Vervoerregio
VLAAMSE RAND

RÉGIONAL PLAN DE MOBILITÉ 2030

PROJET

vervoerregiovlaamserand.be

Colophon

Titre : Projet de plan régional de mobilité 2030 pour la région de transport Périphérie flamande

Communes Région de transport Périphérie flamande :
Affligem, Asse, Beersel, Bever, Boortmeerbeek, Dilbeek, Drogenbos, Galmaarden, Gooik, Grimbergen, Hal, Herne, Hoeilaart, Kampenhout, Kapelle-op-den-Bos, Crainhem, Lennik, Liedekerke, Linkebeek, Londerzeel, Machelen, Meise, Merchtem, Opwijk, Overijse, Pepingen, Roosdaal, Rhode-Saint-Genèse, Sint-Pieters-Leeuw, Steenokkerzeel, Ternat, Vilvorde, Wemmel, Zaventem, Zemst.

Le conseil de la région de transport se compose de membres permanents et de membres consultatifs. Les membres permanents sont les moins représentés, à savoir :
1. une représentation de chaque commune de la région de transport ;
2. une représentation du Département de la Mobilité et des Travaux publics ;
3. une représentation de l'Agence des routes et de la circulation ;
4. une représentation de l'exploitant interne du réseau principal et du réseau complémentaire ;
5. une représentation de la Vlaamse Waterweg sa ;
6. un représentant de De Werkvennootschap est également membre permanent.

Éditeur responsable : Autorité flamande
Département de la Mobilité et des Travaux publics

Numéro de version : 2.0

Date : 28 mars 2023

Auteurs : Sweco, Goudappel Coffeng, Rebel Group, The New Drive

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

Chère lectrice, cher lecteur,

Un plan régional de mobilité Enfin !
Jusqu'il y a peu, chaque commune flamande était tenue d'élaborer son propre plan de mobilité. Tous ces documents sont des efforts louables et utiles à la politique. Ces plans devaient être coordonnés, généralement pro forma, avec les municipalités voisines. Cependant, un aspect manquait : l'aspect intercommunal, régional. La mobilité ne s'arrête en effet pas aux frontières communales. Une (plus) grande échelle est nécessaire pour pouvoir s'attaquer aux défis en matière de mobilité d'aujourd'hui et de demain.

Le décret relatif à l'accessibilité de base (2019) a déclenché une avancée majeure. La Flandre a été divisée en 15 régions de transport. Nous faisons partie de la région de transport Périphérie flamande, se composant de 33 communes situées autour de la Région de Bruxelles-Capitale.
Il s'agit d'une zone spatiale diversifiée, avec une périphérie urbanisée autour de la Région de Bruxelles-Capitale et d'une zone plus rurale au-delà. Ce plan prend en compte les défis des zones rurales et des zones urbanisées.
Chaque région de transport doit élaborer un plan régional de mobilité basé sur les politiques flamandes.
Ce plan a été élaboré par les autorités locales, en collaboration avec les différents partenaires flamands de la mobilité (MOW, AWV, De Lijn, De Werkvennootschap, Vlaamse Waterweg). D'autres partenaires ont également été impliqués, tant au niveau flamand que provincial. Bien entendu, les services de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale ont également été impliqués. Une coopération étroite et de qualité avec ces services est très importante. La mobilité ne s'arrête pas non plus aux frontières régionales.

Un des grands mérites de ce plan de mobilité (et, par extension, de la Région de transport) est d'avoir été élaboré en concertation et en étroite collaboration. Une coopération qui était auparavant unilatérale et ad hoc, est aujourd'hui garantie avec tous les acteurs de la mobilité, tant locaux que régionaux, et de manière structurelle.

Ce plan n'est pas un plan sans engagement, mais il est contraignant pour toutes les parties concernées. Les partenaires flamands et fédéraux joueront un rôle crucial dans les projets régionaux. Mais les pouvoirs locaux devront également assumer leur part de responsabilité. Le développement des nœuds de transport et du réseau d'accès plus fin est un engagement local. En ma qualité d'échevin de la mobilité, je le sais mieux que quiconque. En effet, le plan régional de mobilité est la pierre angulaire d'un plan d'investissement intégré dans lequel chaque autorité impliquée devra faire un effort. Enfin, le citoyen joue un rôle central : les investissements ont pour but de faciliter un changement de comportement. La voiture reste le choix évident pour beaucoup, bien qu'elle ne soit pas toujours le meilleur choix. C'est pourquoi le changement de comportement en matière de mobilité est une tâche qui nous incombe à tous.

Nous poursuivons tous le même objectif. L'approche intégrée prévue dans ce plan et les forces combinées de la Flandre et des autorités locales peuvent faire progresser notre mobilité. Retroussons-nous les manches !

Stijn Quaghebeur
Président de la Région de transport Périphérie flamande

TABLE DES MATIÈRES

CADRE GÉNÉRAL & OBJECTIFS

Esquisse de la région de transport de la Périphérie flamande 8
Décret sur l'accessibilité de base 9
Le rôle de la région de transport à différents niveaux d'échelle 10
5 Objectifs pour la région de transport 11
Principes de base 12
Une région en transition 16
Faciliter les flux 17

SCÉNARIO POLITIQUE

Une vision stratégique 20
Transports en commun 22
Vélo 26
Voiture 30
Mobipoints 36
Logistique 40
Comportement 44
Esoace 48

PLAN D'ACTION

La politique opérationnelle 52
S1 Les partenaires ferroviaires comme principaux déclencheurs 56
S2 Coopération renforcée avec la Région de Bruxelles-Capitale 58
S3 Envoi d'avis 60
M1 Exécution de projets multimodaux à grande échelle 62
M2 Création d'axes multimodaux stratégiques 64
V1 Véloroutes 66
V2 Itinéraires cyclables supralocaux fonctionnels 70
TC1 Création d'un réseau de transports en commun de haute qualité 74
TC2 Renforcer les lignes du réseau principal et le réseau supplémentaire là où cela s'avère nécessaire 76
TC3 Développer un réseau de TSM à part entière 80
V1 Développer un réseau routier principal et de base 84
V2 Développer un maillage interlocal à faible densité de circulation 86
M1 Développer de nouveaux mobipoints 90
M2 Développer des parkings combinés 91
L1 Développer un réseau logistique multimodal 92
L2 Développer des nœuds logistiques 94
C1 Mesures comportementales afin de garantir le changement mental 96
C2 Investir dans le suivi et la gestion des données 98

ANNEXES

Note d'orientation (pdf)
Note de synthèse (pdf)
Tableau d'action (xls)
Note sur la délimitation du contenu RIE (pdf)
Projet de RIE (pdf)
Transport sur mesure - plan (pdf)
Mobipoints (pdf)

ABRÉVIATIONS

RC	Réseau complémentaire
AWV	Agence des Routes et de la Circulation
RSF	Réseau cyclable supralocal fonctionnel
RBC	Région de Bruxelles-Capitale
DAV /MAV	Services de transport adapté / Centrale de mobilité Transport adapté
RER	Réseau express régional
PII	Programme d'Investissement Intégré
PESR	Plan régional d'exécution spatiale
TCQ	Transport en commun de haute qualité
TGV	Train à grande vitesse
IC	Train intercity
STI	Systèmes de transport intelligents
RP	Réseau principal
ZFE	Zone de faibles émissions
MBM	Gestionnaire de la mobilité et de l'accessibilité
RIE	Rapport d'Incidences Environnementales
MOBER	Rapport sur l'impact de la mobilité
MOW	Département de la Mobilité et des Travaux publics
OBU	On Board Unit
TC	Transports en commun
DPE	Demande de permis environnemental
P&R	Park & Ride
PRM	Plan régional de mobilité
PES	Plan d'exécution spatial
CTR	Centre de transbordement régional
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TSM	Transport sur mesure
RIF	Réseau d'itinéraires de fret
RT	Région de transport
WADR	Travaux sur le Ring

GÉNÉRALITÉS CADRE & OBJECTIFS

ESQUISSE DE LA RÉGION DE TRANSPORT DE LA PÉRIPHÉRIE FLAMANDE

La Flandre est divisée en **15 régions de transport** depuis le 1er janvier 2019. Depuis lors, les communes flamandes disposent, avec la création de conseils des régions de transport et de plans régionaux de mobilité, d'un cadre dans lequel elles peuvent collaborer pour relever les défis communs en matière de mobilité.

La région de transport Périphérie flamande se compose de 33 communes : Affligem, Asse, Beersel, Biévène, Buggenhout, Dilbeek, Drogenbos, Gammerages, Gooik, Grimbergen, Hal, Hérinnes, Kampenhout, Crainhem, Lennik, Liedekerke, Linkebeek, Londerzeel, Machelen, Meise, Merchtem, Opwijk, Pepingen, Roosdaal, Rhode-Saint-Genèse, Leeuw-Saint-Pierre, Steenokkerzeel, Ternat, Vilvorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Zemst.

L'ensemble du processus est coordonné par le **Ministère de la Mobilité et des Travaux publics**. Cela est réalisé en coopération avec l'Agence des routes et du trafic, De Lijn, De Vlaamse Waterweg et De Werkvennootschap, et avec l'avis de la Région de Bruxelles-Capitale, du Département de l'environnement, de la Province du Brabant flamand, des communes voisines d'Hoeilaart, Overijse, Huldenberg, Tervuren, Kortenberg, Kapelle-op-den-Bos, Lebbeke, Alost, Ninove et des fournisseurs de transport non flamands tels que la STIB les TEC et la SNCB

Les 33 communes Région de transport Périphérie flamande :

Esquisse de la région de transport de la Périphérie flamande : 33 communes et membres consultatifs.

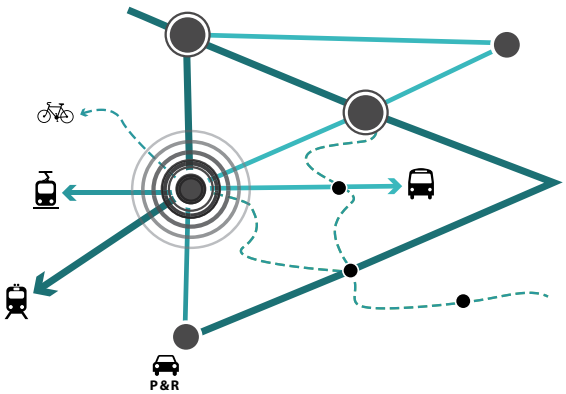
DÉCRET SUR L'ACCESSIBILITÉ DE BASE

Le plan régional de mobilité fait partie de la mise en œuvre du décret sur l'accessibilité de base. Ce décret, entré en vigueur le 22 juin 2019, décrit la manière dont la mobilité sera façonnée en Flandre au cours des prochaines années. Alors que l'on partait précédemment du concept de « mobilité de base », le principe directeur est désormais « **l'accessibilité de base** ».

L'accessibilité de base se fonde sur les objectifs suivants :

1. rendre les principales fonctions sociales accessibles sur la base d'un système axé sur la demande et d'une utilisation optimale des transports et des ressources financières ;
2. faciliter la combi-mobilité et la synchromodalité et développer un réseau de mobilité intégré ;
3. saisir, intégrer et simplifier les conditions d'exploitation de toutes les initiatives de transport offert collectivement ou sur mesure, y compris le transport de groupes cibles et le transport par taxi offert collectivement ;
4. créer une responsabilité partagée entre les différents acteurs.

En outre, l'accessibilité de base va de pair avec un cadre spatial durable grâce à une approche intégrée des transports, des infrastructures et des développements du territoire, en termes de planification, de financement, d'investissement, d'entretien et d'exploitation.



Faciliter la co-mobilité et la synchromodalité
Un système de mobilité orienté vers la demande, avec une utilisation optimale des transports et des ressources financières.

