatiaux le long du CBC, et n'apporte donc qu'une contribution limitée à ces deux thèmes. La contribution à la santé et au climat est modérée.
- **L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (RTW, LAR) :** cette mesure s'inscrit dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Elle permettrait de réduire la distance que les camions doivent parcourir pour atteindre certaines installations. Elle peut cependant compromettre les objectifs en matière d'espace, vu l'artificialisation supplémentaire des sols, et ne contribue donc que de manière limitée à ce thème. La contribution à la santé, à la biodiversité et au climat est modérée.
- **L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques :** cette mesure pourrait entraîner une augmentation de l'artificialisation des sols dans la région de transport en raison de la construction d'infrastructures routières supplémentaires. Elle s'avère donc plutôt contreproductive pour le thème de l'espace et ne devrait pas non plus contribuer au thème de la biodiversité. Elle apporterait toutefois une contribution modérée aux thèmes de la santé et du climat grâce à des itinéraires éventuellement plus courts et plus efficaces pour les camions entre le réseau routier supérieur et les nœuds logistiques et/ou au contournement des zones résidentielles, ce qui est bénéfique pour la viabilité et la sécurité du trafic au sein de ces quartiers.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE**			
NOEUDS LOGISTIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
L1 : consolider les nœuds logistiques existants				
L2 : développer des CTR (centres de transbordement régional) ou des CTS (centres de transbordement spécifique) le long du CBC				
L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (AVCT, RTW, LAR)				
~~L4 : mettre en place des nœuds de coopération pour parvenir à un système synchromodal~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques				

6.3.1.1.9 Pilier Offre en mobilité – Réseau de mobilité en général

- **M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs :** s'ouvrir aux solutions de mobilité les plus innovantes permettrait d'appliquer toutes sortes de nouvelles technologies ou d'expériences de mobilité dans la région de transport. Pensez à de sous-systèmes d'innovation avec des modes de transport durables ou à des navettes autonomes. Nous associons à cette mesure une contribution modérée aux quatre thèmes compte tenu de sa nature innovante, bien qu'abstraite.
- **M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics (tickets et intégration tarifaire, accès en ligne, etc.) :** l'accessibilité est la meilleure arme contre la précarité de la mobilité et garantit un accès aisé des utilisateurs aux modes de transport durables. Cela peut donc stimuler les déplacements durables au détriment des déplacements en voiture. Nous associons à cette mesure une contribution modérée aux quatre thèmes compte tenu de sa nature innovante, bien qu'abstraite.
- **M3 : assurer le verdissement du parc automobile :** cette mesure fait suite à l'objectif flamand d'appliquer le verdissement à toutes les catégories de véhicules et de faire en sorte que seuls des véhicules à zéro émission circulent encore dans les centres-villes à partir de 2025. Aussi, elle apporte une forte contribution aux thèmes de la santé et du climat, ainsi qu'une contribution modérée aux thèmes de l'espace et de la biodiversité.
- **M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge :** cette mesure vise à encourager le passage à des véhicules plus respectueux de l'environnement en fournissant des installations de recharge accessibles, sûres et conviviales dans la région pour les véhicules personnels, les véhicules partagés et les camions. Elle apporte donc une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier :** cette mesure prévoit des mesures de réduction du bruit telles que des écrans, le choix réfléchi du type de revêtement routier, l'extension des espaces verts dans les espaces publics, etc. À ce titre, elle apporte une forte contribution aux thèmes de la santé, du climat et de la biodiversité et une contribution plutôt modérée au thème de l'espace.
- **M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles :** pensez ici au "bibliobus" et aux navettes gratuites vers le marché, qui permettent aux gens de moins se déplacer pour accéder à certains services ou infrastructures. Une telle mesure est particulièrement bénéfique pour la santé des personnes à mobilité physique réduite. Son impact sur les quatre thèmes est toutefois plus faible que celui des mesures ci-dessus, et sa contribution est donc limitée.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE**			
RÉSEAU DE MOBILITÉ EN GÉNÉRAL	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs				
M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics (tickets et intégration tarifaire, accès en ligne, etc.)				
M3 : assurer le verdissement du parc automobile				
M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge				
~~M5 : instaurer des zones de basses émissions dans les plus grands centres urbains~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier				
M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles				

6.3.1.2 *Scénario de transition axé sur la viabilité*

6.3.1.2.1 Pilier Comportement

- **C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées :** cette mesure peut apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles :** cette mesure peut également apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles :** cette mesure peut également apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques :** la province de Flandre occidentale peut présenter des résultats positifs en matière de transfert modal chez les collaborateurs des entreprises qui ont participé à la "testkaravaan". Cela montre que ce type de mesures peut contribuer à l'adoption d'un nouveau comportement en matière de mobilité. Ces actions sont toutefois fort ciblées et se reflèteront donc moins dans le comportement réel des usagers de la route à l'échelle de toute la région de transport. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **C5 : décourager financièrement l'usage de la voiture (et des camions) et soutenir financièrement les moyens de transport durables (par ex. taxe kilométrique, budget mobilité, compensation des coûts supplémentaires du transfert modal pour le fret, etc.) :** cette mesure peut principalement décourager l'utilisation des voitures et des camions, notamment pour les trajets de longue distance. Elle permettrait aussi de réduire considérablement l'utilisation des véhicules motorisés pour renforcer le transfert modal au sein de la région de transport. Cette mesure contribue davantage aux thèmes de la santé et du climat qu'à ceux de la biodiversité et de l'espace. Elle n'est que partiellement appliquée dans ce scénario. Sa contribution est jugée faible pour l'espace et la biodiversité et modérée pour le climat et la santé.
- **C6 : décourager les déplacements en voiture dans les noyaux et les endroits où il y a beaucoup d'usagers faibles de la route :** La réduction du trafic automobile dans les noyaux résidentiels a un impact positif sur les objectifs de sécurité routière et de qualité de l'air, raison pour laquelle cette mesure s'accompagne d'une forte contribution à la santé et au climat. La contribution aux thèmes de l'espace et de la biodiversité est modérée.

- **C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes :** Cette mesure peut contribuer sensiblement à modifier les comportements en matière de mobilité en stimulant le télétravail et les déplacements durables. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux objectifs relatifs à l'espace et à la biodiversité et une forte contribution aux objectifs relatifs à la santé et au climat.

- **C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable :** Bien que cette mesure puisse contribuer de manière relativement limitée à un changement de mentalité au niveau de la mobilité, on s'attend à ce qu'elle se reflète moins dans le comportement réel de circulation sur le chantier, étant donné la nature du transport. Cette mesure est toutefois pleinement mise en œuvre dans ce scénario et reçoit donc un meilleur score que dans le scénario de base. Sa contribution est jugée modérée pour les thèmes de l'espace, de la santé et de la biodiversité, et forte pour le thème du climat.

- **C9 : définir une stratégie régionale de stationnement – conclure des accords sur des tarifs de stationnement différenciés :** cette mesure peut fortement décourager le stationnement dans les espaces publics précieux des centres-villes et, par conséquent, décourager aussi fortement les déplacements en voiture vers ces centres. Cela pourrait stimuler considérablement le transfert modal dans la région de transport. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de l'espace et de la biodiversité et une forte contribution aux thèmes de la santé et du climat.
- **C10 : viser une diminution du nombre de places de stationnement (publiques et privées) :** cette mesure permettrait de réduire le nombre de places de stationnement dans les espaces publics précieux des centres-villes, ce qui laisserait plus de place à d'autres activités dans les lieux à forte valeur nodale et à haut niveau d'infrastructures. Elle pourrait également décourager les déplacements en voiture vers les centres-villes. Elle contribue donc de manière modérée aux quatre thèmes.
- **C11 : politique à deux voies en matière de stationnement des camions (stationnement sur des terrains privés au maximum et fourniture de places de stationnement centralisées) :** au niveau local, cette mesure peut conduire à une utilisation plus efficace de l'espace et contribuer de manière relativement limitée à un changement de comportement en matière de mobilité. Un changement de politique concernant le stationnement des camions semble cependant moins efficace pour atteindre certains objectifs dans les thèmes. Toutefois, étant donné que la mesure est entièrement mise en œuvre dans la région de transport dans ce scénario (contrairement au scénario de base), une contribution modérée est apportée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ**			
Pilier COMPORTEMENT	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées				
C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles				
C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles				
C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques				
C5 : décourager financièrement l'usage de la voiture (et des camions) et soutenir financièrement les moyens de transport durables (par ex. taxe kilométrique, budget mobilité, compensation des coûts supplémentaires du transfert modal pour le fret, etc.)				
C6 : décourager les déplacements en voiture dans les noyaux et les endroits où il y a beaucoup d'usagers faibles de la route				
C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes				
C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable (charte de la construction, utilisation de permis)				
C9 : définir une stratégie régionale de stationnement – conclure des accords sur des tarifs de stationnement différenciés				
C10 : viser une diminution du nombre de places de stationnement (publiques et privées)				
C11 : politique à deux voies en matière de stationnement des camions (stationnement sur des terrains privés au maximum et fourniture de places de stationnement centralisées)				

6.3.1.2.2 Pilier Espace

- **E1 : examiner de manière conjointe le réseau multimodal et les futurs développements du territoire dès le début du processus de planification, en tenant compte de la vision à long terme :** cette mesure prévoit l'adoption d'une politique spatiale bien réfléchie qui permet d'atteindre de nombreux objectifs dans le domaine de l'espace. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. La contribution aux trois autres thèmes est moins prononcée, mais reste modérée.
- **E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, en particulier dans l'environnement des gares :** Une densification qualitative dans les endroits ayant une valeur de jonction très importante, comme les environs des gares, sera certainement bénéfique aux objectifs spatiaux. Ce sera tout particulièrement vrai le long de l'axe de la Lys, qui connaît déjà une artificialisation des sols de grande envergure. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, car la réduction de la distance à parcourir peut inciter à effectuer des déplacements actifs, bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.
- **E3: appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité :** cette mesure est conforme au principe du "transit oriented development", selon lequel les noyaux ayant une forte valeur de jonction et un niveau d'infrastructure élevé sont davantage développés, ce qui peut réduire considérablement le nombre de déplacements lointains effectués par les résidents et, au contraire, stimuler le nombre de déplacements actifs ou de déplacements en transports publics. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, vu l'encouragement potentiel à effectuer des déplacements actifs, bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.
- **E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci :** si cette mesure prévoit elle aussi un développement réfléchi des pôles de développement régionaux, elle suppose des programmes complémentaires à grande échelle dans des lieux facilement accessibles, mais encore plutôt orientés vers la voiture, et aura donc un impact beaucoup moins tangible que la mesure E2. Cependant, elle est pleinement appliquée dans ce scénario (contrairement au scénario de base) et apporte donc une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité multimodale et une stratégie de restructuration régionale :** la densification qualitative et l'espace pour les entreprises dans des lieux offrant une bonne accessibilité multimodale sont bénéfiques aux objectifs spatiaux. Certainement en combinaison avec une stratégie de restructuration régionale, ces endroits peuvent faire l'objet d'un aménagement mieux réfléchi, selon les principes du "transit oriented development". Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, vu l'encouragement potentiel à effectuer des déplacements plus courts, mais aussi davantage de déplacements plus actifs vers des lieux abritant des noyaux d'activités compacts. Ces déplacements seraient bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.
- **E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau :** se concentrer davantage sur les activités économiques liées à l'eau peut entraîner une diminution du nombre de trajets routiers et assurer une utilisation plus efficace de l'espace dans les zones industrielles

déjà situées le long de la Lys. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée au thème de l'espace et une contribution plutôt limitée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat.

- **E7 : outre une densification réfléchie, procéder à une "purge" aux endroits nécessaires par un débétonnage sélectif et par la conservation et/ou la restauration des espaces ouverts :** une réduction de la dissémination des bâtiments ou le réaménagement des routes dans les zones rurales peuvent entraîner une diminution du pavage, des canalisations et déplacements superflus. En outre, le caractère ouvert ou naturel de ces zones peut être renforcé par l'augmentation des espaces ouverts contigus. Par conséquent, cette mesure contribue fortement aux thèmes de l'espace et de la biodiversité. Une réduction locale des déplacements motorisés peut également améliorer la qualité de l'air. La cohésion des espaces verts peut elle aussi être renforcée de cette manière. La mesure contribue donc de manière modérée à la santé et au climat.

- **E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables :** Une planification plus efficace des infrastructures supplémentaires prévues dans le plan de mobilité pourrait limiter dans une certaine mesure l'augmentation de l'utilisation de l'espace liée aux infrastructures de circulation dans la région de transport. En outre, l'utilisation prioritaire de moyens de transport durables encourage le nombre de déplacements actifs et l'utilisation de véhicules dont les émissions de gaz à effet de serre sont beaucoup plus faibles, voire nulles. Par conséquent, cette mesure apporte une forte contribution au thème de l'espace et une contribution modérée aux thèmes du climat, de la santé et de la biodiversité.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ**			
Pilier ESPACE	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
E1 : examiner de manière conjointe le réseau multimodal et les futurs développements du territoire dès le début du processus de planification, en tenant compte de la vision à long terme				
E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, en particulier dans l'environnement des gares				
E3 : appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité				
E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci				
E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité multimodale et une stratégie de restructuration régionale				
E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau				
E7 : outre une densification réfléchie, procéder à une "purge" aux endroits nécessaires par un débétonnage sélectif et par la conservation et/ou la restauration des espaces ouverts				
E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables et une occupation efficace de l'espace				

6.3.1.2.3 Pilier Offre en mobilité – Vélo

- **V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre :** le développement et l'amélioration de l'infrastructure cyclable supra-locale de haute qualité stimulent considérablement les déplacements actifs et, par conséquent, le bien-être physique et mental, de sorte que cette mesure contribue fortement à la santé. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce qui contribue fortement à la protection du climat. Les nouvelles infrastructures cyclables sont principalement associées à d'autres infrastructures existantes (par exemple le long de lignes de chemins de fer et de voies navigables). Il n'y a pas de contribution pour l'espace et la biodiversité.
- **V2 : étendre le réseau d'autoroutes cyclables :** le développement supplémentaire de l'infrastructure cyclable de haute qualité stimule les déplacements actifs et, par conséquent, le bien-être physique et mental, de sorte que cette mesure apporte une contribution modérée à la santé. Des autoroutes cyclables mieux reliées entre elles pourraient également encourager davantage les déplacements pendulaires à vélo. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. La mesure s'accompagne donc d'une contribution modérée pour les thèmes du climat, de l'espace et de la biodiversité également.