La note de synthèse en tant que document de base

Le plan régional de mobilité est un document stratégique qui présente la vision de la mobilité à moyen terme (2030) et à l'horizon 2050. Tous les modes de transport sont couverts, tant pour les passagers que pour les marchandises. Tous les principes du décret sur l'accessibilité de base sont en vigueur.

Le plan présente notamment des déclarations sur les principaux défis de la région en matière de mobilité. Le passage à la mobilité durable est garanti par une interaction entre trois pierres angulaires : l'offre de mobilité, la demande de mobilité et l'aménagement du territoire. Le plan met l'accent sur les différents réseaux et autres partenariats, les interventions et les mesures de soutien d'importance régionale, en se concentrant sur l'offre et la demande de mobilité.

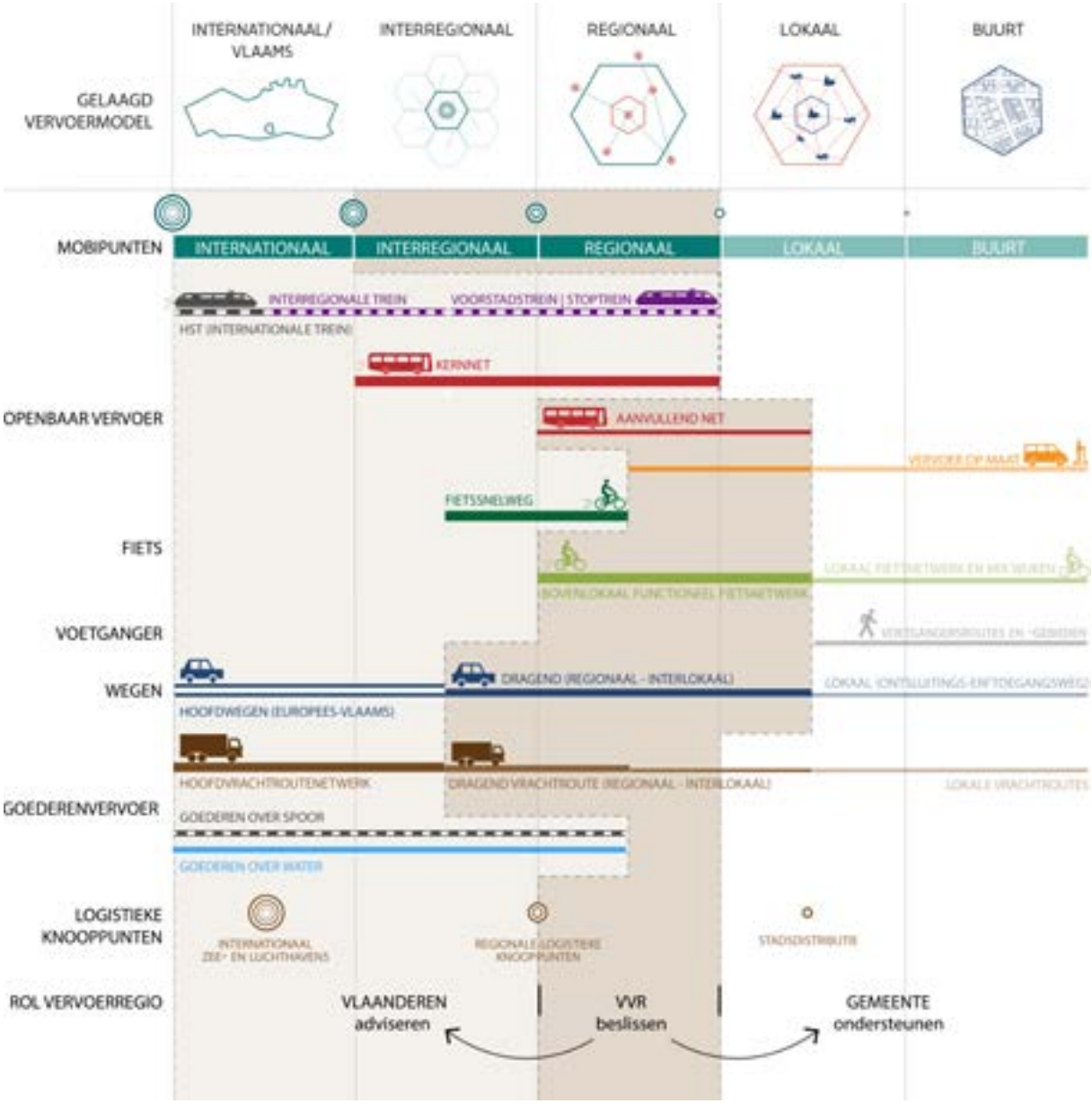
Sur la base des lignes directrices européennes SUMP, le plan régional de mobilité a été élaboré en trois étapes :

- La première phase, la phase d'orientation, a été décrite dans la note d'orientation et a déjà été approuvée par le Conseil de la région de transport.
- La deuxième phase est la phase de synthèse qui consiste dans l'élaboration de la vision stratégique, des objectifs, des stratégies et du choix du scénario politique.
- La note de synthèse finale sert de base à la rédaction du plan d'action dans la troisième phase, en indiquant les actions qui seront retenues pour réaliser le plan.

La note tient compte des documents de politique à des niveaux supérieurs et dans d'autres domaines politiques. Le plan constitue un tremplin pour les communes, qui peuvent ainsi transposer les aspects généraux et stratégiques à l'échelle locale.

LE RÔLE DE LA RÉGION DE TRANSPORT À DIFFÉRENTS NIVEAUX D'ÉCHELLE

La mobilité se manifeste à cinq niveaux d'échelle : le niveau international, interrégional, régional, local et le niveau du quartier L'échelle régionale est l'axe principal de la région de transport, avec une ouverture sur l'échelle interrégionale. En fonction de l'échelle et du thème, le rôle de la région de transport sera décisif, consultatif ou de soutien.



Aperçu des offres de mobilité à plusieurs niveaux et de l'autorité associée. Ce qui est central sera inclus dans le plan régional de mobilité.

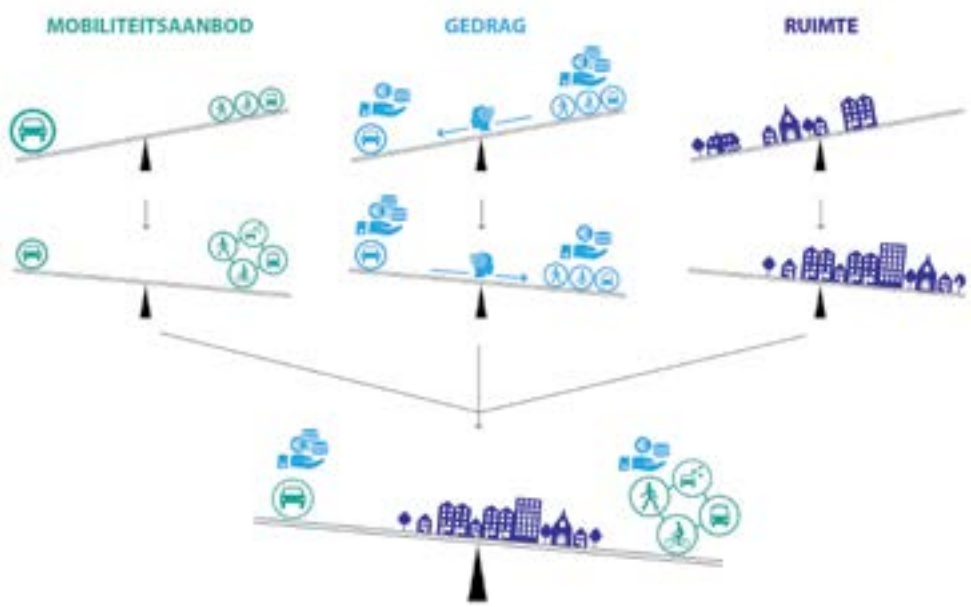
5 OBJECTIFS POUR LA RÉGION DE TRANSPORT

La région de transport travaille sur la base de cinq objectifs stratégiques auxquels le PRM y lie des objectifs opérationnels concrets. Il est important de souligner qu'une meilleure mobilité n'est pas une fin en soi. Une bonne mobilité est un des moyens de réaliser de grandes ambitions sociales.

Les cinq objectifs résument ce qui est actuellement important dans la région de transport et ce qui le sera à l'avenir. La région de transport opte résolument pour une politique de mobilité qui place l'homme et non la voiture (ou le camion) au centre. En d'autres termes, les modalités actives ainsi que la perception humaine de la mobilité sont reflétées par ces objectifs. Elles représentent « l'objectif » que la région doit avoir à l'esprit lorsqu'elle élabore et met en œuvre la vision de la mobilité. En effet, toute action qu'elle entreprend doit contribuer à ces objectifs.

PRINCIPES DE BASE

Les objectifs ambitieux que la région de transport se fixe exigent une **approche intégrée**. Cette démarche repose sur trois piliers principaux : l'amélioration de l'offre de mobilité, le soutien actif au changement de comportement et une meilleure adéquation entre l'espace et la mobilité. La région de transport Périphérie flamande s'est également engagée à respecter ces trois piliers afin de réaliser la transition nécessaire en matière de mobilité. En effet, c'est en travaillant tant sur l'offre (offre de mobilité) que sur la demande (comportement et espace) que l'on concrétisera le plus grand transfert modal.



Approche globale

Au sein de chaque objectif et pilier, quatre aspects primordiaux sont essentiels à la réussite du plan régional de mobilité Périphérie flamande :

- **Collaborer** :
  Le plan ne se limite pas à une échelle et aux frontières. D'une part, le niveau régional se situe entre le niveau flamand et le niveau local. D'autre part, la région est une zone frontalière entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région wallonne et 4 régions de transport voisines : les Ardennes flamandes, Alost, Malines et Louvain. La mobilité ne s'arrêtant pas aux frontières, les plans et les investissements doivent être harmonisés.

- **Intelligent et innovant :**
  La mobilité doit être organisée de manière plus intelligente. Le marché de l'innovation et des nouvelles technologies est en constante expansion, ce qui se traduit par des systèmes intelligents qui peuvent accroître l'efficacité et la facilité d'utilisation. Mais l'utilisation optimale de l'espace, des infrastructures, des véhicules et des ressources, la réalisation de projets efficaces et rentables, comme le développement de la mobilité combinée, contribuent également au caractère innovant de la région.