- **V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal) :** le déploiement d'une infrastructure cyclable supra-locale de haute qualité encourage les déplacements actifs et favorise par conséquent le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Comme la mesure se limite en grande partie à une amélioration du réseau existant, l'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Elle apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et aucune contribution pour l'espace et la biodiversité.
- **V : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers :** le développement et l'amélioration d'une infrastructure cyclable de haute qualité encouragent encore plus les déplacements actifs, ce qui favorise le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Cette mesure apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et reste sans effet pour l'espace et la biodiversité.
- **V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire :** le développement et l'amélioration d'une infrastructure cyclable de haute qualité encouragent encore plus les déplacements actifs, ce qui favorise le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Cette mesure apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et reste sans effet pour l'espace et la biodiversité.

- **V6 : instaurer des "chambres de mobilité" favorables au vélo (des zones résidentielles à circulation restreinte avec une vitesse maximale de 30 km/h et sans trafic de transit) :** en empêchant le trafic de transit de traverser les noyaux résidentiels, il est possible d'utiliser l'espace à d'autres fins dans ces zones, par exemple en aménageant des infrastructures cyclables de haute qualité. En outre, la diminution du trafic motorisé dans ces chambres de mobilité favorables aux vélos peut également améliorer la sécurité routière, la qualité de l'air et le niveau de bruit routier. Cette mesure contribue donc de manière modérée aux quatre thèmes.

- **V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région :** une offre plus importante et plus accessible en vélos partagés peut, en particulier dans les noyaux urbains, conduire à des déplacements pendulaires plus actifs à vélo ou à des déplacements récréatifs dans les environs immédiats. Selon l'endroit et la manière dont les vélos partagés sont fournis, cette mesure peut apporter une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain :** moyennant l'aménagement de points Mob bien équipés (avec par exemple des abris à vélos pratiques), le vélo peut jouer un rôle important dans le transport vers et depuis les destinations importantes de la région de transport. Par conséquent, cette mesure apporte également une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/... grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles** améliorer les possibilités de déplacements actifs et courts permettrait de fortement encourager les déplacements pendulaires courts. Cette augmentation viendrait stimuler les déplacements actifs et favoriser le bien-être physique et mental. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée au thème de la santé. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. La mesure s'accompagne donc d'une contribution modérée pour les thèmes du climat, de l'espace et de la biodiversité également.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ**			
VÉLO	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre				
V2 : étendre le réseau d'autoroutes cyclables				
V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal)				
V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers				
V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire				
V6 : instaurer des "chambres de mobilité" favorables au vélo (des zones résidentielles à circulation restreinte avec une vitesse maximale de 30 km/h et sans trafic de transit)				
V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région				
V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain				
V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/... grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles				

6.3.1.2.4 Pilier Offre en mobilité – Transports en commun

- **TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides) :** une amélioration de l'offre en trains dans les grands noyaux résidentiels dotés d'un arrêt de train important stimulera les déplacements pendulaires en train vers d'autres zones urbaines dotées d'une liaison IC, en particulier sur les longues distances (il y aura donc aussi un impact sur les véhicules-kilomètres). Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.

- **TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles :** Étendre encore le réseau et l'offre à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en train au sein de la région de transport plus attrayants pour les navetteurs qui

privilégient actuellement la voiture. Ici aussi, le train peut devenir un moyen de transport plus fiable. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.

- **TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires :** Étendre encore le réseau et l'offre à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en train au sein de la région de transport (les déplacements locaux) plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. À d'autres endroits le long de ces lignes L, le temps de trajet augmente alors, cependant. Plus spécifiquement, cet élément fondamental suppose uniquement la réouverture de la gare de Lendelede. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution limitée aux quatre thèmes.

- **TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables :** le déploiement de lignes de bus fiables entre les noyaux peut également former une alternative importante pour les déplacements régionaux pour lesquels il n'existe pas de liaisons ferroviaires. En particulier pour les trajets de moyenne distance, le potentiel de transition est élevé par rapport aux autres éléments fondamentaux relatifs aux transports en commun. Par conséquent, nous attribuons à cette mesure une forte contribution pour la santé et le climat et une contribution modérée pour les autres thèmes.**TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux :** le déploiement de lignes de bus fiables vers les principaux pôles de développement régionaux peut former une alternative importante pour les déplacements pendulaires régionaux pour lesquels il n'existe pas de liaisons ferroviaires. Il promeut également le principe spatial du développement axé sur le transport en commun dans ces pôles de développement régionaux. Le potentiel de transition estimé est plus important que pour le rail. Par conséquent, nous attribuons à cette mesure un meilleur score d'impact que les mesures TC qui précèdent, avec une forte contribution pour la santé et le climat et une contribution modérée pour les autres thèmes.

- **TC6 : étendre le réseau suburbain :** cette mesure permettra de désenclaver les noyaux de la ceinture urbaine de Courtrai vers le centre-ville et offre un potentiel pour relier les grands pôles de développement de l'agglomération de Courtrai aux gares environnantes. Elle peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Le potentiel de transition estimé est plus important que pour le rail. Par conséquent, nous attribuons à cette mesure un meilleur score d'impact que les mesures TC qui précèdent, avec une forte contribution pour la santé et le climat et une contribution modérée pour les autres thèmes.

- **TC7 : transformer le métro de Lille-Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers :** cette mesure pourrait stimuler – de manière limitée – le nombre de déplacements pendulaires transfrontaliers par les transports en commun et ainsi réduire légèrement la circulation sur l'autoroute et les routes de liaison transfrontalières. Elle apporte donc une contribution limitée aux quatre thèmes.
- **TC8 : optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin :** cette mesure prévoit le rétrécissement du maillage dans les centres des (petites) zones urbaines et augmente la desserte par les bus du centre. Étendre encore le réseau et l'offre de bus à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport et vers les centres urbains plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC9 : augmenter la fréquence AN :** étendre encore le réseau et l'offre de bus à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport et vers les centres urbains plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Cette mesure reçoit un score d'impact plus élevé que dans le scénario de base, car elle est ici pleinement mise en œuvre, avec une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC10 : renforcer le transport sur mesure au sein des zones peu desservies ; développer l'accessibilité de celles-ci grâce au transport sur mesure :** cette mesure prévoit des liaisons de transports en commun spécifiques et des zones résidentielles plus éloignées qui sont difficiles à desservir avec les transports en commun classiques. Elle pourrait légèrement stimuler l'utilisation des transports en commun et, dans certains endroits, réduire l'utilisation de la voiture. Elle aurait également un impact sur la précarité de la mobilité. Étant donné la nature limitée de la mesure, sa contribution aux quatre thèmes est plutôt restreinte.
- **TC11 : optimiser le transport des groupes cibles, aussi par l'intégration du transport sur mesure :** idem que TC10.

- **TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel :** cette mesure vise à améliorer la compétitivité du bus par rapport à la voiture et peut donc faire du déplacement en bus une alternative plus fiable. Le trafic automobile dans la région de transport diminuerait alors. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de la santé et du climat. Elle peut aussi comprendre l'aménagement de voies de bus, pour encore favoriser la fluidité du trafic. Le cas échéant, ces bandes seront construites principalement sur des sites disposant d'autres infrastructures routières existantes. Il n'y a pas de contribution pour l'espace et la biodiversité, mais également pas d'impact négatif significatif sur ces thèmes.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
TRANSPORTS EN COMMUN	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides)				
TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles				
TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires				
TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables				
TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux				
TC6 : étendre le réseau suburbain				
TC7 : transformer le métro de Lille-Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers				
TC8 : optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin				
TC9 : augmenter la fréquence AN				
TC10 : renforcer le transport sur mesure au sein des zones peu desservies ; développer l'accessibilité de celles-ci grâce au transport sur mesure				
TC11 : optimiser le transport des groupes cibles, aussi par l'intégration du transport sur mesure				
TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel				

6.3.1.2.5 Pilier Offre en mobilité – Réseau routier

- **RR1 : optimiser le réseau routier principal :** cette mesure repose sur trois objectifs importants : un déroulement plus efficace des différents flux de transport, l'amélioration de la fluidité du trafic et le renforcement de la sécurité routière. Cela apporte une contribution limitée à la santé en raison des objectifs de sécurité routière. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres. Un réseau routier plus robuste, en revanche, favorisera l'interconnexion intermodale de ce réseau, ce qui pourra ensuite faciliter la politique de localisation spatiale en ce qui concerne ces nœuds intermodaux. Cependant, l'amélioration du réseau routier principal va souvent de pair avec une artificialisation supplémentaire des sols. Par conséquent, cette mesure a un impact limité sur la santé et aucun impact sur l'espace, la biodiversité ou le climat.

- **RR2 : optimiser le réseau de base :** cette mesure repose sur trois objectifs importants : un déroulement plus efficace des différents flux de transport, l'amélioration de la fluidité du trafic et le renforcement de la sécurité routière. Cela apporte une contribution limitée à la santé en raison des objectifs de sécurité routière. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres de manière générale, mais bien une baisse des véhicules-kilomètres dans les quartiers résidentiels. Un réseau routier plus robuste, en revanche, favorisera aussi l'interconnexion intermodale de ce réseau, ce qui pourra ensuite faciliter la politique de localisation spatiale en ce qui concerne ces nœuds intermodaux. Toutefois, dans ce scénario, les améliorations apportées au réseau de base s'accompagnent explicitement d'une artificialisation supplémentaire des sols (par exemple la route périphérique d'Anzegem). Par conséquent, cette mesure a un impact modéré sur la santé, n'a aucun impact sur la biodiversité ou le climat, et se révèle contreproductive sur le plan de l'espace.
- **RR3 : maintenir les mailles interlocales obtenues à l'abri du trafic de transit :** en réduisant l'utilisation abusive des routes de raccordement dans les zones plus rurales et en les rendant adaptées à la circulation restreinte, la sécurité du trafic dans ces zones peut être améliorée. Cette mesure peut également améliorer la viabilité de la circulation routière à proximité des mailles interlocales (moins de nuisances sonores ou une meilleure qualité de l'air) et éventuellement empêcher la poursuite du pavage dans les zones agricoles. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres de manière générale, mais bien une baisse des véhicules-kilomètres dans les quartiers résidentiels. Par conséquent, cette mesure apporte "seulement" une contribution modérée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale :** un tel réseau routier de fret régional répondrait à diverses exigences de qualité, telles que la préservation des zones résidentielles, la déconnexion avec la circulation de transit dans la mesure du possible, la réduction des facteurs de détour et une connexion optimale des nœuds et des zones d'activités au réseau routier supérieur. Tout cela améliorerait l'aménagement spatial des voies d'accès aux sites industriels, la sécurité routière et la viabilité de la circulation routière dans les zones résidentielles, et pourrait réduire la longueur et la durée des transports de marchandises. Étant donné que, contrairement au scénario de base, les mesures conservatoires sont désormais incluses, nous estimons que cette mesure apporte une contribution modérée à la santé et au climat et une contribution limitée aux autres thèmes.
- **RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale :** l'usage de la voiture partagée pourrait venir remplacer la possession d'un véhicule privé, ce qui ferait réfléchir les gens à deux fois avant de prendre la voiture et libèrerait plus d'espace dans le domaine public, moins de places de parking étant alors nécessaires Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat, et une contribution limitée au thème de l'espace.
- **RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage :** encourager le covoiturage signifie plus de gens dans moins de voitures, ce qui peut se traduire par moins de trajets et moins d'émissions. Toutefois, le potentiel de transition est plutôt limité. En outre, l'extension des parkings signifie également l'occupation d'un espace supplémentaire. Aussi, cette mesure apporte une contribution limitée aux thèmes de la santé et du climat, n'a pas d'effet sur la biodiversité et est contreproductive sur le plan de l'espace.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
RÉSEAU ROUTIER	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
RR1 : optimiser le réseau routier principal				
RR2 : optimiser le réseau de base				
RR3 : maintenir les mailles interlocales obtenues à l'abri du trafic de transit				
RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale				
RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale				
RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage				
~~RR7 : imposer une réduction de la vitesse maximale sur le réseau routier principal à proximité des zones bâties~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario

6.3.1.2.6 Pilier Offre en mobilité – Réseau des voies hydrauliques

- **RVH1 : revaloriser le canal Bossuit-Courtrai (CBC) :** cette mesure peut stimuler davantage le transport de marchandises par les voies navigables, réduisant ainsi le trafic routier de marchandises. Elle peut aussi encourager la réutilisation d'aménagements spatiaux existants ou anciens le long du CBC, ce qui peut limiter l'utilisation de l'espace par des infrastructures ou des zones d'activités supplémentaires ailleurs. Cette mesure apporte donc une forte contribution au thème de l'espace et une contribution modérée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics) :** cette mesure peut également stimuler le transfert du transport de marchandises de la route vers l'eau et la réutilisation des aménagements spatiaux existants ou anciens le long du CBC, de la Lys ou de l'Escaut, ce qui peut limiter l'utilisation de l'espace par des infrastructures ou des zones d'activités supplémentaires ailleurs, mais nous nous attendons à ce que son effet soit bien moindre que celui de la mesure précédente, en partie parce que l'utilisation des quais publics est de nature plus "ad hoc". Un point d'attention est l'interférence possible avec l'élément fondamental V1 (déploiement des autoroutes cyclables). La contribution de cette mesure a donc été revue à la baisse par rapport à la mesure RVH1 : une contribution modérée au thème de l'espace et une contribution limitée aux trois autres thèmes.
- **RVH3 : entente avec les armateurs concernant le temps libre :** pas de contribution.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
RÉSEAU DES VOIES HYDRAULIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
RVH1 : revaloriser le canal Bossuit-Courtrai (CBC)				
RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics)				
RVH3 : entente avec les armateurs concernant le temps libre				

6.3.1.2.7 Pilier Offre en mobilité – Points Mob

- **PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai et Waregem :** le développement de points Mob proposant une offre étendue de transports en commun, de vélos et de véhicules partagés, ainsi que des services facilitateurs tels que des aménagements de qualité aux arrêts de bus, des abris à vélos, des places de stationnement et des distributeurs de colis, devrait stimuler de manière significative la mobilité combinée. Cela rendra l'utilisation de moyens de transport durables plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke :** le développement de points Mob proposant une offre étendue de transports en commun, de vélos et de véhicules partagés, ainsi que des services facilitateurs tels que des aménagements de qualité aux arrêts de bus, des abris à vélos, des places de stationnement et des distributeurs de colis, devrait stimuler de manière significative la mobilité combinée. Cela rendra l'utilisation de moyens de transport durables plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux :** les arrêts de transport public seront développés en tant que points Mob multimodaux avec des installations de haute qualité pour l'attente, la correspondance et le stationnement. Cela rendra l'utilisation du "transport en commun de haute qualité" (HOV) plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM4 : développer le P&R régional :** le développement du P&R à l'échelle régionale stimule le nombre de déplacements en transports publics vers les (petits) noyaux urbains de la région de transport et peut réduire la circulation automobile dans ces noyaux, ce qui améliore sa viabilité et réduit le nombre de déplacements de la périphérie des noyaux vers les centres, au profit de davantage de déplacements en transports publics. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM5 : développer des points Mob locaux** les arrêts de transport public seront développés en tant que points Mob multimodaux avec des installations de haute qualité pour l'attente, la correspondance et le stationnement. Cela rendra l'utilisation des transports en commun plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM6 : développer des points Mob de quartier :** voir PM5.
- **PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa :** cette mesure s'inscrit dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Il en résulte une diminution de la distance à parcourir pour atteindre certaines infrastructures, ce qui peut conduire à une augmentation des déplacements actifs courts ou des déplacements en transports publics vers d'autres destinations. Cela permet également de freiner l'augmentation de l'artificialisation des sols dans les endroits où la valeur de jonction est faible. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob) :** idem MP7.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
POINTS MOB	Espace	Santé	Biodiversité	Climat
PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai et Waregem				
PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke				
PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux				
PM4 : développer le P&R régional				
PM5 : développer des points Mob locaux				
PM6 : développer des points mob de quartier				
PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa				
PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob)				

6.3.1.2.8 Pilier Offre en mobilité – Nœuds logistiques

- **L1 : consolider les nœuds logistiques existants :** cette mesure vise explicitement à consolider ce qui existe déjà et non à poursuivre le développement. Il n'est donc pas question d'une quelconque contribution aux quatre thèmes.
- **L2 : développer des CTR (centres de transbordement régional) ou des CTS (centres de transbordement spécifique) le long du CBC :** cette mesure s'inscrit elle aussi dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Elle permettrait de réduire la distance que les camions doivent parcourir pour atteindre certaines installations. Toutefois, cette mesure spécifique peut affaiblir les objectifs du thème de l'espace et de la biodiversité en raison des nouveaux développements spatiaux le long du CBC, et n'apporte donc qu'une contribution limitée à ces deux thèmes. La contribution à la santé et au climat est modérée.
- **L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (RTW, LAR) :** cette mesure s'inscrit dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Elle permettrait de réduire la distance que les camions doivent parcourir pour atteindre certaines installations. Elle peut cependant compromettre les objectifs en matière d'espace, vu l'artificialisation supplémentaire des sols, et ne contribue donc que de manière limitée à ce thème. La contribution à la santé, à la biodiversité et au climat est modérée.
- **L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques :** cette mesure pourrait entraîner une augmentation de l'artificialisation des sols dans la région de transport en raison de la construction d'infrastructures routières supplémentaires. Elle s'avère donc plutôt contreproductive pour le thème de l'espace et ne devrait pas non plus contribuer au thème de la biodiversité. Elle apporterait toutefois une contribution modérée aux thèmes de la santé et du climat grâce à des itinéraires éventuellement plus courts et plus efficaces pour les camions entre le réseau routier supérieur et les nœuds logistiques et/ou au contournement des zones résidentielles, ce qui est bénéfique pour la viabilité et la sécurité du trafic au sein de ces quartiers.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
NOEUDS LOGISTIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
L1 : consolider les nœuds logistiques existants				
L2 : développer des CTR (centres de transbordement régional) ou des CTS (centres de transbordement spécifique) le long du CBC				
L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (AVCT, RTW, LAR)				
~~L4 : mettre en place des nœuds de coopération pour parvenir à un système synchromodal~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario
L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques				

6.3.1.2.9 Pillier Offre en mobilité – Réseau de mobilité en général

- **M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs :** s'ouvrir aux solutions de mobilité les plus innovantes permettrait d'appliquer toutes sortes de nouvelles technologies ou d'expériences de mobilité dans la région de transport. Pensez à de sous-systèmes d'innovation avec des modes de transport durables ou à des navettes autonomes. Nous associons à cette mesure une contribution modérée aux quatre thèmes compte tenu de sa nature innovante, bien qu'abstraite.
- **M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics (tickets et intégration tarifaire, accès en ligne, etc.) :** l'accessibilité est la meilleure arme contre la précarité de la mobilité et garantit un accès aisé des utilisateurs aux modes de transport durables. Cela peut donc stimuler les déplacements durables au détriment des déplacements en voiture. Nous associons à cette mesure une contribution modérée aux quatre thèmes compte tenu de sa nature innovante, bien qu'abstraite.
- **M3 : assurer le verdissement du parc automobile :** cette mesure fait suite à l'objectif flamand d'appliquer le verdissement à toutes les catégories de véhicules et de faire en sorte que seuls des véhicules à zéro émission circulent encore dans les centres-villes à partir de 2025. Aussi, elle apporte une forte contribution aux thèmes de la santé et du climat, ainsi qu'une contribution modérée aux thèmes de l'espace et de la biodiversité.
- **M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge :** cette mesure vise à encourager le passage à des véhicules plus respectueux de l'environnement en fournissant des installations de recharge accessibles, sûres et conviviales dans la région pour les véhicules personnels, les véhicules partagés et les camions. Elle apporte donc une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **M5 : instaurer des zones de basses émissions dans les plus grands centres urbains :** l'interdiction des véhicules les plus polluants dans les centres urbains peut réduire considérablement l'utilisation des voitures les plus polluantes et encourager ainsi le recours à des alternatives plus vertes, au moins dans l'environnement urbain. Par conséquent, cette mesure est principalement évaluée pour les centres urbains de la région de transport. Elle se voit attribuer une forte contribution pour les thèmes de la santé et du climat grâce au potentiel considérable d'amélioration de la qualité de l'air dans les centres-villes et une contribution modérée pour les thèmes de l'espace et de la biodiversité.
- **M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier :** cette mesure prévoit des mesures de réduction du bruit telles que des écrans, le choix réfléchi du type de revêtement routier, l'extension des espaces verts dans les espaces publics, etc. À ce titre, elle apporte une forte contribution aux thèmes de la santé, du climat et de la biodiversité et une contribution plutôt modérée au thème de l'espace.

- **M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles :** pensez ici au "bibliobus" et aux navettes gratuites vers le marché, qui permettent aux gens de moins se déplacer pour accéder à certains services ou infrastructures. Une telle mesure est particulièrement bénéfique pour la santé des personnes à mobilité physique réduite. Son impact sur les quatre thèmes est toutefois plus faible que celui des mesures ci-dessus, et sa contribution est donc limitée.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
RÉSEAU DE MOBILITÉ EN GÉNÉRAL	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs				
M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics (tickets et intégration tarifaire, accès en ligne, etc.)				
M3 : assurer le verdissement du parc automobile				
M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge				
M5 : instaurer des zones de basses émissions dans les plus grands centres urbains				
M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier				
M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles				

6.3.1.3 *Scénario de transition axé sur le fret*

6.3.1.3.1 Pilier Comportement

- **C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées :** cette mesure peut apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles :** cette mesure peut également apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles :** cette mesure peut également apporter une contribution relativement limitée au changement de comportement en matière de mobilité et contribue donc modérément aux objectifs en matière d'espace, de santé, de biodiversité et de climat.
- **C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques :** la province de Flandre occidentale peut présenter des résultats positifs en matière de transfert modal chez les collaborateurs des entreprises qui ont participé à la "testkaravaan". Cela montre que ce type de mesures peut contribuer à l'adoption d'un nouveau comportement en matière de mobilité. Ces actions sont toutefois fort ciblées et se reflèteront donc moins dans le comportement réel des usagers de la route à l'échelle de toute la région de transport. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **C5 : décourager financièrement l'usage de la voiture (et des camions) et soutenir financièrement les moyens de transport durables (par ex. taxe kilométrique, budget mobilité, compensation des coûts supplémentaires du transfert modal pour le fret, etc.) :** cette mesure peut principalement décourager l'utilisation des voitures et des camions, notamment pour les trajets de longue distance. Elle permettrait aussi de réduire considérablement l'utilisation des véhicules motorisés pour renforcer le transfert modal au sein de la région de transport. Étant donné que ce scénario de transition met l'accent sur un transport de marchandises durable et fluide dans la région de transport, un score plus élevé est appliqué à la contribution de cette mesure que dans le scénario de transition mettant l'accent sur la viabilité. Bien que légèrement moindre pour les thèmes de l'espace et de la biodiversité, la contribution reste notée comme modérée ; pour les thèmes de la santé et du climat, elle est forte.
- **C6 : décourager les déplacements en voiture dans les noyaux et les endroits où il y a beaucoup d'usagers faibles de la route :** La réduction du trafic automobile dans les noyaux résidentiels a un impact positif sur les objectifs de sécurité routière et de qualité de l'air, raison pour laquelle cette mesure s'accompagne d'une forte contribution à la santé et au climat. La contribution aux thèmes de l'espace et de la biodiversité est modérée.

- **C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes :** Cette mesure peut contribuer sensiblement à modifier les comportements en matière de mobilité en stimulant le télétravail et les déplacements durables. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux objectifs relatifs à l'espace et à la biodiversité et une forte contribution aux objectifs relatifs à la santé et au climat.

- **C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable :** Bien que cette mesure puisse contribuer de manière relativement limitée à un changement de mentalité au niveau de la mobilité, on s'attend à ce qu'elle se reflète moins dans le comportement réel de circulation sur le chantier, étant donné la nature du transport. Cette mesure est toutefois pleinement mise en œuvre dans ce scénario et reçoit donc un meilleur score que dans le scénario de base. Sa

contribution est jugée modérée pour les thèmes de l'espace, de la santé et de la biodiversité, et forte pour le thème du climat.

- **C9 : définir une stratégie régionale de stationnement – conclure des accords sur des tarifs de stationnement différenciés :** cette mesure peut fortement décourager le stationnement dans les espaces publics précieux des centres-villes et, par conséquent, décourager aussi fortement les déplacements en voiture vers ces centres. Cela pourrait stimuler considérablement le transfert modal dans la région de transport. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de l'espace et de la biodiversité et une forte contribution aux thèmes de la santé et du climat.
- **C10 : viser une diminution du nombre de places de stationnement (publiques et privées) :** cette mesure permettrait de réduire le nombre de places de stationnement dans les espaces publics précieux des centres-villes, ce qui laisserait plus de place à d'autres activités dans les lieux à forte valeur nodale et à haut niveau d'infrastructures. Elle pourrait également décourager les déplacements en voiture vers les centres-villes. Elle contribue donc de manière modérée aux quatre thèmes.
- **C11 : politique à deux voies en matière de stationnement des camions (stationnement sur des terrains privés au maximum et fourniture de places de stationnement centralisées) :** ici aussi, cette mesure peut contribuer de manière relativement limitée à un changement de comportement en matière de mobilité. Un changement de politique concernant le stationnement des camions semble cependant moins efficace pour atteindre certains objectifs dans les thèmes. Toutefois, étant donné que la mesure est entièrement mise en œuvre dans la région de transport dans ce scénario (contrairement au scénario de base), une contribution modérée est apportée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET**			
Pilier COMPORTEMENT	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées				
C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles				
C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles				
C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques				
C5 : décourager financièrement l'usage de la voiture (et des camions) et soutenir financièrement les moyens de transport durables (par ex. taxe kilométrique, budget mobilité, compensation des coûts supplémentaires du transfert modal pour le fret, etc.)				
C6 : décourager les déplacements en voiture dans les noyaux et les endroits où il y a beaucoup d'usagers faibles de la route				
C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes				
C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable (charte de la construction, utilisation de permis)				
C9 : définir une stratégie régionale de stationnement – conclure des accords sur des tarifs de stationnement différenciés				
C10 : viser une diminution du nombre de places de stationnement (publiques et privées)				
C11 : politique à deux voies en matière de stationnement des camions (stationnement sur des terrains privés au maximum et fourniture de places de stationnement centralisées)				

6.3.1.3.2 Pilier Espace

- **E1 : examiner de manière conjointe le réseau multimodal et les futurs développements du territoire dès le début du processus de planification, en tenant compte de la vision à long terme :** cette mesure prévoit l'adoption d'une politique spatiale bien réfléchie qui permet d'atteindre de nombreux objectifs dans le domaine de l'espace. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. La contribution aux trois autres thèmes est moins prononcée, mais reste modérée.
- **E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, en particulier dans l'environnement des gares :** Une densification qualitative dans les endroits ayant une valeur de jonction très importante, comme les environs des gares, sera certainement bénéfique aux objectifs spatiaux. Ce sera tout particulièrement vrai le long de l'axe de la Lys, qui connaît déjà une artificialisation des sols de grande envergure. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, car la réduction de la distance à parcourir peut inciter à effectuer des déplacements actifs, bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.
- **E3 : appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité :** cette mesure est conforme au principe du "transit oriented development", selon lequel les noyaux ayant une forte valeur de jonction et un niveau d'infrastructure élevé sont davantage développés, ce qui peut réduire considérablement le nombre de déplacements lointains effectués par les résidents et, au contraire, stimuler le nombre de déplacements actifs ou de déplacements en transports publics. Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, vu l'encouragement potentiel à effectuer des déplacements actifs, bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.
- **E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci :** si cette mesure prévoit elle aussi un développement réfléchi des pôles de développement régionaux, elle suppose des programmes complémentaires à grande échelle dans des lieux facilement accessibles, mais encore plutôt orientés vers la voiture, et aura donc un impact beaucoup moins tangible que la mesure E2. Cependant, elle est pleinement appliquée dans ce scénario (contrairement au scénario de base) et apporte donc une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité multimodale et une stratégie de restructuration régionale :** la densification qualitative et l'espace pour les entreprises dans des lieux offrant une bonne accessibilité multimodale sont bénéfiques aux objectifs spatiaux. Certainement en combinaison avec une stratégie de restructuration régionale, ces endroits peuvent faire l'objet d'un aménagement mieux réfléchi, selon les principes du "transit oriented development". Aussi, cette mesure contribue fortement au thème de l'espace. Il est question d'une contribution modérée aux trois autres thèmes également, vu l'encouragement potentiel à effectuer des déplacements plus courts, mais aussi davantage de déplacements plus actifs vers des lieux abritant des noyaux d'activités compacts. Ces déplacements seraient bénéfiques à la fois pour la santé et pour le climat. En outre, une densification intelligente au sein de l'environnement bâti peut éviter une artificialisation supplémentaire des sols des zones plus rurales, dotées d'importantes richesses naturelles.
- **E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau :** se concentrer davantage sur les activités économiques liées à l'eau peut entraîner une diminution du nombre de trajets routiers et assurer une utilisation plus efficace de l'espace dans les zones industrielles

déjà situées le long de la Lys. Élaborée de manière plus approfondie dans ce scénario, cette mesure obtient donc un score plus élevé ici. Elle apporte une forte contribution au thème de l'espace et une contribution modérée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat.