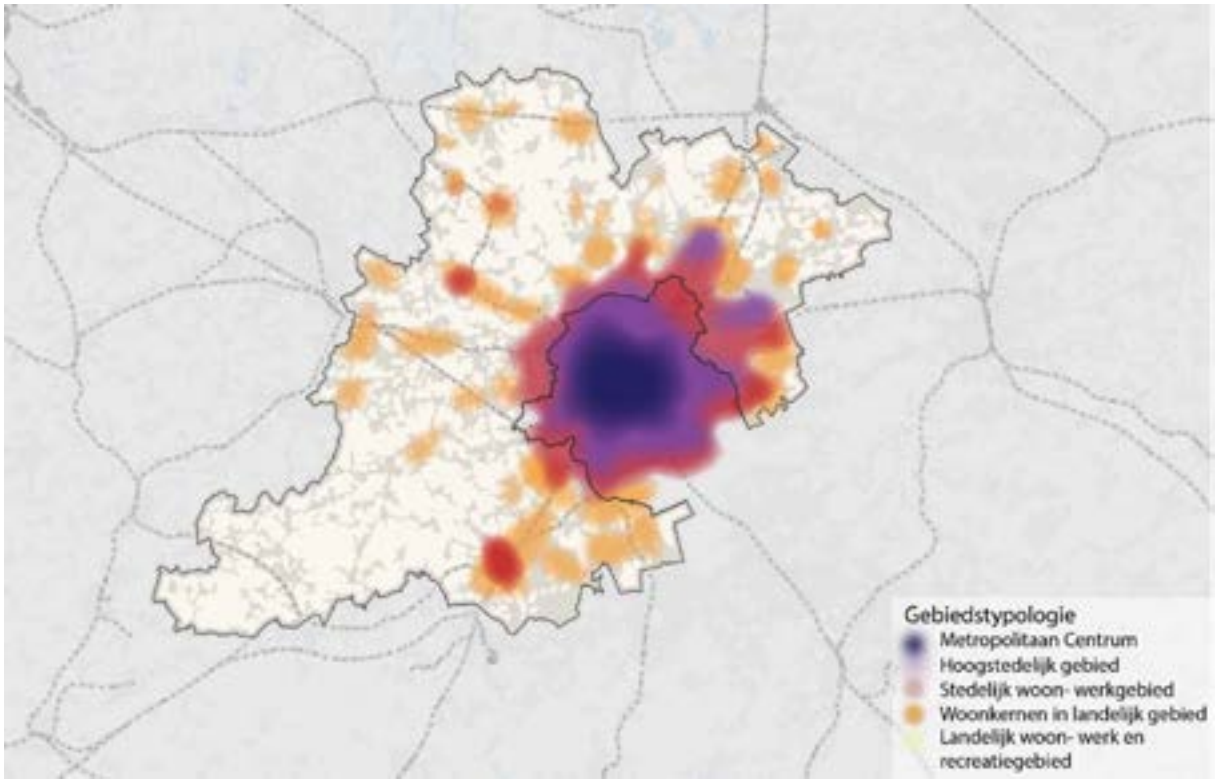
- **Renforcer les identités :**
  La Périphérie flamande se compose de différentes identités : des environnements ruraux tels que le Pajottenland et les champs du Brabant aux environnements urbains de Vilvorde et de Hal. Toute la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale est également diversifiée avec quelques pôles économiques autour de la zone aéroportuaire et du canal Charleroi-Bruxelles, complétés par des zones résidentielles denses. Entre les deux, on observe une transition rapide entre les zones urbaines et rurales. En outre, le paysage vallonné engendre d'autres défis par rapport à la région plate du canal qui, elle, souffre d'une forte barrière. Chacune de ces identités présente des défis et des opportunités sur lesquels le PRM doit s'aligner. Il est donc primordial d'adopter une approche par zone.

- **Région inclusive :**
  Tous les habitants, travailleurs et écoliers de la Périphérie flamande, de tous âges et de toutes classes sociales, jouissent d'un accès approprié aux différents systèmes de mobilité qui leur permettent de participer à la société. Et ce, tant physiquement que numériquement.

APPROCHE PAR ZONE

Lors de l'élaboration du plan, des réunions plénières ont été organisées, à l'instar de sessions de travail par zone. Cela a permis de mettre suffisamment en évidence le caractère unique de chaque sous-région et d'engager des conversations plus approfondies sur les opportunités et les contraintes communes auxquelles elles sont confrontées.

Mais l'approche par zone ne se limite pas à cela. Les choix à un niveau ou pour un mode de transport peuvent être renforcés ou contrariés par des choix à un autre niveau. C'est précisément ce chevauchement entre les systèmes et les échelles qui est le plus fortement ressenti dans chaque sous-zone. Le choix d'un axe de transport en commun fort, combiné à des pistes cyclables sûres, exerce souvent une pression sur la capacité de circulation automobile. Cela nécessite d'autres mesures telles qu'une bonne politique de P&R ou un flux automobile via un autre itinéraire.



La typologie des zones a été déterminée sur la base de la production de mobilité totale attendue en 2030. La région de transport définit trois types de zones. La périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale est densément peuplée, densément bâtie et présente une forte production de mobilité. Il s'agit d'une zone à forte densité urbaine qui se transforme en zone urbaine de banlieue. Plus profondément dans la région, on identifie des noyaux de croissance dans les zones rurales et, au sud-ouest, une vaste zone rurale de navette et de loisirs.

Les tâches, la mise en œuvre de chaque objectif et les solutions ou mesures possibles adaptées à la zone concernée diffèrent pour chaque typologie. Par exemple, dans une zone plus rurale, la voiture jouera toujours un rôle, tandis que dans une zone urbaine, plusieurs destinations sont plus proches, ce qui rend le vélo ou la marche plus attrayants et permet donc un transfert modal plus élevé.

RENFORCER L'OFFRE DE MOBILITÉ

Via un système de transport stratifié et la mobilité combinée

Le système de transport se compose de 5 niveaux d'échelle ou 5 couches : internationale/flamand, interrégional, régional, local et de proximité. Ainsi, chaque niveau d'échelle possède sa propre logique de réseau en relation avec la distance et la vitesse de déplacement correspondantes. Un ou plusieurs modes de transport conviennent pour chaque niveau afin de réaliser les déplacements y afférents. Le train et la voiture sont plus adaptés aux distances interrégionales. À l'échelle régionale, les trains, les bus et, en partie, les vélos (électriques) devraient être privilégiés. L'importance de la voiture dépend davantage du type d'environnement : urbain ou rural.

Chaque couche nécessite des politiques spécifiques, adaptées au type de déplacement constaté à ce niveau. Ainsi, la constitution de réseau et les exigences de qualité imposées à l'infrastructure diffèrent (profondément) d'une couche à l'autre. L'offre de mobilité est alors axée sur le potentiel de transport actuel et futur.

Ce système stratifié est un des principes de base du décret sur l'accessibilité de base. La transition d'un niveau à l'autre du système de transport ou d'un mode de transport à l'autre peut être garantie dans des nœuds de transport aménagés. Il s'agit de mobipoints pour le transport de personnes et les marchandises sont transbordées entre deux échelles ou modes dans les centres logistiques. Ce principe est appelé combimobilité pour le transport de personnes et synchromodalité pour le transport de marchandises. Les nœuds existent également à tous les niveaux. Un nœud dispose d'une offre de modes de transport les plus adaptés à la mesure de l'échelle à laquelle il se situe.

Les voyageurs et les marchandises devront donc, encore davantage qu'aujourd'hui, combiner différents moyens de transport pour arriver à destination. Des mobipoints dûment aménagés et des plates-formes performantes devraient faciliter le transfert et l'échange d'un mode de transport à l'autre. Par exemple, un voyageur peut combiner un trajet en train ou en bus avec un pré ou post-acheminement à pied ou en vélo (partagé), en voiture (partagée) ou en taxi. La chaîne logistique dans les centres de distribution est modifiée passant de camions ou de bateaux de navigation fluviale à un vélo cargo jusqu'à la destination finale.

Approche axée sur la demande : du point de vue de l'utilisateur

L'offre de mobilité ne doit pas être abordée uniquement dans une logique de réseau, mais au maximum dans la perspective de l'utilisateur. Différents choix sont proposés pour chaque type d'utilisateur, par exemple le transport scolaire, les déplacements domicile-travail ou une excursion récréative le samedi.
Chaque utilisateur souhaite connaître les améliorations que le système de mobilité offrira à l'avenir, ses performances, son aspect dans la réalité et la manière de l'utiliser.

La région de transport s'engage à proposer une offre de qualité, attrayante, confortable et accessible à tous, de porte à porte. Cela signifie que le système de transport doit toujours être conçu pour les jeunes et les personnes âgées et avec une attention particulière pour les personnes vulnérables. L'inclusivité signifie que tout le monde peut participer de manière égale à la mobilité dans la région.
En adoptant des modes de transport durables, la région de transport réduit aussi systématiquement l'impact négatif de son trafic sur la qualité de l'air et le bruit. Elle peut concevoir l'espace occupé par notre mobilité comme des lieux de vie et de rencontres agréables où les résidents et les visiteurs aiment séjourner et se déplacer.

TRAVAILLER SUR LE COMPORTEMENT DES PERSONNES

L'amélioration de l'offre de mobilité ne suffit pas à elle seule à réaliser un véritable transfert modal. La mobilité concerne les personnes. Un transfert modal, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises, nécessite donc également un changement de comportement : un « changement de mentalité ». Cela signifie qu'il convient de s'interroger sur les habitudes des gens afin de s'ouvrir à une **nouvelle culture de la mobilité**, qui rend les personnes et les entreprises moins dépendantes de la possession et de l'utilisation d'une voiture (camion). En Flandre et dans la Région de Bruxelles-Capitale, un léger changement est déjà perceptible. Via ce PRM, la région des transports vise à renforcer et à accélérer cette transition sociale.

La région de transport veut stimuler, encourager et soutenir les habitants et les visiteurs dans cette évolution mentale. Cela demande de la perspicacité et une ouverture d'esprit pour essayer d'autres solutions. Un comportement ponctuel lors d'un test ne suffit pas. Pour changer structurellement les comportements, il est important de stimuler les gens de différentes manières et de manière répétée, ainsi que de travailler sur la base de leur feed-back afin d'améliorer systématiquement les solutions.

Le PMR tente de se fonder sur les besoins et modes de vie des utilisateurs de son système de mobilité. Les motivations intrinsèques des voyageurs et des opérateurs de transport sont abordées. Les études de marché démontrent que ces motivations ne sont pas les mêmes pour tous. C'est pourquoi la région de transport adopte une approche axée sur les groupes cibles : elle lance différentes actions à l'intention des écoliers/étudiants, des employeurs/travailleurs, des consommateurs et des personnes âgées.

Le plan régional de mobilité donne une orientation, mais il ne s'agit pas d'un plan détaillé contenant tous les projets et mesures comportementales pour les dix prochaines années. Il est essentiel de faire preuve de souplesse et de disposer d'une marge de manœuvre pour des expériences qui peuvent être étendues par la suite, avec ou sans ajustements. La coopération entre les parties prenantes de la région de transport et des régions adjacentes, ainsi que l'apprentissage et l'amélioration par la pratique sont la clé du succès.

TRAVAILLER SUR L'ESPACE

Les différents systèmes de mobilité et la structure spatiale sont intimement liés. Par conséquent, une coordination continue entre les politiques de mobilité et d'espace est nécessaire, afin que les développements spatiaux soient mieux alignés sur une offre de mobilité multimodale et vice versa.

Le Plan de politique spatiale de la Flandre fixe l'objectif stratégique suivant : d'ici 2050, la Flandre comptera davantage de lieux de vie et de travail situés à proximité de nœuds de transport collectif ou d'infrastructures cyclables et de concentrations d'équipements, afin que les gens puissent organiser leurs déplacements quotidiens de manière durable. De plus, le réseau de voies navigables est un support pour le développement de parcs d'activités liées à l'eau et l'accessibilité internationale devrait être assurée en développant des fonctions métropolitaines aux nœuds internationaux ou dans des lieux suffisamment faciles d'accès depuis ces derniers. Enfin, les connexions internationales entre les flux de transport internationaux devraient être préservées et les évolutions futures, lorsqu'elles sont appropriées sur le plan spatial, souhaitées et nécessaires, facilitées.

La province du Brabant flamand, elle aussi, travaillait déjà sur son plan de politique spatiale et tente également de soutenir un changement spatial durable dans la région en mettant en avant la proximité comme mot clé. Sa politique s'appuie sur les principes flamands. La province saisit l'occasion de l'amélioration des transports publics pour aligner sa politique nodale : nouveaux développements et densification à proximité immédiate des nœuds de mobilité, près des arrêts et des installations de transport public. Cela peut à son tour rendre le système de transport public plus efficace et la mobilité combinée plus forte.