- **E7 : outre une densification réfléchie, procéder à une "purge" aux endroits nécessaires par un débétonnage sélectif et par la conservation et/ou la restauration des espaces ouverts :** une réduction de la dissémination des bâtiments ou le réaménagement des routes dans les zones rurales peuvent entraîner une diminution du pavage, des canalisations et déplacements superflus. En outre, le caractère ouvert ou naturel de ces zones peut être renforcé par l'augmentation des espaces ouverts contigus. Par conséquent, cette mesure contribue fortement aux thèmes de l'espace et de la biodiversité. Une réduction locale des déplacements motorisés peut également améliorer la qualité de l'air. La cohésion des espaces verts peut elle aussi être renforcée de cette manière. La mesure contribue donc de manière modérée à la santé et au climat.

- **E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables :** Une planification plus efficace des infrastructures supplémentaires prévues dans le plan de mobilité pourrait limiter dans une certaine mesure l'augmentation de l'utilisation de l'espace liée aux infrastructures de circulation dans la région de transport. En outre, l'utilisation prioritaire de moyens de transport durables encourage le nombre de déplacements actifs et l'utilisation de véhicules dont les émissions de gaz à effet de serre sont beaucoup plus faibles, voire nulles. Par conséquent, cette mesure apporte une forte contribution au thème de l'espace et une contribution modérée aux thèmes du climat, de la santé et de la biodiversité.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET**			
Pilier ESPACE	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
E1 : examiner de manière conjointe le réseau multimodal et les futurs développements du territoire dès le début du processus de planification, en tenant compte de la vision à long terme				
E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, en particulier dans l'environnement des gares				
E3 : appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité				
E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci				
E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité multimodale et une stratégie de restructuration régionale				
E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau				
E7 : outre une densification réfléchie, procéder à une "purge" aux endroits nécessaires par un débétonnage sélectif et par la conservation et/ou la restauration des espaces ouverts				
E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables et une occupation efficace de l'espace				

6.3.1.3.3 Pilier Offre en mobilité – Vélo

- **V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre :** Le développement et l'amélioration de l'infrastructure cyclable supra-locale de haute qualité stimulent considérablement les déplacements actifs et, par conséquent, le bien-être physique et mental, de sorte que cette mesure contribue fortement à la santé. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre, ce qui contribue fortement à la protection du climat. Les nouvelles infrastructures cyclables sont principalement associées à d'autres infrastructures existantes (par exemple le long de lignes de chemins de fer et de voies navigables). Il n'y a pas de contribution pour l'espace et la biodiversité.
- **V2 : étendre le réseau d'autoroutes cyclables :** le développement supplémentaire de l'infrastructure cyclable de haute qualité stimule les déplacements actifs et, par conséquent, le bien-être physique et mental, de sorte que cette mesure apporte une contribution modérée à la santé. Des autoroutes cyclables mieux reliées entre elles pourraient également encourager davantage les déplacements pendulaires à vélo. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. La mesure s'accompagne donc d'une contribution modérée pour les thèmes du climat, de l'espace et de la biodiversité également.

- **V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal) :** le déploiement d'une infrastructure cyclable supra-locale de haute qualité encourage les déplacements actifs et favorise par conséquent le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Comme la mesure se limite en grande partie à une amélioration du réseau existant, l'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Elle apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et aucune contribution pour l'espace et la biodiversité.
- **V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers :** le développement et l'amélioration d'une infrastructure cyclable de haute qualité encouragent encore plus les déplacements actifs, ce qui favorise le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Cette mesure apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et reste sans effet pour l'espace et la biodiversité.
- **V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire :** le développement et l'amélioration d'une infrastructure cyclable de haute qualité encouragent encore plus les déplacements actifs, ce qui favorise le bien-être physique et mental. De même, une augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'impact est moindre que celui des autoroutes cyclables. Cette mesure apporte donc une contribution modérée pour la santé et le climat, et reste sans effet pour l'espace et la biodiversité.

- **V6 : instaurer des "chambres de mobilité" favorables au vélo (des zones résidentielles à circulation restreinte avec une vitesse maximale de 30 km/h et sans trafic de transit) :** en empêchant le trafic de transit de traverser les noyaux résidentiels, il est possible d'utiliser l'espace à d'autres fins dans ces zones, par exemple en aménageant des infrastructures cyclables de haute qualité. En outre, la diminution du trafic motorisé dans ces chambres de mobilité favorables aux vélos peut également améliorer la sécurité routière, la qualité de l'air et le niveau de bruit routier. Cette mesure contribue donc de manière modérée aux quatre thèmes.

- **V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région :** une offre plus importante et plus accessible en vélos partagés peut, en particulier dans les noyaux urbains, conduire à des déplacements pendulaires plus actifs à vélo ou à des déplacements récréatifs dans les environs immédiats. Selon l'endroit et la manière dont les vélos partagés sont fournis, cette mesure peut apporter une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain :** moyennant l'aménagement de points Mob bien équipés (avec par exemple des abris à vélos pratiques), le vélo peut jouer un rôle important dans le transport vers et depuis les destinations importantes de la région de transport. Par conséquent, cette mesure apporte également une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/... grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles** améliorer les possibilités de déplacements actifs et courts permettrait de fortement encourager les déplacements pendulaires courts. Cette augmentation viendrait stimuler les déplacements actifs et favoriser le bien-être physique et mental. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée au thème de la santé. De même, une forte augmentation du nombre de déplacements actifs peut se traduire par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. La mesure s'accompagne donc d'une contribution modérée pour les thèmes du climat, de l'espace et de la biodiversité également.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET**			
VÉLO	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre				
V2 : étendre le réseau d'autoroutes cyclables				
V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal)				
V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers				
V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire				
V6 : instaurer des "chambres de mobilité" favorables au vélo (des zones résidentielles à circulation restreinte avec une vitesse maximale de 30 km/h et sans trafic de transit)				
V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région				
V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain				
V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/... grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles				

6.3.1.3.4 Pilier Offre en mobilité – Transports en commun

- **TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides) :** une amélioration de l'offre en trains dans les grands noyaux résidentiels dotés d'un arrêt de train important stimulera les déplacements pendulaires en train vers d'autres zones urbaines dotées d'une liaison IC, en particulier sur les longues distances (il y aura donc aussi un impact sur les véhicules-kilomètres). Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.

- **TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles :** Étendre encore le réseau et l'offre à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en train au sein de la région de transport plus attrayants pour les navetteurs qui

privilégient actuellement la voiture. Ici aussi, le train peut devenir un moyen de transport plus fiable. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.

- **TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires :** Étendre encore le réseau et l'offre à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en train au sein de la région de transport (les déplacements locaux) plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. À d'autres endroits le long de ces lignes L, le temps de trajet augmente alors, cependant. Plus spécifiquement, cet élément fondamental suppose uniquement la réouverture de la gare de Lendelede. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution limitée aux quatre thèmes.

- **TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables :** le déploiement de lignes de bus fiables entre les noyaux peut également former une alternative importante pour les déplacements régionaux pour lesquels il n'existe pas de liaisons ferroviaires. En particulier pour les trajets de moyenne distance, le potentiel de transition est élevé par rapport aux autres éléments fondamentaux relatifs aux transports en commun. Par conséquent, nous attribuons à cette mesure une forte contribution pour la santé et le climat et une contribution modérée pour les autres thèmes.**TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux :** le déploiement de lignes de bus fiables vers les principaux pôles de développement régionaux peut former une alternative importante pour les déplacements pendulaires régionaux pour lesquels il n'existe pas de liaisons ferroviaires. Il promeut également le principe spatial du développement axé sur le transport en commun dans ces pôles de développement régionaux. Le potentiel de transition estimé est plus important que pour le rail. Par conséquent, nous attribuons à cette mesure un meilleur score d'impact que les mesures TC qui précèdent, avec une forte contribution pour la santé et le climat et une contribution modérée pour les autres thèmes.
- **TC6 : étendre le réseau suburbain :** cette mesure permettra de désenclaver les noyaux de la ceinture urbaine de Courtrai vers le centre-ville et offre un potentiel pour relier les grands pôles de développement de l'agglomération de Courtrai aux gares environnantes. Elle peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Le potentiel de transition estimé est plus important que pour le rail. Par conséquent, nous attribuons à cette mesure un meilleur score d'impact que les mesures TC qui précèdent, avec une forte contribution pour la santé et le climat et une contribution modérée pour les autres thèmes.

- **TC7 : transformer le métro de Lille-Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers :** cette mesure pourrait stimuler – de manière limitée – le nombre de déplacements pendulaires transfrontaliers par les transports en commun et ainsi réduire légèrement la circulation sur l'autoroute et les routes de liaison transfrontalières. Elle apporte donc une contribution limitée aux quatre thèmes.
- **TC8 : optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin :** cette mesure prévoit le rétrécissement du maillage dans les centres des (petites) zones urbaines et augmente la desserte par les bus du centre. Étendre encore le réseau et l'offre de bus à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport et vers les centres urbains plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **TC9 : augmenter la fréquence AN :** Étendre encore le réseau et l'offre de bus à l'échelle locale peut également rendre les déplacements en transports en commun au sein de la région de transport et vers les centres urbains plus attrayants pour les navetteurs qui privilégient actuellement la voiture. Cette mesure reçoit un score d'impact plus élevé que dans le scénario de base, car elle est ici pleinement mise en œuvre, avec une contribution modérée aux quatre thèmes.**TC10 : renforcer le transport sur mesure au sein des zones peu desservies ; développer l'accessibilité de celles-ci grâce au transport sur mesure :** cette mesure prévoit des liaisons de transports en commun spécifiques et des zones résidentielles plus éloignées qui sont difficiles à desservir avec les transports en commun classiques. Elle pourrait légèrement stimuler l'utilisation des transports en commun et, dans certains endroits, réduire l'utilisation de la voiture. Elle aurait également un impact sur la précarité de la mobilité. Étant donné la nature limitée de la mesure, sa contribution aux quatre thèmes est plutôt restreinte.
- **TC11 : optimiser le transport des groupes cibles, aussi par l'intégration du transport sur mesure :** idem que TC10.

- **TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel :** cette mesure vise à améliorer la compétitivité du bus par rapport à la voiture et peut donc faire du déplacement en bus une alternative plus fiable. Le trafic automobile dans la région de transport diminuerait alors. Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de la santé et du climat. Elle peut aussi comprendre l'aménagement de voies de bus, pour encore favoriser la fluidité du trafic. Le cas échéant, ces bandes seront construites principalement sur des sites disposant d'autres infrastructures routières existantes. Il n'y a pas de contribution pour l'espace et la biodiversité, mais également pas d'impact négatif significatif sur ces thèmes.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET**			
TRANSPORTS EN COMMUN	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides)				
TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles				
TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires				
TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables				
TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux				
TC6 : étendre le réseau suburbain				
TC7 : transformer le métro de Lille-Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers				
TC8 : optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin				
TC9 : augmenter la fréquence AN				
TC10 : renforcer le transport sur mesure au sein des zones peu desservies ; développer l'accessibilité de celles-ci grâce au transport sur mesure				
TC11 : optimiser le transport des groupes cibles, aussi par l'intégration du transport sur mesure				
TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel				

6.3.1.3.5 Pilier Offre en mobilité – Réseau routier

- **RR1 : optimiser le réseau routier principal :** cette mesure repose sur trois objectifs importants : un déroulement plus efficace des différents flux de transport, l'amélioration de la fluidité du trafic et le renforcement de la sécurité routière. Cela apporte une contribution limitée à la santé en raison des objectifs de sécurité routière. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres. Un réseau routier plus robuste, en revanche, favorisera l'interconnexion intermodale de ce réseau, ce qui pourra ensuite faciliter la politique de localisation spatiale en ce qui concerne ces nœuds intermodaux. Cependant, l'amélioration du réseau routier principal va souvent de pair avec une artificialisation supplémentaire des sols. Par conséquent, cette mesure a un impact limité sur la santé et aucun impact sur l'espace, la biodiversité ou le climat.