La politique d'aménagement du territoire s'engage en outre à offrir des espaces publics de qualité. En aménageant les rues et les espaces publics des centres-villes en fonction des besoins et des rythmes des cyclistes et des marcheurs, il devient plus facile et plus agréable de se déplacer à vélo ou à pied dans un quartier ou un centre-ville. L'emplacement des attracteurs logistiques est également orienté, dans la mesure du possible, vers des lieux accessibles de manière multimodale (par exemple, mur de quai, terminal de navigation intérieure, terminal ferroviaire). En effet, cela offre des possibilités de regrouper, consolider et transférer davantage de flux logistiques vers des modes de transport durables. De plus, les trajets pré- et post-transport sont courts, ce qui minimise les désagréments pour la région environnante.

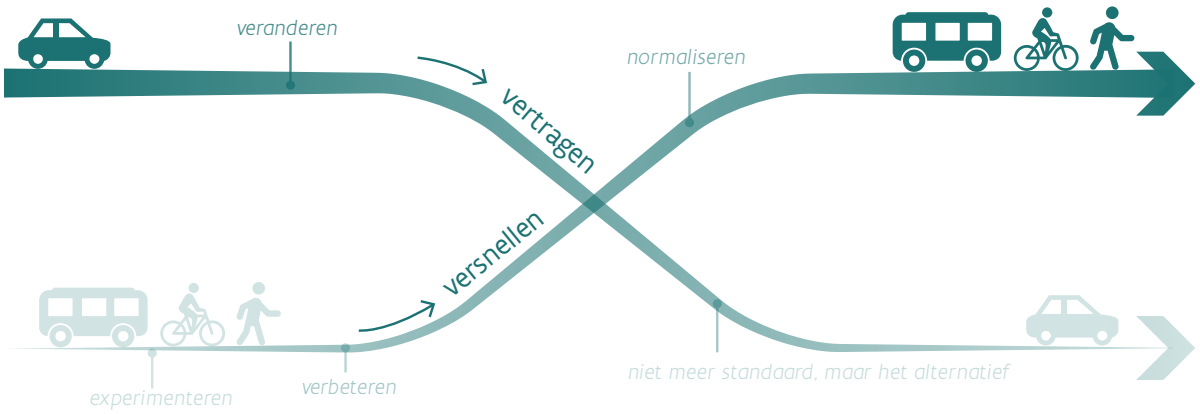
UNE RÉGION EN TRANSITION

Pour changer le choix actuel de la modalité, la région pousse activement à une transition. Cela se traduit par des choix qui accélèrent la circulation en voiture dans les endroits stratégiques et la ralentissent sur les routes indésirables, et qui accélèrent ou facilitent les modes de transport durables tels que les transports publics, le vélo ou la marche. Les deux sont indissociablement liés. En effet, il faut toujours proposer aux voyageurs une alternative intéressante pour les convaincre de laisser la voiture à la maison.

Les paris sur cette transition reposent toujours sur quelques concepts de base :

- **Construire un réseau multimodal stratifié dans lequel chaque niveau est pleinement développé. La hiérarchisation** d'un réseau multimodal stratifié, améliorant ainsi la mobilité combinée grâce à des nœuds.
- L'augmentation de l'attractivité des modes et des itinéraires souhaitables en ciblant les **contraintes en termes de flux.**
- La réduction de l'interaction entre les couches et les modes de transport au sein du réseau grâce à des **stratégies de dissociation**.

L'approche demeure basée sur la zone. Les concepts correspondent autant que possible au contexte local.



FACILITER LES FLUX

En outre, la région de transport est confrontée à trois types de déplacements, chacun nécessitant des solutions différentes. Chaque type est associé à une classe de distance moyenne différente et donc à un mode de transport différent qui est le mieux adapté pour faciliter ce déplacement.

Projection de la demande de transport en 2025 *(1 h durant l'heure de pointe du matin)*

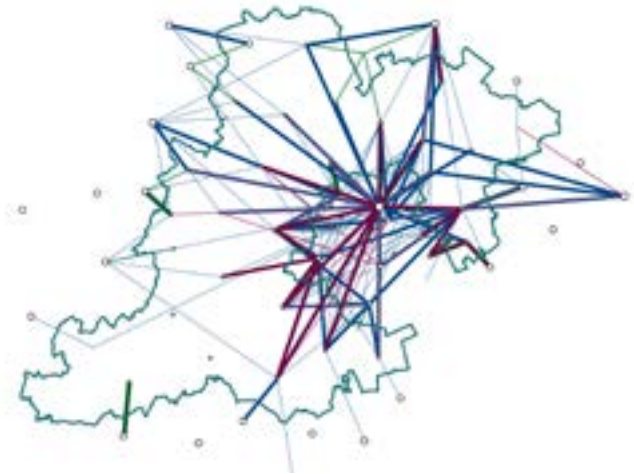
TRANSPORTS EN COMMUN
- > 100 déplacements
- 99-50 déplacements

VÉLO
- > 50 déplacements
- 49-20 déplacements

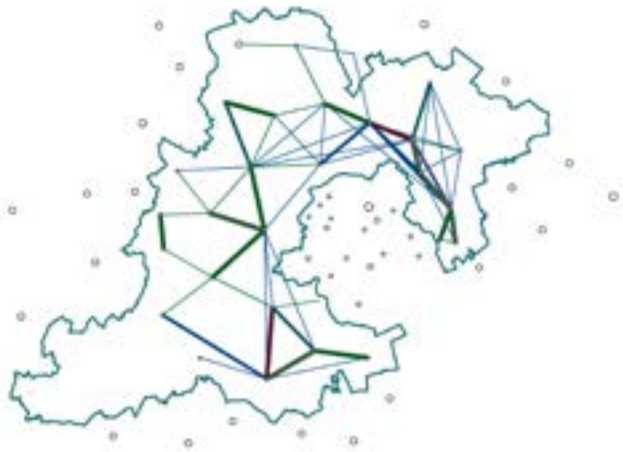
VOITURE
- > 100 déplacements
- 99-50 déplacements

PILOTER LES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION

FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE L'INTÉRIEUR DE LA RÉGION VERS L'EXTÉRIEUR



FACILITER LES DÉPLACEMENTS À L'INTÉRIEUR DE LA RÉGION DE TRANSPORT MÊME



SCÉNARIO POLITIQUE

UNE VISION STRATÉGIQUE

La vision de la mobilité pour la région de transport Périphérie flamande fournit un aperçu à moyen terme (2030), avec une perspective à l'horizon 2050. Elle identifie concrètement la manière dont l'offre de mobilité sera renforcée, en travaillant sur le comportement des personnes et en interagissant avec l'aménagement du territoire. La vision couvre tous les modes de transport, tant pour le transport de passagers que de marchandises.

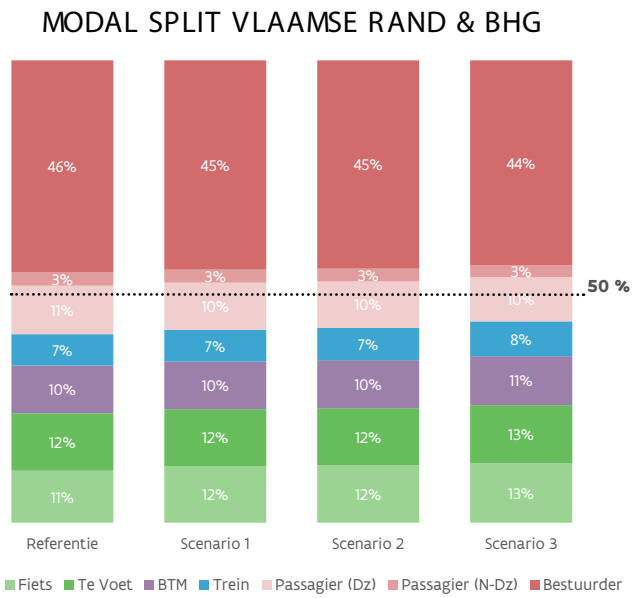
ÉLABORATION DU SCÉNARIO POLITIQUE

La note de synthèse décrit comment, sur la base de la vision et des stratégies, différentes listes de souhaits ont été établies pour les différents modes de transport.

Pour la sélection du scénario politique final, une approche par étapes a été utilisée, dans laquelle chaque ensemble de mesures a été ajouté et calculé dans le modèle de trafic. Le scénario 1 prévoit les mesures de base pour le vélo et les transports publics, le scénario 2 les mesures de base pour la circulation automobile et enfin le scénario 3 regroupe les mesures les plus ambitieuses pour tous les modes de transport.

La figure ci-dessous illustre schématiquement l'évolution du transfert modal associé à chaque scénario calculé. Le graphique indique que l'objectif de transfert modal (une part de 50 % du trafic durable) a déjà été atteint dans la référence, mais que pour faire une différence substantielle dans la répartition modale, toutes les mesures seront nécessaires.

La région de transport Périphérie flamande a donc choisi un scénario politique comprenant le scénario le plus ambitieux, qui inclut toutes les mesures de manière cumulative. À ce scénario ambitieux s'ajoutent les mesures d'accompagnement dans les domaines du comportement, de la politique de stationnement et de la fiscalité, qui n'ont pas été calculées avec le modèle de trafic. Ensemble, ils constituent le scénario politique final du plan régional de mobilité de la Région de transport Périphérie flamande.



Répartition modale (%) des trajets quotidiens avec origine ou destination de la RT Périphérie flamande et la Région de Bruxelles-Capitale (Source) : MOW Team Modélisation du trafic)

REFLET DU PROJET de RIE STRATÉGIQUE DANS LE PEM

Les recommandations du projet de RIE stratégique ci-joint ont été soigneusement prises en compte par les auteurs du plan régional de mobilité. Cela a engendré plusieurs ajustements du scénario politique, ce qui a permis
d'intégrer le rapport sur les incidences environnementales dans la prise de décision relative au plan régional de mobilité.

Les auteurs du plan ont précisé la manière dont chaque recommandation du projet de RIE sera traitée lors de l'élaboration de la version finale du plan régional de mobilité.

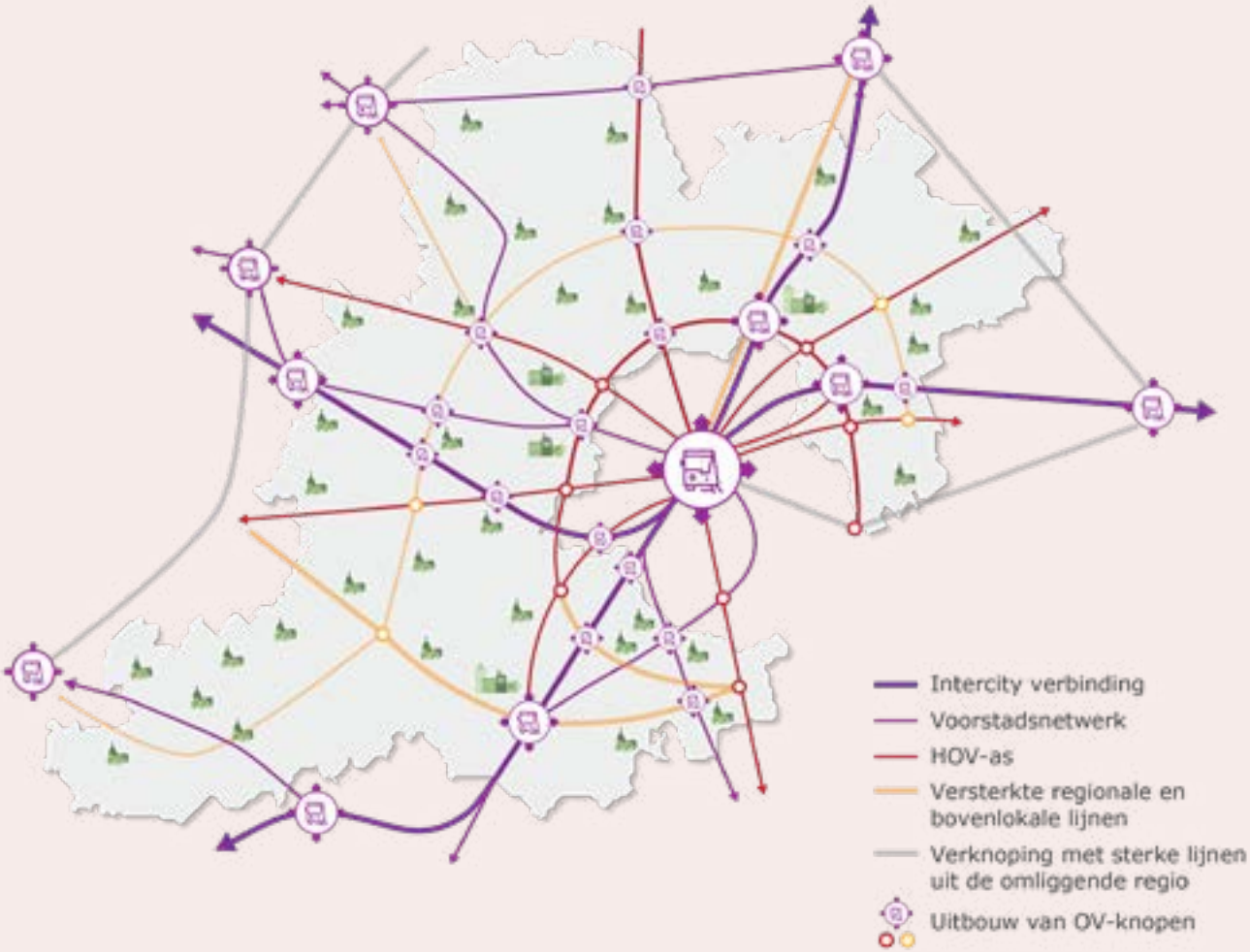
Nombre de ces recommandations sont des préoccupations opérationnelles à prendre en compte lors de la mise en œuvre des projets. Elles ne sont donc pas directement pertinentes pour le niveau stratégique du PRM et ne sont pas transposées dans le PRM même.

D'autres recommandations ont induit un ajustement ou un ajout à la vision stratégique. Plus précisément, plusieurs recommandations du projet de RIE ont donné lieu à de tels ajustements ; il s'agit d'une recommandation du thème « Logistique » et d'une recommandation du thème « Espace ».

Enfin, plusieurs recommandations du RIE se traduisent par des ajustements ou des ajouts au plan d'action. Dans l'ensemble, plusieurs préoccupations environnementales clés sont incluses dans la partie introductive du plan d'action. En outre, la formulation de l'action 80 et de l'action 129 a également modifiée.

TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau de transport en commun est l'épine dorsale du système régional de mobilité. Il est développé et renforcé en tant que réseau hiérarchique et cohérent composé de connexions fluides, fiables et confortables à différents niveaux d'échelle.



OFFRE INTERRÉGIONALE de TC

Conservation des liaisons ferroviaires solides Intercity (IC)

- Des connexions ferroviaires intercity fortes existent entre les villes et les pôles d'attraction interrégionaux tels que Brussels Airport Zaventem avec d'autres villes et pôles en Belgique (comme envisagé dans les plans futurs de la SNCB avec les arrêts IC existants).

OFFRE RÉGIONALE DE TC

Renforcer le réseau régional suburbain, le réseau S et le métro express A12

- Renforcer via l'augmentation de la fréquence sur le réseau S à au moins 4 trains par heure sur chaque ligne tout au long de la journée, la création de gares supplémentaires sur la ligne S entre Alost et Bruxelles à Schepdaal et/ou Wambeek, et la construction de la liaison du tram express entre Bruxelles, Londerzeel et Willebroek le long de l'A12.

Construction d'axes de transport en commun de haute qualité (TCQ)

- Ces axes se situent le long de la N5 (Waterloo), de la N6 (Hal), de la N8 (Ninove), de la N9 (Alost), de la N21 (Haacht), de la N2 (Louvain), de l'A201 (tram de l'aéroport) et du ringtrambus (avec des extensions vers Tervuren et vers Sint-Pieters-Leeuw).
- Les axes auront une fréquence minimale de 6 bus par heure pendant les heures creuses de la journée, de 8 bus par heure pendant les heures de pointe et de 4 bus par heure pendant la soirée, et des mesures de fluidité seront prises si nécessaire pour garantir la vitesse et la fiabilité.

Renforcer les lignes du réseau principal (RP) si nécessaire

- Renforcer les lignes existantes du réseau principal sur l'axe Merchtem-Wemmel-Bruxelles, l'axe Merchtem-Meise-Grimbergen-Vilvorde, l'axe Leerbeek-Hal-Rhode-Saint-Genèse et l'axe Grimbergen-Bruxelles, et introduire de nouvelles lignes du réseau principal sur l'axe N1 entre Vilvorde-Malines avec une fréquence minimale de 4 bus par heure pour le noyau A, 2 par heure pour le noyau B et 1 par heure pour le noyau C.

OFFRE (SUPRA)LOCALE DE TC

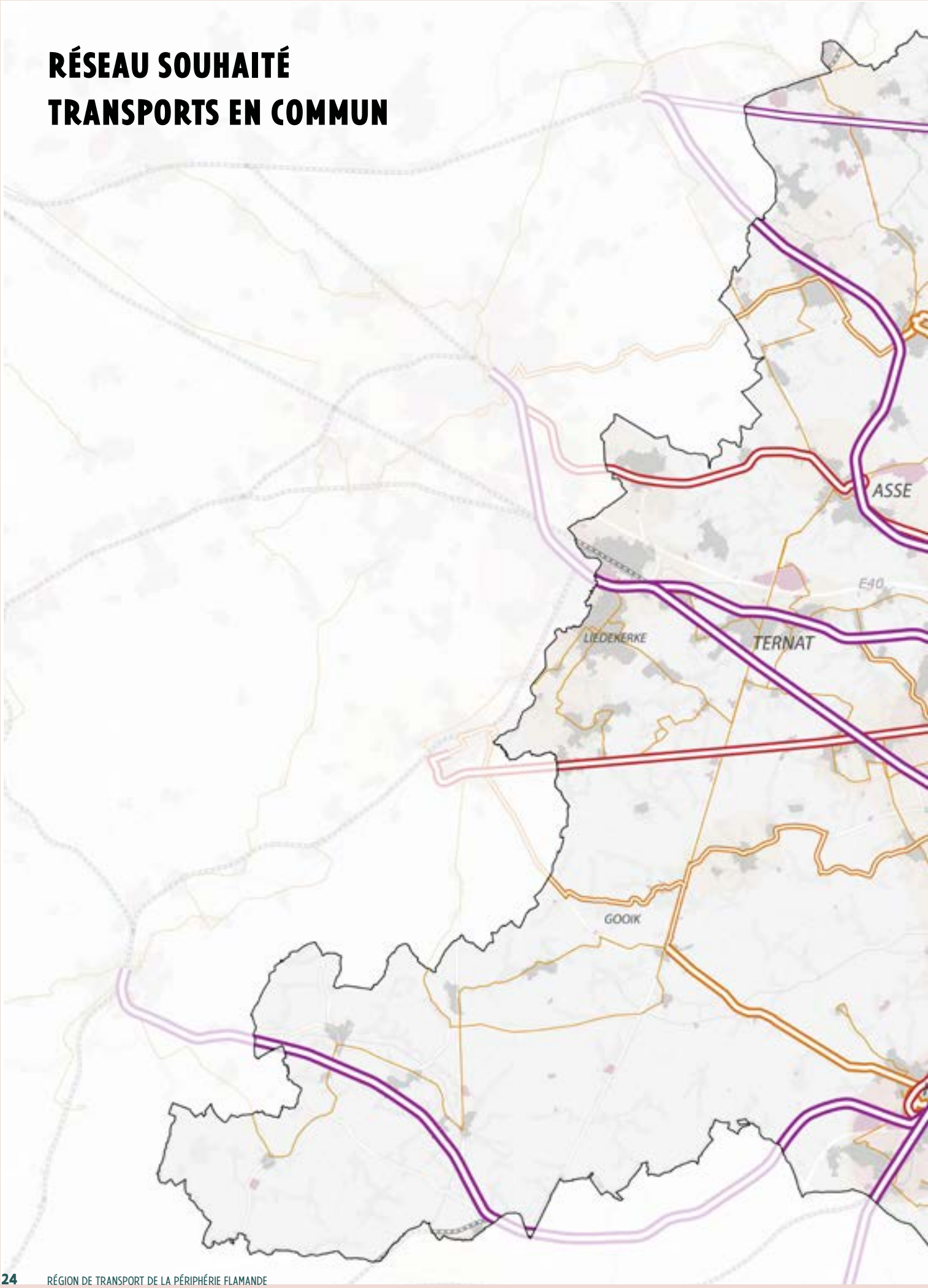
Réseau complémentaire, un accès finement maillé et une alimentation du réseau supérieur de TC (RC)

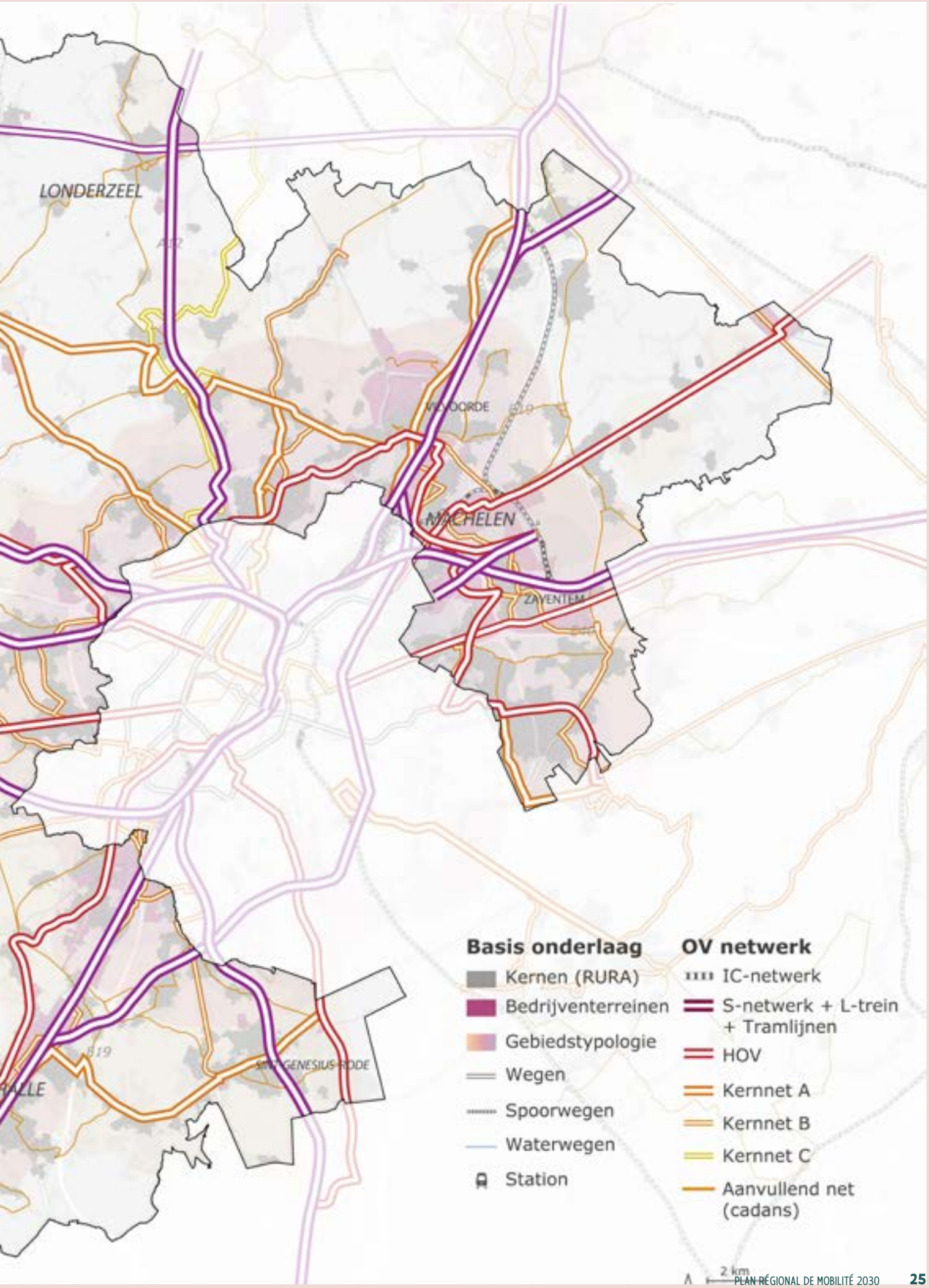
- Étendre le réseau complémentaire en tant qu'accès à fin maillage et alimentation du réseau de transport en commun supérieur en introduisant des lignes de réseau supplémentaires sur l'axe Dilbeek-Sint-Pieters-Leeuw-Lot, l'axe Grammont-Bièvène-Galmaarden-Herne-dépôt Leerbeek, l'axe Dépôt Leerbeek - Eizeringen - Ternat - Asse, l'axe Asse-Opwijk-Dendermonde, l'axe Steenokkerzeel-Nossegem-Sterrebeek, l'axe Meise-Asse et l'axe Humbeek-Hombeek-Malines, ainsi que l'adaptation du réseau complémentaire entre Londerzeel et Bruxelles en fonction de l'interaction avec le tram express.