- **RR2 : optimiser le réseau de base :** cette mesure repose sur trois objectifs importants : un déroulement plus efficace des différents flux de transport, l'amélioration de la fluidité du trafic et le renforcement de la sécurité routière. Cela apporte une contribution limitée à la santé en raison des objectifs de sécurité routière. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres de manière générale, mais bien une baisse des véhicules-kilomètres dans les quartiers résidentiels. Un réseau routier plus robuste, en revanche, favorisera aussi l'interconnexion intermodale de ce réseau, ce qui pourra ensuite faciliter la politique de localisation spatiale en ce qui concerne ces nœuds intermodaux. Toutefois, dans ce scénario, les améliorations apportées au réseau de base s'accompagnent explicitement d'une artificialisation supplémentaire des sols (par exemple la route périphérique d'Anzegem). Par conséquent, cette mesure a un impact modéré sur la santé, n'a aucun impact sur la biodiversité ou le climat, et se révèle contreproductive sur le plan de l'espace.
- **RR3 : maintenir les mailles interlocales obtenues à l'abri du trafic de transit :** en réduisant l'utilisation abusive des routes de raccordement dans les zones plus rurales et en les rendant adaptées à la circulation restreinte, la sécurité du trafic dans ces zones peut être améliorée. Cette mesure peut également améliorer la viabilité de la circulation routière à proximité des mailles interlocales (moins de nuisances sonores ou une meilleure qualité de l'air) et éventuellement empêcher la poursuite du pavage dans les zones agricoles. L'effet dissuasif de l'utilisation du réseau sous-jacent n'entraîne pas une diminution de l'utilisation de la voiture ou des véhicules-kilomètres de manière générale, mais bien une baisse des véhicules-kilomètres dans les quartiers résidentiels. Par conséquent, cette mesure apporte "seulement" une contribution modérée aux thèmes de l'espace, de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale :** un tel réseau routier de fret régional répondrait à diverses exigences de qualité, telles que la préservation des zones résidentielles, la déconnexion avec la circulation de transit dans la mesure du possible, la réduction des facteurs de détour et une connexion optimale des nœuds et des zones d'activités au réseau routier supérieur. Tout cela améliorerait l'aménagement spatial des voies d'accès aux sites industriels, la sécurité routière et la viabilité de la circulation routière dans les zones résidentielles, et pourrait réduire la longueur et la durée des transports de marchandises. Étant donné que, contrairement au scénario de base, les mesures conservatoires sont désormais incluses, nous estimons que cette mesure apporte une contribution modérée à la santé et au climat et une contribution limitée aux autres thèmes.**RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale :** l'usage de la voiture partagée pourrait venir remplacer la possession d'un véhicule privé, ce qui ferait réfléchir les gens à deux fois avant de prendre la voiture et libèrerait plus d'espace dans le domaine public, moins de places de parking étant alors nécessaires Par conséquent, cette mesure apporte une contribution modérée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat, et une contribution limitée au thème de l'espace.
- **RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage :** encourager le covoiturage signifie plus de gens dans moins de voitures, ce qui peut se traduire par moins de trajets et moins d'émissions. Toutefois, le potentiel de transition est plutôt limité. En outre, l'extension des parkings signifie également l'occupation d'un espace supplémentaire. Aussi, cette mesure apporte une contribution limitée aux thèmes de la santé et du climat, n'a pas d'effet sur la biodiversité et est contreproductive sur le plan de l'espace.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET			
RÉSEAU ROUTIER	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
RR1 : optimiser le réseau routier principal				
RR2 : optimiser le réseau de base				
RR3 : maintenir les mailles interlocales obtenues à l'abri du trafic de transit				
RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale				
RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale				
RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage				
~~RR7 : imposer une réduction de la vitesse maximale sur le réseau routier principal à proximité des zones bâties~~	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario	non applicable dans ce scénario

6.3.1.3.6 Pilier Offre en mobilité – Réseau des voies hydrauliques

- **RVH1 : revaloriser le canal Bossuit-Courtrai (CBC) :** cette mesure peut stimuler davantage le transport de marchandises par les voies navigables, réduisant ainsi le trafic routier de marchandises. Elle peut aussi encourager la réutilisation d'aménagements spatiaux existants ou anciens le long du CBC, ce qui peut limiter l'utilisation de l'espace par des infrastructures ou des zones d'activités supplémentaires ailleurs. Cette mesure apporte donc une forte contribution au thème de l'espace et une contribution modérée aux thèmes de la santé, de la biodiversité et du climat.
- **RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics) :** cette mesure peut également stimuler le transfert du transport de marchandises de la route vers l'eau, ainsi que la réutilisation d'infrastructures existantes (ou anciennes) le long du CBC, de la Lys ou de l'Escaut. Contrairement à la situation dans les scénarios précédents, cette mesure est ici déployée de manière plus intensive. L'utilisation plutôt "ad hoc" dont font l'objet les quais publics pourrait devenir plus structurelle et, en principe, entraîner un glissement plus prononcé du trafic local de marchandises de la route vers l'eau, pour ainsi limiter les kilomètres parcourus sur route. En ce qui concerne la limitation de l'artificialisation des sols par des infrastructures ou zones d'activités supplémentaires ailleurs cependant, l'impact devrait être moindre que celui observé avec la mesure RVH1. Une utilisation plus intensive des quais augmente par ailleurs le risque d'interférence avec l'élément fondamental V1 (déploiement des autoroutes cyclables). La contribution de cette mesure a donc été revue à la baisse par rapport à la mesure RVH1 : une contribution modérée au thème de l'espace et une contribution limitée pour la biodiversité.
- **RVH3 : entente avec les armateurs concernant le temps libre :** pas de contribution.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET			
RÉSEAU DES VOIES HYDRAULIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
RVH1 : revaloriser le canal Bossuit-Courtrai (CBC)				
RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics)				
RVH3 : entente avec les armateurs concernant le temps libre				

6.3.1.3.7 Pilier Offre en mobilité – Points Mob

- **PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai et Waregem :** le développement de points Mob proposant une offre étendue de transports en commun, de vélos et de véhicules partagés, ainsi que des services facilitateurs tels que des aménagements de qualité aux arrêts de bus, des abris à vélos, des places de stationnement et des distributeurs de colis, devrait stimuler de manière significative la mobilité combinée. Cela rendra l'utilisation de moyens de transport durables plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke :** le développement de points Mob proposant une offre étendue de transports en commun, de vélos et de véhicules partagés, ainsi que des services facilitateurs tels que des aménagements de qualité aux arrêts de bus, des abris à vélos, des places de stationnement et des distributeurs de colis, devrait stimuler de manière significative la mobilité combinée. Cela rendra l'utilisation de moyens de transport durables plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux :** les arrêts de transport public seront développés en tant que points Mob multimodaux avec des installations de haute qualité pour l'attente, la correspondance et le stationnement. Cela rendra l'utilisation du "transport en commun de haute qualité" (HOV) plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement qualitatif de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM4 : développer le P&R régional :** le développement du P&R à l'échelle régionale stimule le nombre de déplacements en transports publics vers les (petits) noyaux urbains de la région de transport et peut réduire la circulation automobile dans ces noyaux, ce qui améliore sa viabilité et réduit le nombre de déplacements de la périphérie des noyaux vers les centres, au profit de davantage de déplacements en transports publics. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM5 : développer des points Mob locaux** les arrêts de transport public seront développés en tant que points Mob multimodaux avec des installations de haute qualité pour l'attente, la correspondance et le stationnement. Cela rendra l'utilisation des transports en commun plus attrayante et plus facile, ce qui pourrait réduire le nombre de déplacements en véhicules motorisés privés. Cela implique également un aménagement de l'espace dans les lieux à forte valeur nodale et autour des nœuds stratégiques de transport collectif. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM6 : développer des points Mob de quartier :** voir PM5.
- **PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa :** cette mesure s'inscrit dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Il en résulte une diminution de la distance à parcourir pour atteindre certaines infrastructures, ce qui peut conduire à une augmentation des déplacements actifs courts ou des déplacements en transports publics vers d'autres destinations. Cela permet également de freiner l'augmentation de l'artificialisation des sols dans les endroits où la valeur de jonction est faible. Il est donc question d'une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob) :** idem MP7.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET			
POINTS MOB	Espace	Santé	Biodiversité	Climat
PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai et Waregem				
PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke				
PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux				
PM4 : développer le P&R régional				
PM5 : développer des points Mob locaux				
PM6 : développer des points mob de quartier				
PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa				
PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob)				

6.3.1.3.8 Pilier Offre en mobilité – Nœuds logistiques

- **L1 : consolider les nœuds logistiques existants :** cette mesure vise explicitement à consolider ce qui existe déjà et non à poursuivre le développement. Il n'est donc pas question d'une quelconque contribution aux quatre thèmes.
- **L2 : développer des CTR (centres de transbordement régional) ou des CTS (centres de transbordement spécifique) le long du CBC :** cette mesure s'inscrit elle aussi dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Elle permettrait de réduire la distance que les camions doivent parcourir pour atteindre certaines installations. Toutefois, cette mesure spécifique peut affaiblir les objectifs du thème de l'espace et de la biodiversité en raison des nouveaux développements spatiaux le long du CBC, et n'apporte donc qu'une contribution limitée à ces deux thèmes. La contribution à la santé et au climat est modérée.
- **L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (AVCT, RTW, LAR) :** cette mesure s'inscrit dans un développement de type "transit oriented", qui prévoit un développement du territoire plus intense à proximité directe de nœuds importants. Elle permettrait de réduire la distance que les camions doivent parcourir pour atteindre certaines installations. Elle peut cependant compromettre les objectifs en matière d'espace, vu l'artificialisation supplémentaire des sols, et ne contribue donc que de manière limitée à ce thème. La contribution à la santé, à la biodiversité et au climat est modérée.
- **L4 : mettre en place des nœuds de coopération pour parvenir à un système synchromodal :** cette mesure vise essentiellement à parvenir à un transport de marchandises plus efficace (c'est-à-dire un transit fluide) dans la région de transport. Comme elle implique en grande partie la consolidation d'une situation existante, sa contribution aux quatre thèmes est plutôt limitée.
- **L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques :** cette mesure pourrait entraîner une augmentation de l'artificialisation des sols dans la région de transport en raison de la construction d'infrastructures routières supplémentaires. Elle s'avère donc plutôt contreproductive pour le thème de l'espace et ne devrait pas non plus contribuer au thème de la biodiversité. Elle apporterait toutefois une contribution modérée aux thèmes de la santé et du climat grâce à des itinéraires éventuellement plus courts et plus efficaces pour les camions entre le réseau routier supérieur et les nœuds logistiques et/ou au contournement des zones résidentielles, ce qui est bénéfique pour la viabilité et la sécurité du trafic au sein de ces quartiers.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET			
NOEUDS LOGISTIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
L1 : consolider les nœuds logistiques existants				
L2 : développer des CTR (centres de transbordement régional) ou des CTS (centres de transbordement spécifique) le long du CBC				
L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (AVCT, RTW, LAR)				
L4 : mettre en place des nœuds de coopération pour parvenir à un système synchromodal				
L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques				

6.3.1.3.9 Pillier Offre en mobilité – Réseau de mobilité en général

- **M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs :** s'ouvrir aux solutions de mobilité les plus innovantes permettrait d'appliquer toutes sortes de nouvelles technologies ou d'expériences de mobilité dans la région de transport. Pensez à de sous-systèmes d'innovation avec des modes de transport durables ou à des navettes autonomes. Nous associons à cette mesure une contribution modérée aux quatre thèmes compte tenu de sa nature innovante, bien qu'abstraite.
- **M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics (tickets et intégration tarifaire, accès en ligne, etc.) :** l'accessibilité est la meilleure arme contre la précarité de la mobilité et garantit un accès aisé des utilisateurs aux modes de transport durables. Cela peut donc stimuler les déplacements durables au détriment des déplacements en voiture. Nous associons à cette mesure une contribution modérée aux quatre thèmes compte tenu de sa nature innovante, bien qu'abstraite.
- **M3 : assurer le verdissement du parc automobile :** cette mesure fait suite à l'objectif flamand d'appliquer le verdissement à toutes les catégories de véhicules et de faire en sorte que seuls des véhicules à zéro émission circulent encore dans les centres-villes à partir de 2025. Aussi, elle apporte une forte contribution aux thèmes de la santé et du climat, ainsi qu'une contribution modérée aux thèmes de l'espace et de la biodiversité.
- **M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge :** cette mesure vise à encourager le passage à des véhicules plus respectueux de l'environnement en fournissant des installations de recharge accessibles, sûres et conviviales dans la région pour les véhicules personnels, les véhicules partagés et les camions. Elle apporte donc une contribution modérée aux quatre thèmes.
- **M5 : instaurer des zones de basses émissions dans les plus grands centres urbains :** l'interdiction des véhicules les plus polluants dans les centres urbains peut réduire considérablement l'utilisation des voitures les plus polluantes et encourager ainsi le recours à des alternatives plus vertes, au moins dans l'environnement urbain. Par conséquent, cette mesure est principalement évaluée pour les centres urbains de la région de transport. Elle se voit attribuer une forte contribution pour les thèmes de la santé et du climat grâce au potentiel considérable d'amélioration de la qualité de l'air dans les centres-villes et une contribution modérée pour les thèmes de l'espace et de la biodiversité.
- **M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier :** cette mesure prévoit des mesures de réduction du bruit telles que des écrans, le choix réfléchi du type de revêtement routier, l'extension des espaces verts dans les espaces publics, etc. À ce titre, elle apporte une forte contribution aux thèmes de la santé, du climat et de la biodiversité et une contribution plutôt modérée au thème de l'espace.

- **M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles :** pensez ici au "bibliobus" et aux navettes gratuites vers le marché, qui permettent aux gens de moins se déplacer pour accéder à certains services ou infrastructures. Une telle mesure est particulièrement bénéfique pour la santé des personnes à mobilité physique réduite. Son impact sur les quatre thèmes est toutefois plus faible que celui des mesures ci-dessus, et sa contribution est donc limitée.

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	**THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION FRET**			
RÉSEAU DE MOBILITÉ EN GÉNÉRAL	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs				
M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics (tickets et intégration tarifaire, accès en ligne, etc.)				
M3 : assurer le verdissement du parc automobile				
M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge				
M5 : instaurer des zones de basses émissions dans les plus grands centres urbains				
M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier				
M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles				

6.3.2 Évaluation axée sur les incidences

Remarque : les cartes ne montrent les différences que pour les segments de route ayant exactement les mêmes codes pour le début et la fin dans la situation de référence 2030 et le paquet de modélisation (PM) en question. Les routes qui ont été divisées ou modifiées dans le paquet de modélisation, et dont le point de départ ou d'arrivée ne correspond plus à la situation de référence, sont indiquées par la mention "pas de lien". Il en va de même, bien entendu, pour les tronçons entièrement nouveaux (par exemple les routes de contournement) qui sont prévus dans un paquet de modélisation en particulier. Les ajustements limités des liaisons avec les routes existantes ne s'accompagnent généralement pas d'importants glissements de trafic et d'impacts potentiellement significatifs sur les habitats ou la nature à proximité. C'est par contre bien le cas avec les nouvelles routes (de contournement).

6.3.2.1 *Incidences sur la viabilité (noyaux résidentiels)*

Paquet de modélisation A

Le paquet de modélisation A (PM1) n'entraîne pas de modifications importantes du trafic dans la majeure partie de la région de transport par rapport à la situation de référence (< +/-500 EVPP/24 heures). Nous observons une augmentation significative de la circulation dans trois zones :

- La partie orientale et septentrionale du R8 ; cela entraîne une diminution du trafic sur les tronçons au sud et à l'ouest de ce même R8, ainsi que sur certaines parties de la E17 et de la E403, et sur un certain nombre d'axes locaux à l'intérieur et à l'extérieur du périphérique. Localement, certaines routes de Kuurne connaissent également une augmentation du trafic, mais dans l'ensemble, l'effet sur la viabilité de la zone urbaine de Courtrai semble être positif.
- Sur la N58 à Menin, avec en revanche une diminution du trafic sur la N32b et la N362 dans le centre, ce qui s'avère positif pour la viabilité.
- Sur la nouvelle route de contournement d'Anzegem, avec une réduction considérable du trafic au croisement de la N382 et de la N494. Ici aussi, l'impact sur la viabilité est positif.

Dans le centre de Wevelgem, le trafic est déplacé vers une voie de contournement très locale (existante).

Paquet de modélisation C

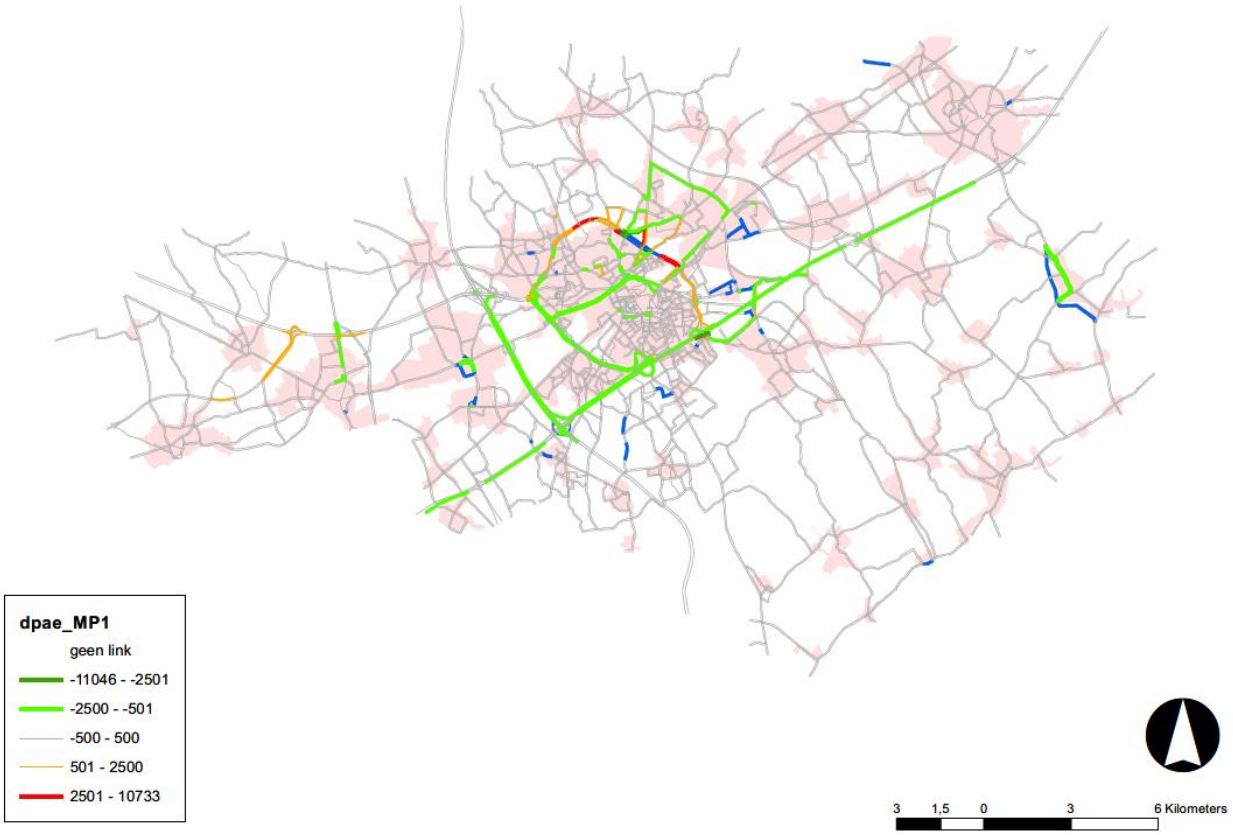
Les résultats du paquet de modélisation C (PM3) diffèrent fondamentalement de ceux du PM1. Le PM3 contient en effet plusieurs mesures drastiques visant à empêcher ou à décourager la circulation dans les noyaux résidentiels, ce qui entraîne d'importants glissements du trafic dans et autour des noyaux concernés. Il est à la fois question de mesures infrastructurelles et de politiques d'accompagnement (par exemple sur les frais de parking).

Les incidences des mesures sont uniformément positives dans de nombreux noyaux (Geluwe, Aalbeke, Beveren, Sint-Eloois-Vijve, Anzegem, Avelgem, Vichte, Ingooigem, Tiegem, Kooigem, Spiere). Ailleurs, et notamment dans les zones urbaines de Courtrai, Waregem et Menin, les résultats sont plus mitigés, avec une décongestion prononcée sur plusieurs axes, mais aussi un nouvel encombrement manifeste sur d'autres. Pour certains noyaux résidentiels, le PM3 s'accompagne principalement d'incidences négatives (Zwevegem, Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem, Otegem).

Les résultats observés à Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem et Otegem ne sont clairement pas conformes à la vision poursuivie. Il en ressort que simplement se concentrer sur le régime de vitesse n'est vraisemblablement pas suffisant, et qu'il serait donc préférable de déployer des mesures supplémentaires pour empêcher la circulation de transit.

Pour Zwevegem, la situation est plus nuancée. En dehors du centre, le résultat correspond à la catégorisation des routes incluse dans cette modélisation (avec la N8 comme axe de circulation principal). En ce qui concerne le passage de la N8 dans le centre, par contre, le résultat ne correspond pas à la vision, car la N8 détourne le trafic de la N391, alors que cette dernière doit justement accueillir la circulation de transit en vue de soulager le centre de Zwevegem et de donner plus de possibilités aux transports publics et au vélo. Cela indique, encore une fois, que simplement se concentrer sur le régime de vitesse n'est vraisemblablement pas suffisant, et qu'il serait donc préférable de déployer des mesures supplémentaires pour empêcher la circulation de transit.

Figure 6-1 PM1 – Différences absolues et relatives par rapport à la situation de référence (2030) avec superposition des noyaux résidentiels



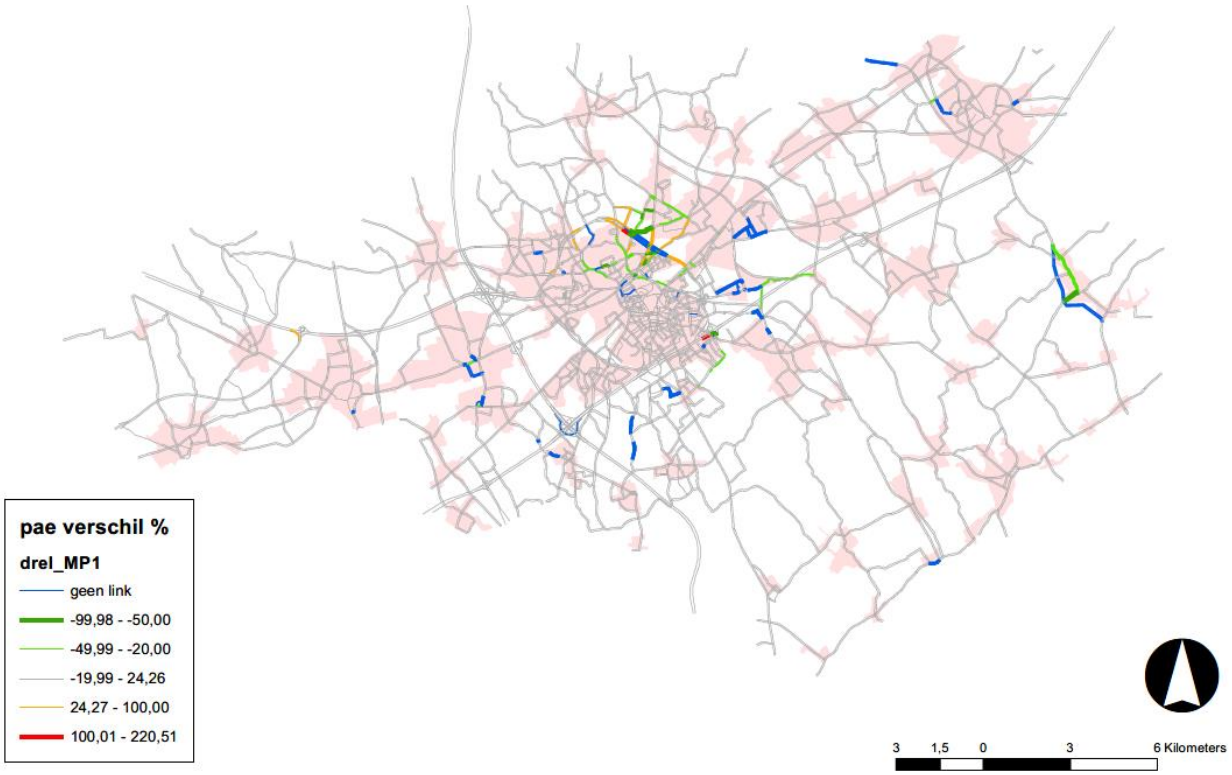
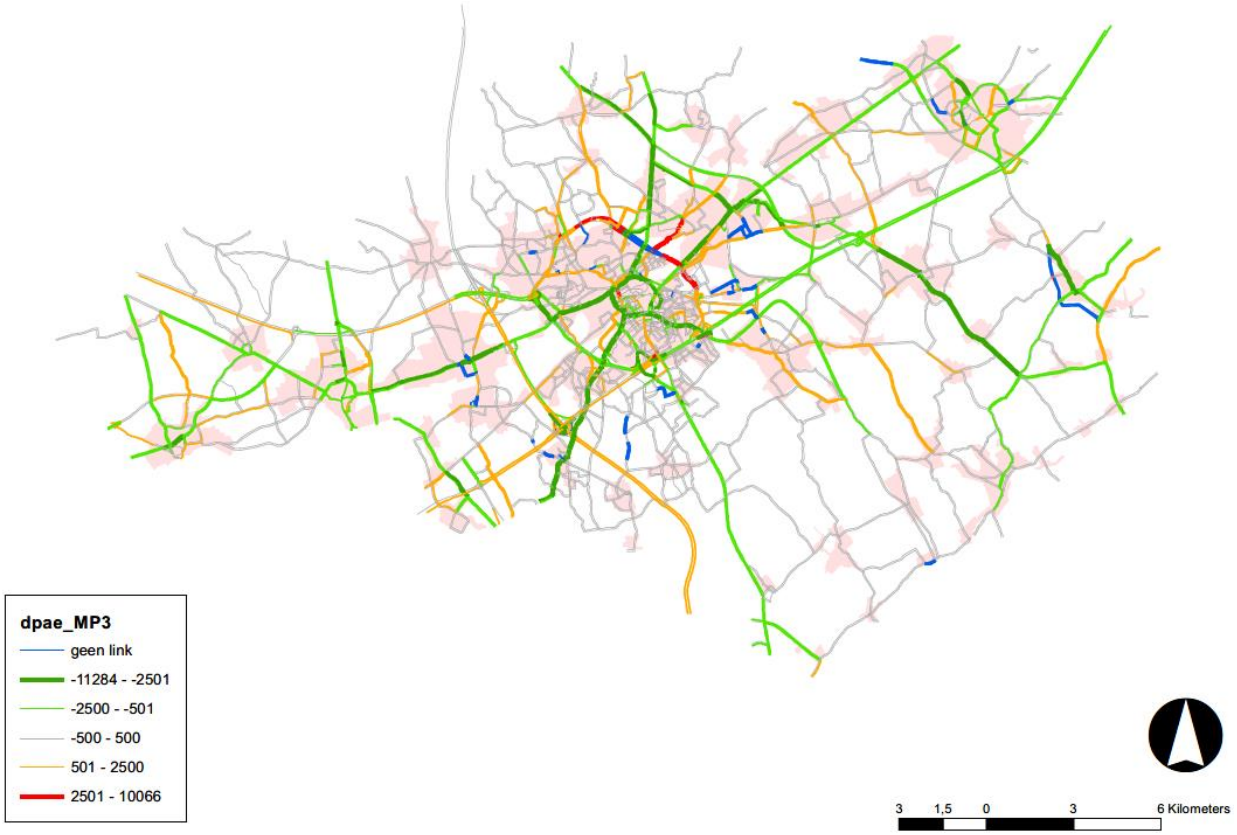

pae verschil %
drel_MP1
geen link
-99,98 - -50,00
-49,99 - -20,00
-19,99 - 24,26
24,27 - 100,00
100,01 - 220,51
3 1,5 0 3 6 Kilometers

Figure 6-2 PM3 – Différences absolues et relatives par rapport à la situation de référence (2030) avec superposition des noyaux résidentiels