Le transport sur mesure ouvre les zones non urbaines au réseau supérieur

- Développer le transport sur mesure pour permettre aux zones non urbaines et aux zones d'activités économiques les moins bien desservies d'accéder au réseau de transport en commun supérieur.
- La mise en place progressive du transport sur mesure dépend du déploiement du réseau principal et des réseaux complémentaires. Aucune « zone blanche » ne peut être à déplorer dans la région de transport Périphérie flamande

RÉSEAU SOUHAITÉ TRANSPORTS EN COMMUN




LONDERZEEL
MACHELEN
ZAVENTEM
Basis onderlaag
Kernen (RURA)
Bedrijventerreinen
Gebiedstypologie
Wegen
Spoorwegen
Waterwegen
Station
OV netwerk
IC-netwerk
S-netwerk + L-trein + Tramlijnen
HOV
Kernnet A
Kernnet B
Kernnet C
Aanvullend net (cadans)
2 km

VÉLO

Le réseau d'itinéraires cyclables fonctionnels supra-locaux forme un réseau cyclable finement maillé et très développé reliant les villes, les centres et les pôles d'attraction grâce à des itinéraires et des infrastructures de qualité et sûrs. Ces itinéraires répondent aux besoins divers des différents types de cyclistes : rapides grâce à une autoroute cyclable autonome, courts grâce à des pistes cyclables le long d'un axe de circulation plus fréquenté, ou tranquilles grâce à une piste cyclable sans voiture. La région de transport s'est engagée à étendre et à renforcer le réseau de pistes cyclables fonctionnelles supra-locales.

OFFRE (INTER)RÉGIONALE RELATIVE AU VÉLO

Les véloroutes emmènent les cyclistes vers les grandes villes, les centres et les portes d'entrée économiques à l'intérieur et à l'extérieur de la région.

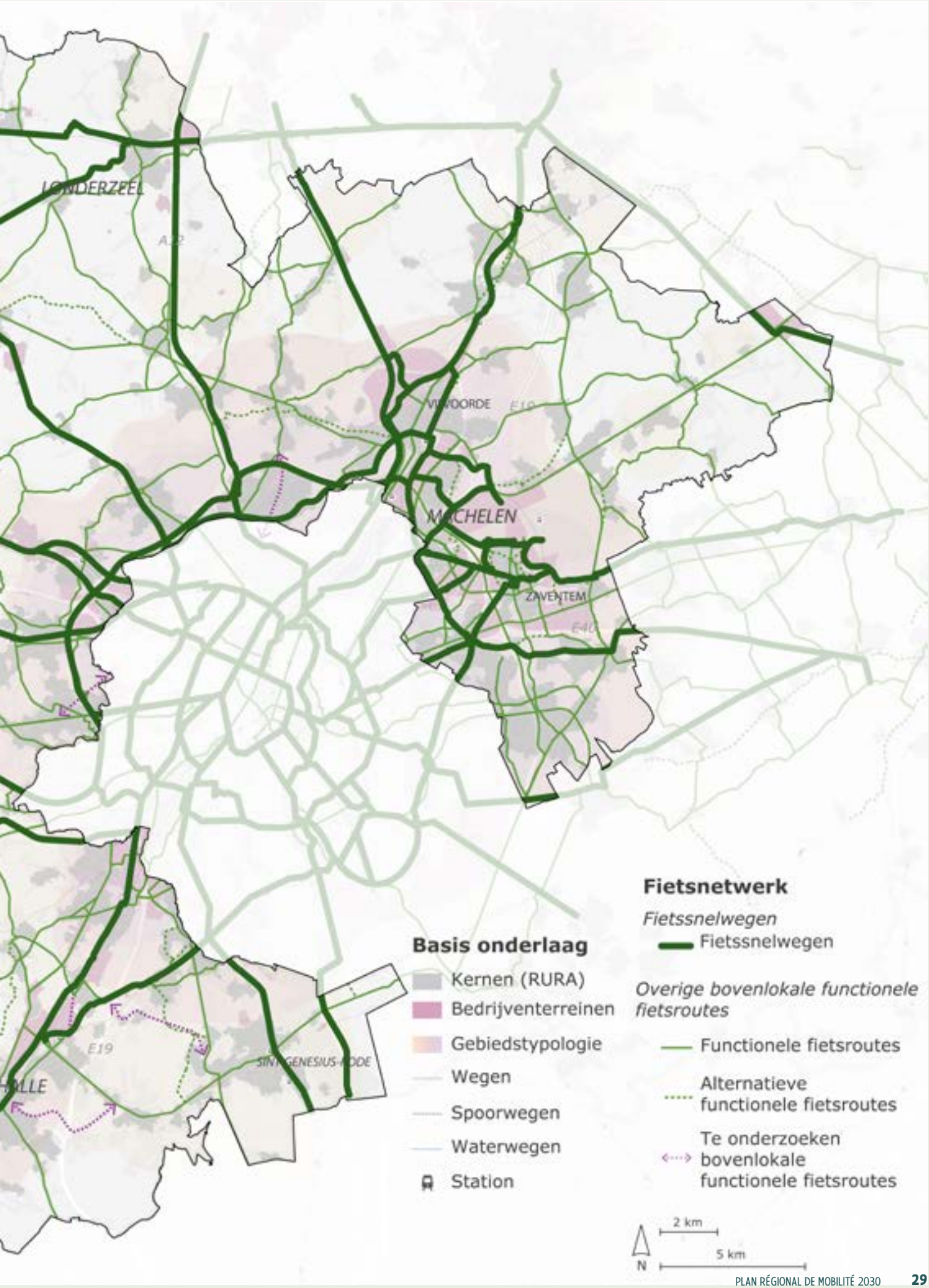
- Poursuite des **autoroutes cyclables déjà sélectionnées** pour les moyennes et longues distances (plus de 15 km) entre les plus grandes villes, les centres et les portes d'entrée économiques à l'intérieur et à l'extérieur de la région, telles que désignées par l'Autorité flamande.
- Recherches sur la possibilité d'étendre ou d'introduire une **nouvelle véloroute** est à l'étude au niveau :
    - de l'extension de F215 à F1 ;
    - de F203 en direction de Louvain le long de la E40 (dans le cadre des Travaux sur le Ring)
    - de F213 entre Wemmel et Merchtem
    - de F220 entre Asse et Alost
    - Route express entre Galmaarden et Érasme en passant par Leerbeek
    - une nouvelle véloroute entre Hal, Enghien et Grammont.

OFFRE SUPRALOCALE RELATIVE AU VÉLO

Des itinéraires cyclables fonctionnels supralocaux relient les noyaux et emmènent les cyclistes vers les pôles d'attraction et les agréments majeurs et mineurs.

- Poursuite des **itinéraires cyclables fonctionnels supralocaux** souhaités pour les distances moyennes et courtes (moins de 15 km) entre les noyaux, les pôles d'attraction et les équipements.
- Recherche sur la possibilité de modifier ou d'ajouter une **nouvelle piste cyclable** entre Beerzel/Huizingen et Alsemberg, entre Hal et Dworp, entre Dilbeek et Potaarde, entre Grimbergen et Mutsaard, entre Tollembeek et la N495 et pour les liaisons manquantes supralocales identifiées dans le plan de mobilité local de Vilvorde.

RÉSEAU SOUHAITÉ VÉLO


LONDERZEEL
A12
VILVOORDE
E19
MECHELEN
ZAVENTEM
E40
E19
SINT-GENESIUS-RODE
Basis onderlaag
Kernen (RURA)
Bedrijventerreinen
Gebiedstypologie
Wegen
Spoorwegen
Waterwegen
Station
Fietsnetwerk
Fietssnelwegen
Fietssnelwegen
Overige bovenlokale functionele fietsroutes
Functionele fietsroutes
Alternatieve functionele fietsroutes
Te onderzoeken bovenlokale functionele fietsroutes
2 km
5 km
N

VOITURE

Le réseau routier robuste est construit de manière hiérarchique, de sorte que chaque niveau contribue à la double ambition d'assurer l'accessibilité de la région et d'améliorer la qualité de vie des zones résidentielles. Pour ce faire, les automobilistes sont encouragés à prendre le train, les transports publics (de qualité) ou le vélo en cas d'embouteillages ou d'accidents, à des mobipoints situés à des endroits stratégiques. Deuxièmement, le réseau routier supérieur est rendu plus robuste. Enfin, le trafic (inter)régional de transit sur le réseau routier local est découragé. Le réseau routier robuste apporte donc une réponse au problème structurel de congestion sur les autoroutes et les chaussées vers et depuis la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi qu'aux nombreux raccourcis (inter) régionaux sur les routes locales et dans les zones résidentielles.

RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL

Le réseau routier principal est le vecteur du trafic de transit en provenance et à destination de la Région de Bruxelles-Capitale.

- Consolider l'E19, l'A12, l'E40, l'E429 et le R0 en tant qu'axes routiers européens et flamands qui servent de support au trafic de transit international et interrégional à longue distance.
- Renforcer l'A201 et la N211 (entre E19 et N21) en tant qu'accès routier principal à l'aéroport.
- Améliorer l'infrastructure routière principale du R0 (dans le cadre de Travaux sur le Ring) et de l'A8 à Hal (dans le cadre du projet de creusement du tunnel de l'A8)

RÉSEAU ROUTIER DE BASE

Un réseau routier de base de liaisons régionales soutient le réseau routier principal.

- Renforcer les routes N28, N45, N17, N16, N267 et N26 en tant que structure périphérique de routes régionales en bordure de la région de transport et la N8 en tant que route régionale radiale pour le trafic interrégional et régional sur des distances moyennes et pour soutenir le réseau routier principal en cas d'accident.
- Renforcer la B201, R20, N290, A12, A201 et E40 comme routes d'accès régionales vers la Région de Bruxelles-Capitale (conformément à la vision de Good Move de la Région de Bruxelles-Capitale)

Les routes interlocales relient des communes non adjacentes et réduisent les lacunes régionales pour le trafic régional.

- Renforcer les routes N5, N6 (au sud de R0), N285, N47, N411, N9, R22 (entre N211 et N21/E19), N21 (à l'est de E19-N211), N2 (à l'est de N227), N227 (entre N2 et E40) et R22 (au sud de E40) en tant que routes interurbaines pour le trafic régional à courte distance entre les communes non adjacentes, avec des mesures de réduction de la vitesse si nécessaire pour empêcher le trafic de transit interrégional d'emprunter les routes interurbaines.
- Améliorer l'infrastructure sur le ring d'Asse (dans le cadre de la déviation prévue), la N285 à Ternat, la N211 à Merchtem, la N211 à Vilvorde, la R22 au niveau du VerbrandeBrug, la R22 à Vilvoorde-Machelen et la N28 à Hal.

Le réseau routier de base permet d'accéder aux principaux pôles d'attraction économique et aux équipements.

- Renforcer la R22 à Vilvorde, la Budasteenweg, le périphérique d'Asse, la N208 à Liedekerke, la N227 (entre N2 et E40 à Zaventem), l'Alsembergsesteenweg (entre R0 et N6), la Zennestraat - Beerselsestraat, l'Eugène Ghijsstraat - Drie Fonteinenstraat et la N266 comme voies d'accès interlocales aux zones d'activités régionales.

RÉSEAU ROUTIER LOCAL

Le maillage interlocal empêche le transit du trafic régional de contournement sur les routes locales

- Renforcer les bretelles d'accès et de sortie du réseau routier principal et de base (notamment dans le cadre des Travailler sur le Ring) pour l'accès local aux noyaux et aux pôles d'attraction au sein du réseau de routes principales, régionales et interurbaines (sans compromettre la fluidité souhaitée de la circulation sur ces routes).
- Encourager les communes voisines à mettre en œuvre des mesures de réduction de la vitesse et de circulation sur le réseau routier local dans le cadre d'une coopération intercommunale, afin d'empêcher le trafic de transit interrégional et régional de quitter les routes locales et de circuler dans les zones résidentielles.

Cascade en termes de robustesse

En cas d'accidents, tels qu'un accident majeur qui bloque le réseau routier principal, la cascade de robustesse est déclenchée conformément aux principes du réseau routier robuste. La circulation automobile du réseau routier principal est détournée via le niveau secondaire du réseau. L'objectif est de canaliser la pression du trafic vers d'autres routes de liaison tout en épargnant les environnements sensibles.

Étant donné que la quasi-totalité des routes principales menant à la Région de Bruxelles-Capitale traversent la région de transport Périphérie flamande, il est impossible de proposer une alternative solide pour toutes ces routes via le réseau routier de base. De plus, la région de transport se caractérise presque quotidiennement par une congestion structurelle, de sorte que ces routes de base seraient utilisées quotidiennement pour faire face à la congestion structurelle sur les routes principales.

En raison de la concentration et de la congestion structurelle sur les routes principales, la Région de transport Périphérie flamande n'applique pas la cascade de robustesse aux routes interlocales.

Robustesse multimodale

La région a besoin d'une « robustesse multimodale », **encourageant le passage à une alternative plus durable telle que le train, les transports en commun (de haute qualité) et le vélo dès le début du voyage.** En effet, la plupart des routes principales qui connaissent une congestion structurelle sont parallèles à une autoroute pour cyclistes, à une liaison de TC ou à une ligne de chemin de fer.

Le **choix des routes régionales et interlocales est délibérément sélectif** afin d'éviter qu'elles ne soient utilisées pour faire face à la congestion structurelle des routes principales. Une route interlocale sera choisie parallèlement à une route principale uniquement en cas de nécessité et des mesures seront prises pour décourager le trafic de contournement du réseau routier principal.

Approchée par zone et par maillage

Afin de détourner véritablement le trafic de transit des centres-villes, il est nécessaire d'adopter une approche par zone dans laquelle les communes voisines mettent en œuvre des mesures concrètes de réduction de la circulation et de la vitesse sur les routes interlocales et locales, via une collaboration intercommunale. Pour les courtes distances à l'intérieur des centres ou entre eux, les transports en commun et le vélo doivent être plus attrayants et l'utilisation de la voiture découragée. Cela n'est possible que si la vision de ces modes de transport est soutenue par la politique des transports motorisés. L'expansion sûre du réseau routier de base devrait contribuer aux objectifs de viabilité et de sécurité de la circulation.

Travaux sur le Ring

L'optimisation du périphérique en tant que plaque tournante du réseau routier principal est cruciale pour le succès de la catégorisation des routes dans la région de transport Périphérie flamande.
Le Ring de Bruxelles s'entrecroise avec les différentes routes principales et constitue le lien entre elles. L'amélioration de la circulation sur le ring est nécessaire pour améliorer la circulation sur les routes principales qui y accèdent et permettre ainsi à leur capacité d'être pleinement utilisées. Ce n'est qu'en optimisant le périphérique que nous pourrons obtenir un réseau routier robuste et performant dans la région de transport Périphérie flamande.

Le programme « Travaux sur le Ring » a pour objet d'améliorer l'accessibilité de la Région de Bruxelles-Capitale et de la région de transport Périphérie flamande et de réduire l'impact du ring de Bruxelles sur le réseau routier secondaire et les zones résidentielles. La qualité de vie s'améliore en attirant davantage de trafic automobile local sur le ring, ce qui permet de décongestionner les routes locales.

Une harmonisation des fréquences est donc observée lors de l'élaboration du plan régional de mobilité pour la région de transport Périphérie flamande Rand. Même après l'élaboration, la Région de transport Périphérie flamande suivra de près l'avancement des différents projets.

Gestion routière

La catégorisation des routes n'identifie pas les responsables de la conception et de la gestion des routes. Les routes qui n'ont pas été retenues comme routes du réseau de base, mais qui ont été sélectionnées comme routes régionales, continuent d'être gérées par l'Agence des routes et de la circulation. Il s'agit notamment de routes ayant une fonction de circulation importante pour accéder à un noyau résidentiel ou un pôle d'attraction ou pour relier deux noyaux voisins. Le département MOW œuvre à l'élaboration d'un cadre flamand de directives claires à ce sujet.

De même, l'exploitation des transports en commun est dissociée de la catégorisation des routes. Ainsi, les axes TCQ peuvent être construits non seulement sur les routes régionales ou interlocales, mais également sur les principales routes locales. La circulation en fonction des transports en commun est primordiale dans ce cadre.

Travaux sur le Ring : réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - partie Nord

Le programme « Travaux sur le Ring » a pour objet d'améliorer l'accessibilité multimodale et la qualité de vie dans la région autour de Bruxelles et de la Périphérie flamande, tout en améliorant la sécurité routière et la fluidité du trafic sur le R0. Le point de départ est un programme intégré et cohérent de projets routiers, cyclistes et de transports en commun, qui vise également la mobilité combinée, cherche à améliorer la qualité de vie dans les zones de projet et, pour tout cela, mène une gestion approfondie des parties prenantes. Plus que jamais, l'accent est mis sur des déplacements plus durables dans cette région sujette aux embouteillages.

Ces ambitions se traduisent par 4 objectifs du plan :

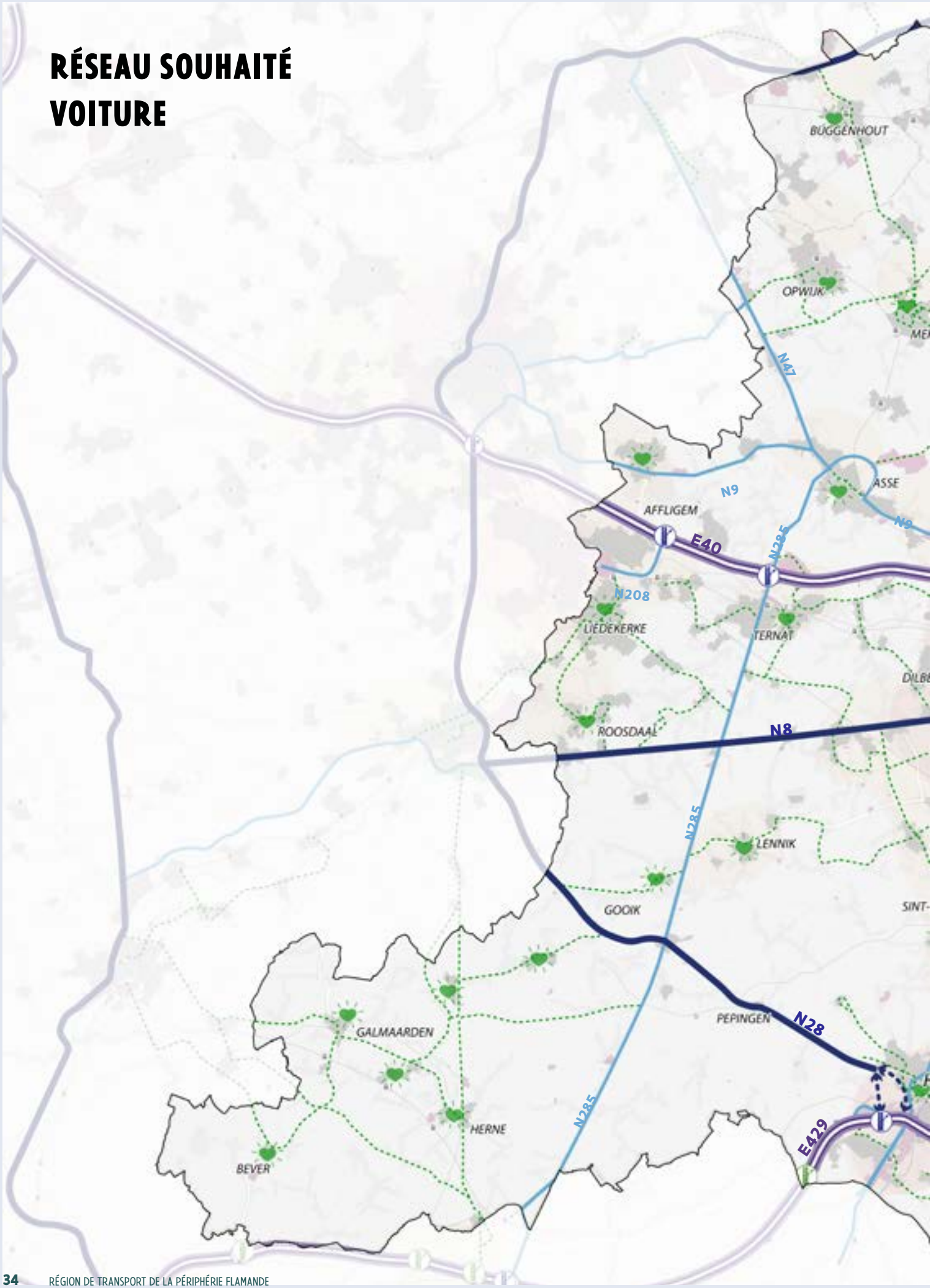
- Le réaménagement des infrastructures anciennes et désuètes selon le principe de la séparation du trafic de transit et du trafic local afin d'obtenir une **infrastructure plus lisible et plus sûre**, avec moins d'incidents et une meilleure fluidité du trafic ;
- L'amélioration de la qualité de vie autour du R0, y compris dans les centres des villages, **en réduisant le trafic de contournement** à la suite du réaménagement du R0 selon le principe susmentionné ;
- Lors du réaménagement du R0, **certaines possibilités de circulation des vélos et des transports en commun seront développées** conjointement au-dessus, au-dessous et le long du R0 : les passages souterrains seront rendus plus sûrs et multimodaux afin de réduire l'effet de barrière du ring pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun, ce qui augmentera l'accessibilité multimodale de la région ;
- Dans ce cadre, des efforts seront consentis, sur l'ensemble de la zone du projet, pour **l'intégration (paysagère)** l'infrastructure dans son environnement (tant le R0 que les routes secondaires) afin d'améliorer la qualité de vie dans les environs immédiats et de contribuer à (restaurer) les connexions vertes, bleues et écologiques. Cela réduira l'effet de barrière du ring non seulement pour l'homme, mais également pour les animaux.