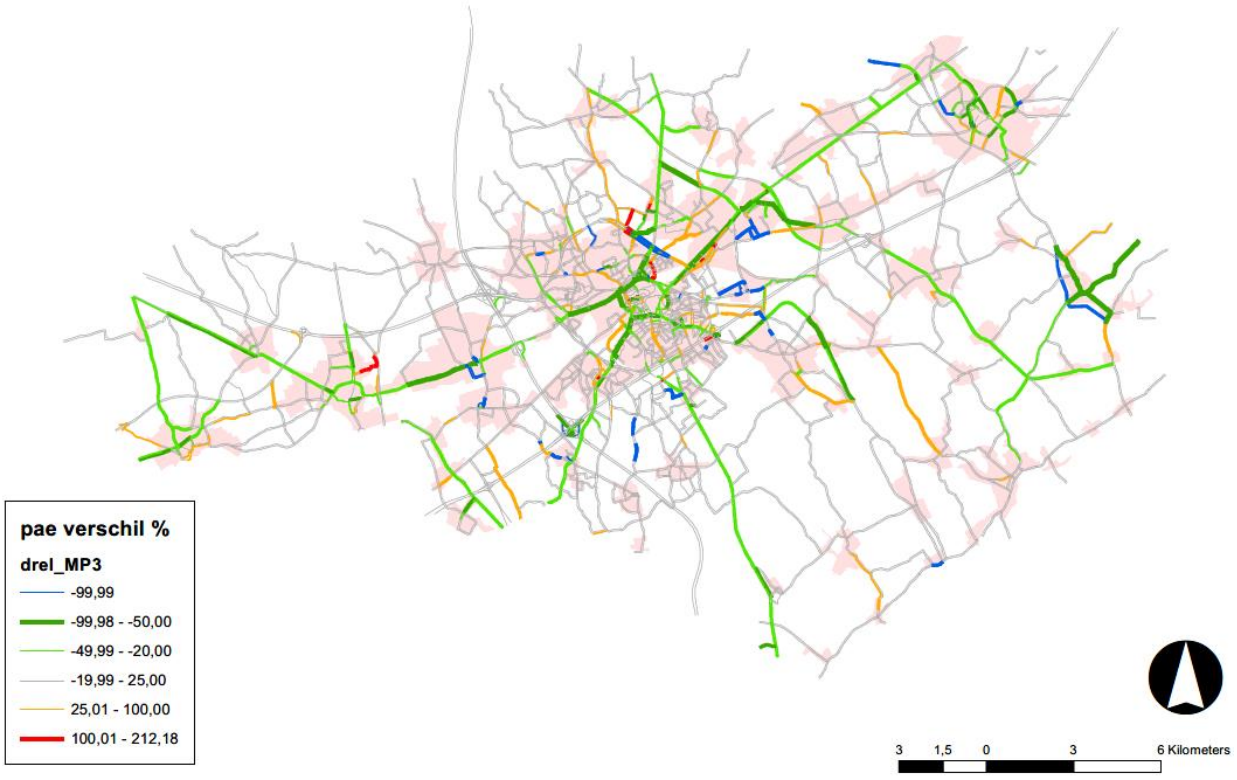


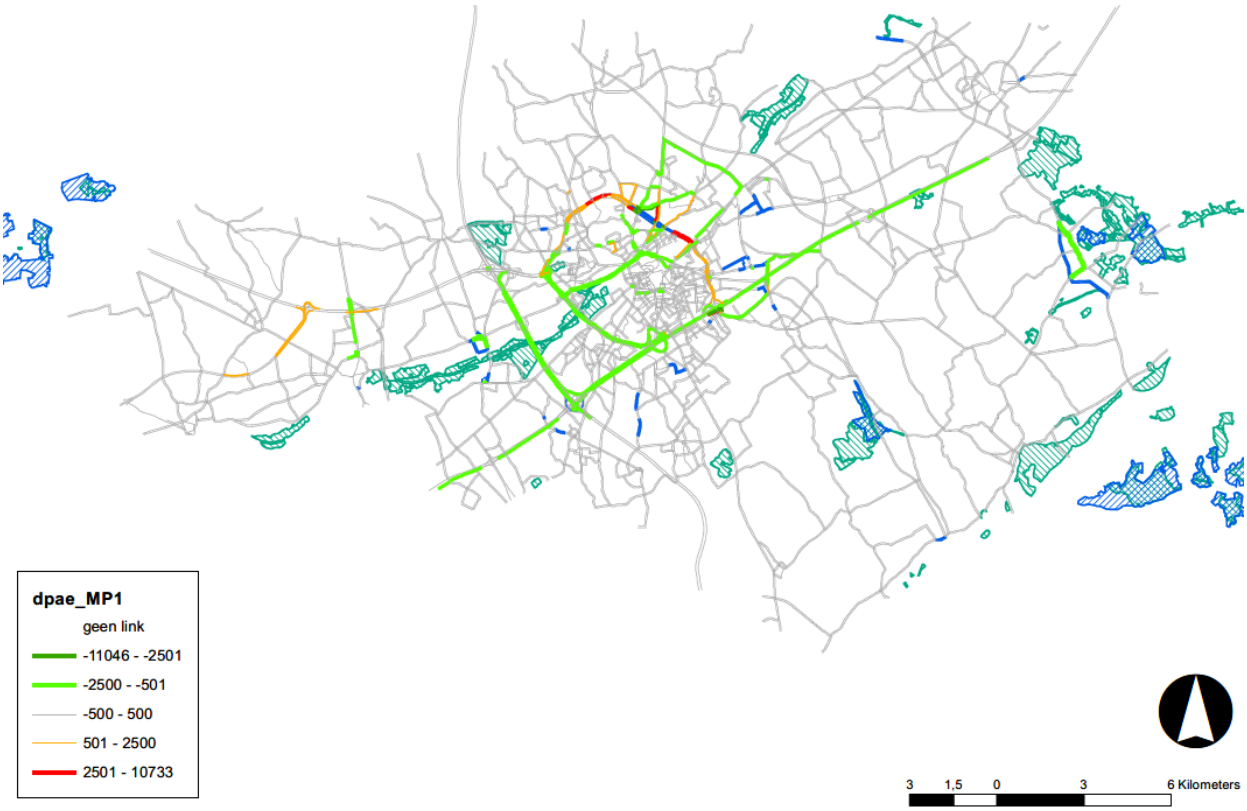
Figure 6-3 PM3 – Différences absolues par rapport au PM1 avec superposition des noyaux résidentiels

6.3.2.2 *Incidences sur la nature*

Les glissements de trafic pertinents du paquet de modélisation **PM1** ne se produisent généralement pas sur les routes situées à proximité des zones de la directive Habitats ou des zones VEN. Lorsqu'il est bien question d'un changement pertinent, l'effet est positif (diminution du trafic) : dans la vallée de la Lys au niveau du R8 et de la E403 entre Courtrai et Wevelgem, dans la vallée du Kasselrijbeek au niveau de la E17 à Waregem, et dans le domaine Hemsrode près de la N382 fortement désengorgée à Anzegem.

En raison des glissements de trafic beaucoup plus importants résultant des mesures prévues sur les voies de transit, le paquet de modélisation **PM3** a un impact potentiellement beaucoup plus marqué sur les zones naturelles protégées. Il s'agit majoritairement d'incidences positives, y compris au sein des zones du Kasselrijbeek et du domaine de Hemsrode, avec un renforcement des impacts favorables du PM1. Dans la vallée de la Lys, nous observons un impact positif à hauteur du R8 également. En revanche, il est question d'une (légère) augmentation du trafic sur la E403 et l'axe Wevelgem-Lauwe. L'impact potentiellement le plus négatif sur la nature se produit au Bouvelobos à Wortegem (donc juste en dehors de la région de transport).

Figure 6-4 PM1 – Différences absolues et relatives par rapport à la situation de référence (2030) avec superposition des zones DH et VEN (en bleu et vert)



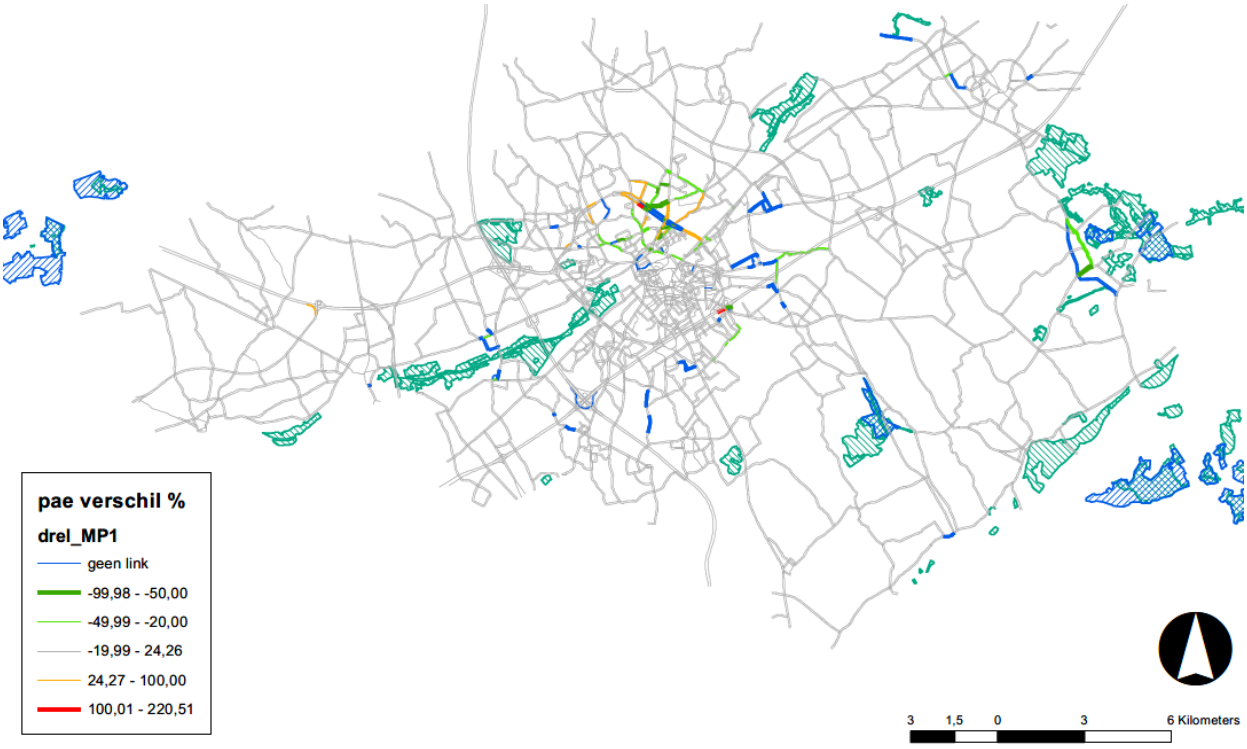
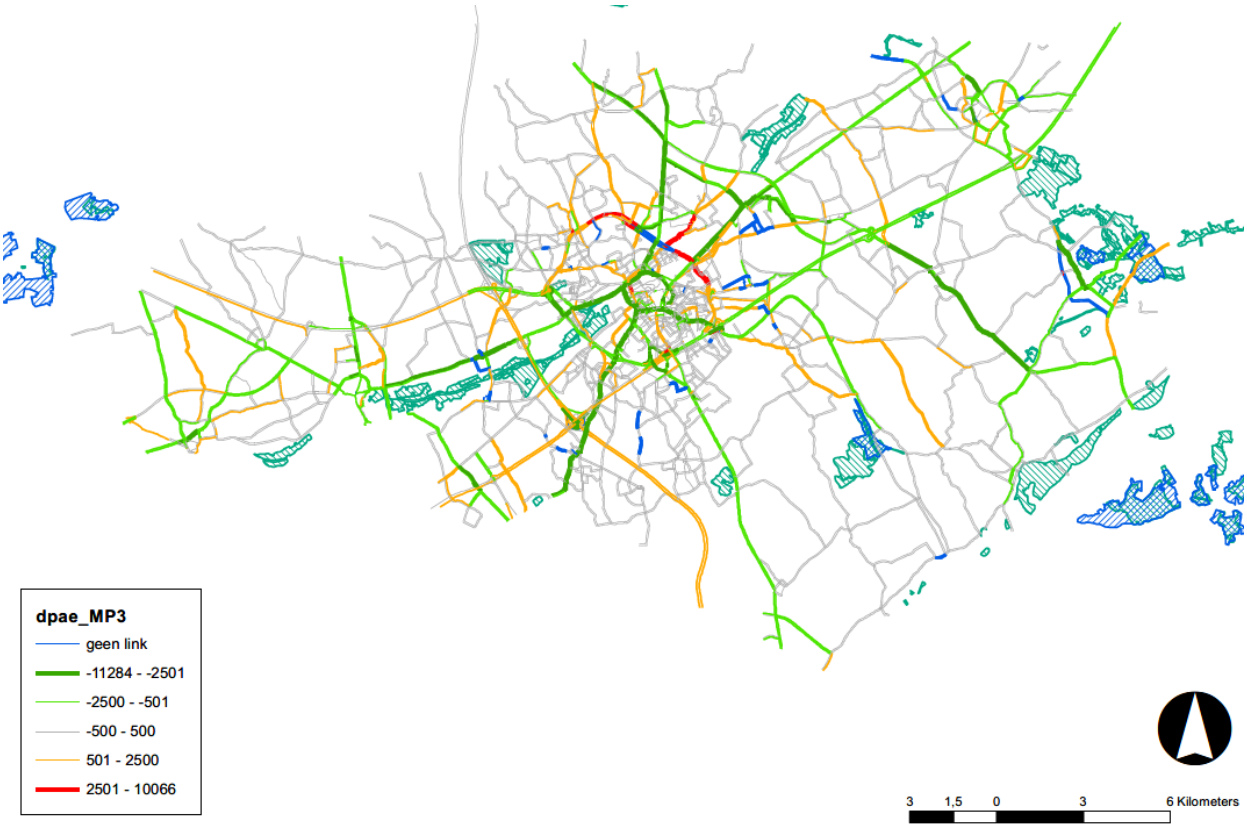
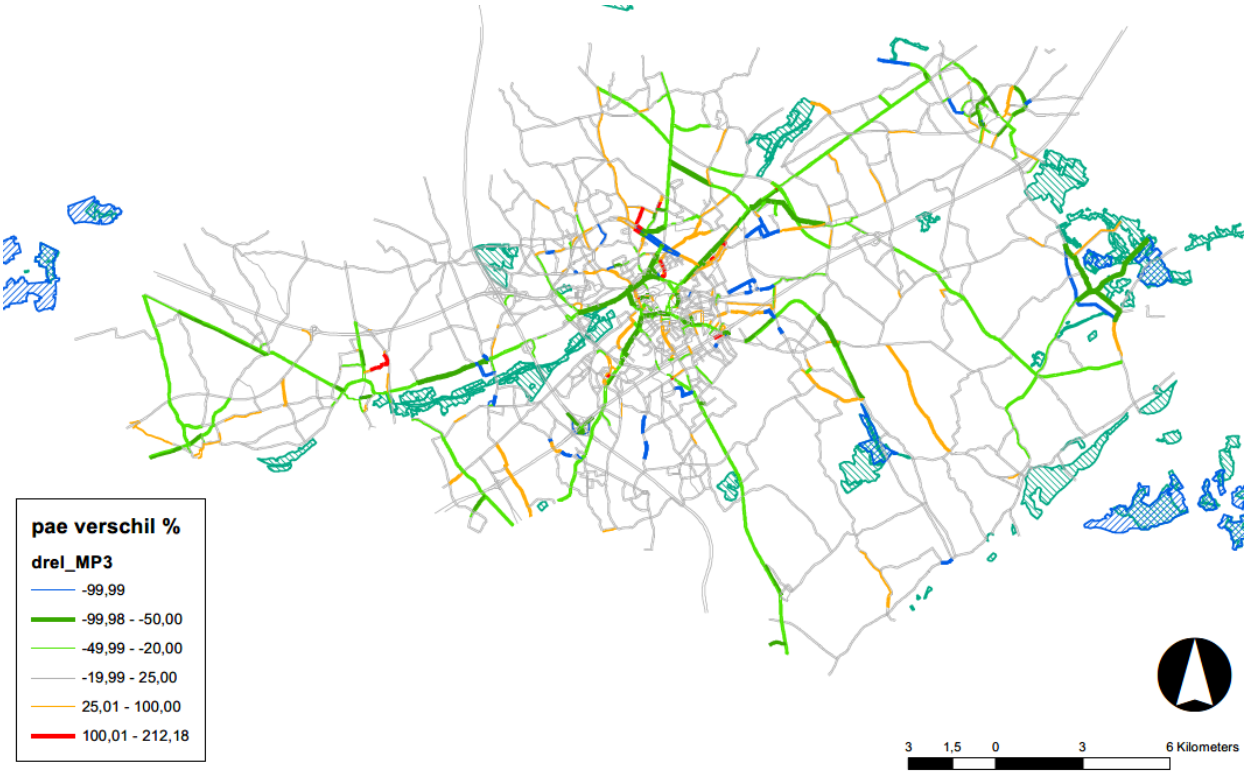


Figure 6-5 PM3 – Différences absolues et relatives par rapport à la situation de référence (2030) avec superposition des zones DH et VEN (en bleu et vert)





6.3.3 Conclusion du quick scan

L'évaluation qualitative et axée sur les objectifs des scénarios permet de tirer les conclusions suivantes :

- Chacun des trois scénarios contribue aux objectifs environnementaux pertinents pour les différents récepteurs (espace, population, biodiversité et climat). La mesure dans laquelle les scénarios contribuent à ces objectifs environnementaux est proportionnelle aux efforts déployés pour parvenir à un transfert modal durable : la contribution des scénarios de transition est donc beaucoup plus marquée que celle du scénario de base.

- Les éléments fondamentaux qui devraient apporter la plus forte contribution environnementale sont ceux qui visent le changement comportemental, la politique de stationnement, la réduction explicite des émissions et le déploiement de liaisons cyclables et de transports en commun de grande qualité (bus et transports en commun "fiables"). Le développement des points Mob, des nœuds logistiques et des quais contribue lui aussi au transfert modal et reçoit une évaluation favorable.

- Concernant les incidences environnementales d'un développement des infrastructures routières, le tableau est plus mitigé. L'optimisation du réseau routier principal, du réseau routier de base et des routes de transport de marchandises entraîne d'une part une diminution du nombre de véhicules-kilomètres traversant les noyaux résidentiels, ce qui est bon pour la viabilité et la sécurité routière dans ces zones. En revanche, le nombre total de véhicules-kilomètres ne diminue pas et les infrastructures routières supplémentaires n'ont pas d'incidence favorable sur le plan de l'espace ou de la biodiversité.

Ce dernier aspect transparaît explicitement dans l'évaluation axée sur les incidences :

- Le paquet de modélisation A est le plus proche du scénario de base et n'entraîne un glissement significatif des intensités depuis les noyaux résidentiels locaux vers le réseau routier de base que dans un nombre limité d'endroits.

- Le paquet de modélisation C, qui correspond davantage au scénario de transition mettant l'accent sur la viabilité, a un impact beaucoup plus prononcé en raison des mesures (infrastructurelles et de soutien) supplémentaires visant à prévenir et décourager le trafic. Toutefois, les impacts observés de la réorganisation des itinéraires ne sont pas uniformément positifs.

  Pour Sint-Lodewijk, Gijzelbrechtegem et Otegem en particulier, l'évaluation axée sur les incidences montre une augmentation des intensités, ce qui n'est pas conforme à la vision poursuivie. Cette observation doit surtout être considérée comme un indicateur du fait que simplement se concentrer sur le régime de vitesse (comme dans le modèle de trafic régional) ne suffit vraisemblablement pas, et qu'il serait plus pertinent de déployer des mesures supplémentaires pour empêcher la circulation de transit.

  Pour Zwevegem, la situation est plus nuancée. En dehors du centre, le résultat correspond à la catégorisation des routes incluse dans cette modélisation (avec la N8 comme axe de circulation principal). Pour le passage de la N8 dans le centre, en revanche, le résultat n'est pas conforme à la vision poursuivie. Selon les résultats de la modélisation, la N8 détourne le trafic de la N391, alors que cette dernière doit justement accueillir la circulation de transit en vue de soulager le centre de Zwevegem et de donner plus de possibilités aux transports publics et au vélo. Cela indique, encore une fois, que simplement se concentrer sur le régime de vitesse n'est vraisemblablement pas suffisant, et qu'il serait donc préférable de déployer des mesures supplémentaires pour empêcher la circulation de transit.

- Le paquet de modélisation C renferme lui aussi quelques points d'attention pour l'évaluation des incidences sur l'environnement dans le domaine de la biodiversité. Dans la vallée de la Lys, une augmentation (limitée) du trafic est attendue près de la E403 et de l'axe Wevelgem-Lauwe et également à hauteur du Bouvelobos à Wortegem (donc juste en dehors de la région de transport).

7 ANNEXES

7.1 Tableau de synthèse pour l'évaluation axée sur les objectifs

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE				THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
Pilier COMPORTEMENT	Espace	Santé	Biodiversité	Climat	Espace	Santé	Biodiversité	Climat
C1 : mener des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées								
C2 : soutenir la formation axée sur les groupes cibles								
C3 : attirer des ambassadeurs et intermédiaires selon les groupes cibles								
C4 : rendre les choses tangibles en soutenant les initiatives d'essai, les projets pilotes et la diffusion des bonnes pratiques								
C5 : décourager financièrement l'usage de la voiture (et des camions) et soutenir financièrement les moyens de transport durables (par ex. taxe kilométrique, budget mobilité, compensation des coûts supplémentaires du transfert modal pour le fret, etc.)								
C6 : décourager les déplacements en voiture dans les noyaux et les endroits où il y a beaucoup d'usagers faibles de la route								
C7 : s'efforcer d'éviter les déplacements non durables, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes								
C8 : encourager une circulation sur chantier plus durable (charte de la construction, utilisation de permis)								
C9 : définir une stratégie régionale de stationnement – conclure des accords sur des tarifs de stationnement différenciés								
C10 : viser une diminution du nombre de places de stationnement (publiques et privées)								
C11 : politique à deux voies en matière de stationnement des camions (stationnement sur des terrains privés au maximum et fourniture de places de stationnement centralisées)								
Pilier ESPACE	Espace	Santé	Biodiversité	Climat	Espace	Santé	Biodiversité	Climat
E1 : examiner de manière conjointe le réseau multimodal et les futurs développements du territoire dès le début du processus de planification, en tenant compte de la vision à long terme								

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE				THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ				
E2 : procéder à une densification intelligente le long de l'axe de la Lys, en particulier dans l'environnement des gares									
E3 : appliquer une politique de renforcement du noyau, liée au principe directeur de la proximité									
E4 : regrouper les programmes supra-locaux et de grande envergure dans des pôles de développement régionaux ; garantir l'accessibilité multimodale de ceux-ci									
E5 : utiliser de manière durable l'espace pour les entreprises, avec une bonne accessibilité multimodale et une stratégie de restructuration régionale									
E6 : miser sur la restructuration et les activités économiques liées à l'eau									
E7 : outre une densification réfléchie, procéder à une "purge" aux endroits nécessaires par un débétonnage sélectif et par la conservation et/ou la restauration des espaces ouverts									
E8 : prévoir une artificialisation supplémentaire des sols pour l'infrastructure, en priorité pour les moyens de transport durables et une utilisation efficace de l'espace									
VÉLO	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**E**
V1 : déployer un réseau d'autoroutes cyclables "approuvé" dans la région du sud-ouest de la Flandre									
V2 : étendre le réseau d'autoroutes cyclables									
V3 : déployer le "Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF)" (réseau cyclable fonctionnel supralocal)									
V4 : assurer un raccordement et une interconnexion harmonieux des aménagements cyclables aux différents niveaux, y compris les itinéraires transfrontaliers									
V5 : développer un réseau cyclable local complémentaire									
V6 : instaurer des "chambres de mobilité" favorables au vélo (des zones résidentielles à circulation restreinte avec une vitesse maximale de 30 km/h et sans trafic de transit)									
V7 : développer l'offre en vélos partagés ; la proposer selon un système uniforme dans toute la région									
V8 : fournir des installations de stationnement pour vélos confortables, attrayantes et appropriées aux fonctions publiques et partout dans le paysage urbain									
V9 : maximiser les petits déplacements à pied et à vélo/en trottinette/... grâce à des espaces publics et privés mieux conçus et plus accessibles									
TRANSPORTS EN COMMUN	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**E**
TC1 : développer l'offre en trains IC (fréquents et rapides)									
TC2 : augmenter l'offre en trains L, y compris sur la "ligne de la Lys", avec des véhicules légers et flexibles									

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE				THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ				
TC3 : ouvrir (et rouvrir) des gares supplémentaires									
TC4 : déployer un réseau de lignes de bus fiables									
TC5 : aménager des voies HOV (pré)urbaines vers les pôles de développement régionaux									
TC6 : étendre le réseau suburbain									
TC7 : transformer le métro de Lille-Tourcoing en un nœud important pour la connexion des réseaux transfrontaliers									
TC8 : optimiser la desserte des centres de Courtrai, Waregem et Menin									
TC9 : augmenter la fréquence AN									
TC10 : renforcer le transport sur mesure au sein des zones peu desservies ; développer l'accessibilité de celles-ci grâce au transport sur mesure									
TC11 : optimiser le transport des groupes cibles, aussi par l'intégration du transport sur mesure									
TC12 : améliorer la transition entre les axes de bus à fort potentiel									
RÉSEAU ROUTIER	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**E**
RR1 : optimiser le réseau routier principal									
RR2 : optimiser le réseau de base									
RR3 : maintenir les mailles interlocales obtenues à l'abri du trafic de transit									
RR4 : réaliser/valider/approuver/maintenir un réseau routier de fret à l'échelle régionale									
RR5 : établir un réseau de voitures partagées dans une région caractérisée par une accessibilité multimodale									

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE				THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ			
RR6 : augmenter l'offre existante en parkings de covoiturage								
RR7 : imposer une réduction de la vitesse maximale sur le réseau routier principal à proximité des zones bâties								
RÉSEAU DES VOIES HYDRAULIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
RVH1 : revaloriser le canal Bossuit-Courtrai (CBC)								
RVH2 : développer (encore) le réseau de murs de quai (publics)								
RVH3 : entente avec les armateurs concernant le temps libre								
POINTS MOB	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
PM1 : développer des points Mob interrégionaux : Courtrai et Waregem								
PM2 : étendre les points Mob régionaux aux gares de Menin et Harelbeke								
PM3 : développer des points Mob régionaux en fonction du désenclavement de pôles de développement régionaux								
PM4 : développer le P&R régional								
PM5 : développer des points Mob locaux								
PM6 : développer des points mob de quartier								
PM7 : faire correspondre les développements (souhaités) du territoire aux points Mob (régionaux) et vice versa								
PM8 : assurer une densification à proximité des nœuds multimodaux (points Mob)								
NOEUDS LOGISTIQUES	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**
L1 : consolider les nœuds logistiques existants								
L2 : développer des CTR (centres de transbordement régional) ou des CTS (centres de transbordement spécifique) le long du CBC								
L3 : poursuivre le développement des nœuds logistiques régionaux (AVCT, RTW, LAR)								
L4 : mettre en place des nœuds de coopération pour parvenir à un système synchromodal								

ÉLÉMENTS FONDAMENTAUX	THÈMES DU SCÉNARIO DE BASE				THÈMES SCÉNARIO DE TRANSITION VIABILITÉ				
L5 : optimiser l'accès au réseau routier supérieur depuis les nœuds logistiques									
RÉSEAU DE MOBILITÉ EN GÉNÉRAL	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**Espace**	**Santé**	**Biodiversité**	**Climat**	**E**
M1 : créer des systèmes de mobilité novateurs									
M2 : rendre aussi accessibles que possible les services de mobilité privés et publics (tickets et intégration tarifaire, accès en ligne, etc.)									
M3 : assurer le verdissement du parc automobile									
M4 : encourager l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement grâce à un réseau d'installations de recharge									
M5 : instaurer des zones de basses émissions dans les plus grands centres urbains									
M6 : prêter attention à l'impact sur l'air et le bruit lors de l'aménagement d'infrastructures et le long des goulets d'étranglement connus sur le réseau ferroviaire et routier									
M7 : rapprocher les services des citoyens grâce à une prestation de services mobiles									

© Antea Group 2022

Aucun(e) partie ou extrait de ce texte ne peut être publié(e) ou ajouté(e) à une base de données électronique, photocopié(e) ou reproduit(e) de manière quelconque sans le consentement écrit préalable d'Antea Group.