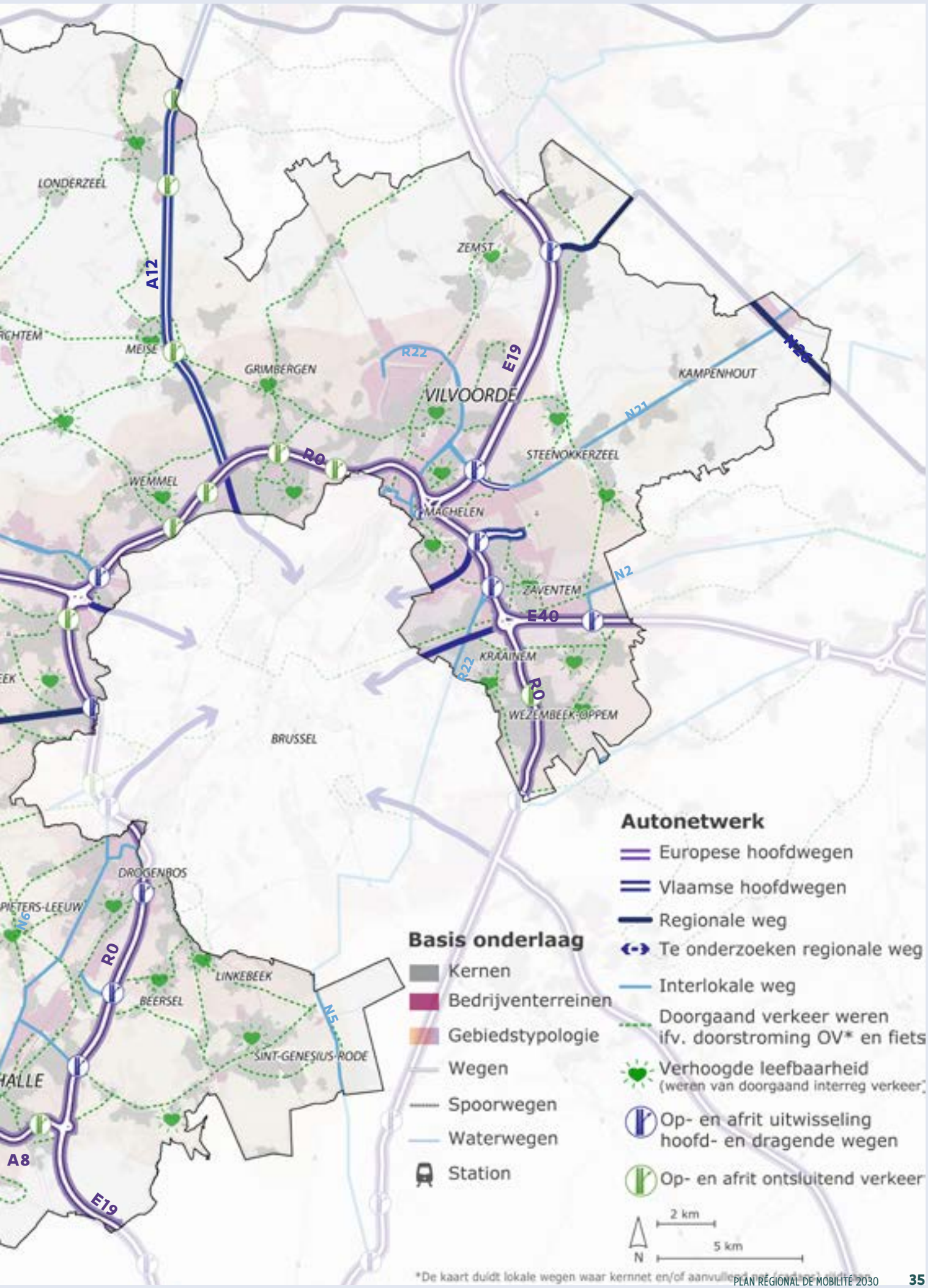
De plus, deux objectifs primordiaux du plan sont inclus dans le cadre de référence :

- En adoptant une approche intégrée pour le réaménagement du R0, qui augmentera la **qualité de vie** autour du Ring et rendra la mobilité dans la région plus durable, on soutient un développement spatial qui tient compte de la politique spatiale au niveau flamand. Le PESR met donc en œuvre cette politique spatiale.
- De plus, l'élaboration du plan vise à atteindre un rapport **coût-bénéfice socialement responsable.**

L'état d'avancement actuel des projets du programme « Travaux sur le Ring » peut être consulté sur le site www.werkenaandering.be. Un des projets les plus stratégiques du programme, et particulièrement pertinent pour la région de transport Périphérie flamande, est le « Réaménagement spatial du Ring autour de Bruxelles (R0) - partie Nord ». La procédure suit un processus de planification intégrée (PPI).

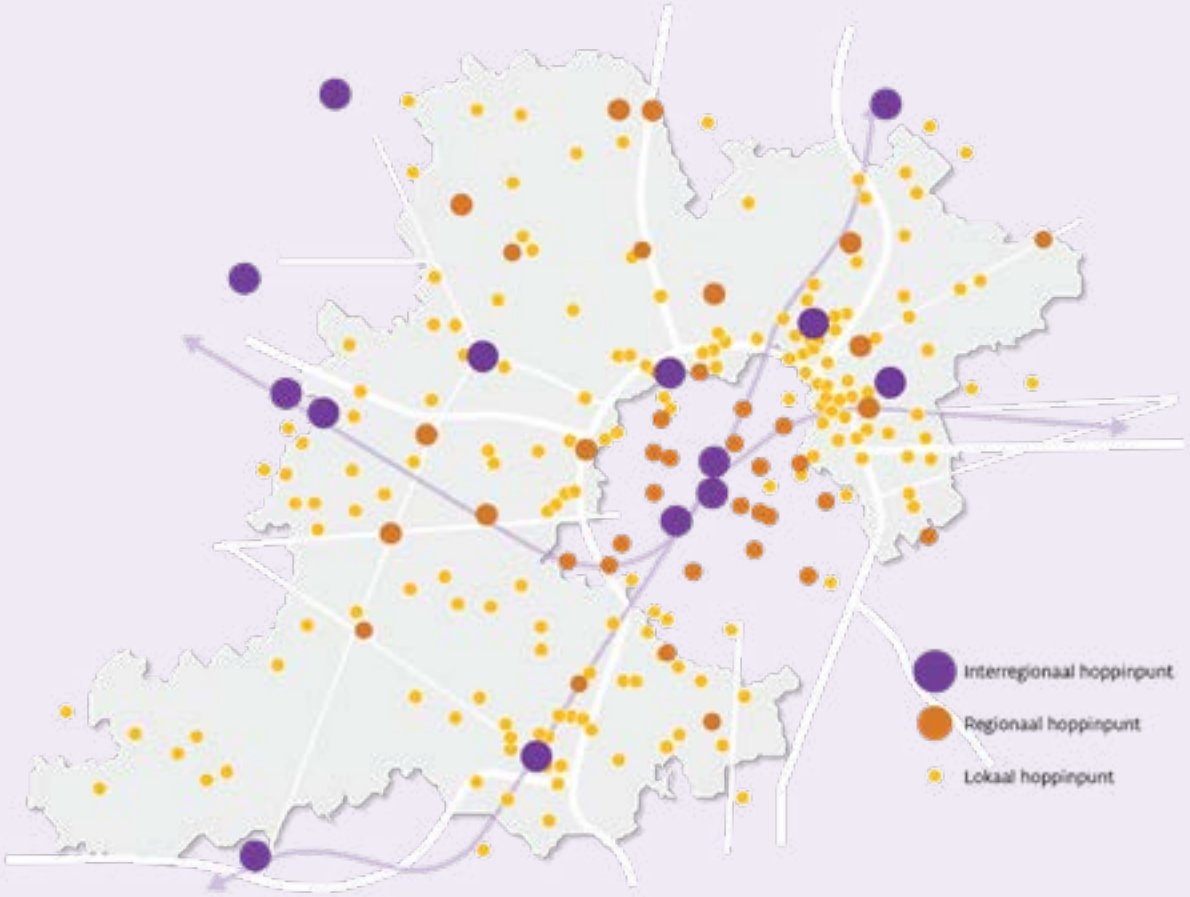
RÉSEAU SOUHAITÉ VOITURE




LONDERZEEL
A12
MEISE
GRIMBERGEN
ZEMST
R22
E19
VILVOORDE
KAMPENHOUT
N26
N21
STEENOKKERZEEL
R0
WEMMEL
MACHELEN
ZAVENTEM
N2
E40
KRAAINEM
R22
R0
WEZEMBEEK-OPPEM
BRUSSEL
DROGENBOS
N6
R0
LINKEBEEK
BEERSEL
N5
SINT-GENESIUS-RODE
A8
E19
Basis onderlaag
Kernen
Bedrijventerreinen
Gebiedstypologie
Wegen
Spoorwegen
Waterwegen
Station
Autonetwerk
Europese hoofdwegen
Vlaamse hoofdwegen
Regionale weg
Te onderzoeken regionale weg
Interlokale weg
Doorgaand verkeer weren
ifv. doorstroming OV* en fiets
Verhoogde leefbaarheid
(weren van doorgaand interreg verkeer)
Op- en afrit uitwisseling
hoofd- en dragende wegen
Op- en afrit ontsluitend verkeer
2 km
5 km
N
*De kaart duidt lokale wegen waar kernnet en/of aanvullend net (cadaver) ontbreekt

MOBIPOINTS

Les mobipoints désignent les points de liaison du système de mobilité stratifié et multimodal de la région, facilitant des entrées et sorties de qualité. En fonction de l'offre de mobilité, de l'importance dans le réseau et de la zone d'influence ou d'attraction d'un point, la région de transport sélectionne les mobipoints à trois niveaux.



MOBIPOINTS INTERRÉGIONAUX

Mobipoints interrégionaux solides (IR)

- Développement de mobipoints interrégionaux forts à des endroits présentant une offre de mobilité interrégionale et une très grande attractivité à Hal, Liedekerke, Asse, Heysel, Londerzeel, Vilvorde et à l'aéroport de Bruxelles-Zaventem.
- Examiner l'aménagement de la « zone des mobipoints » sur le plateau du Heysel et (en collaboration avec Infrabel) la possibilité de déplacer la gare de Londerzeel à l'intersection entre le train et le nouveau métro express.

MOBIPOINTS RÉGIONAUX

Mobipoints régionaux liés à une offre régionale de transport en commun (R)

- Développer des mobipoints régionaux liés à une offre régionale de transport en commun et à des endroits qui jouent un rôle stratégique dans la région.

MOBIPOINTS LOCAUX

Chaque noyau ou point d'attraction régional possède au moins un mobipoint local (L).

- Attribuer et faciliter les mobipoints locaux liés à une offre locale de transport public et aux endroits où les utilisateurs ont leur origine ou leur destination à proximité de ce point dans toutes les autres gares ferroviaires et dans les principaux autres noyaux, zones d'activités économiques et autres points d'attraction.

Intégration des parkings combinés en tant que solutions de pré-acheminement et base de la robustesse multimodale

- Développement de parkings combinés désignés par le ministère de la Mobilité et des Travaux publics comme solutions de pré-acheminement avec suffisamment d'emplacements de stationnement pour les vélos et les voitures.

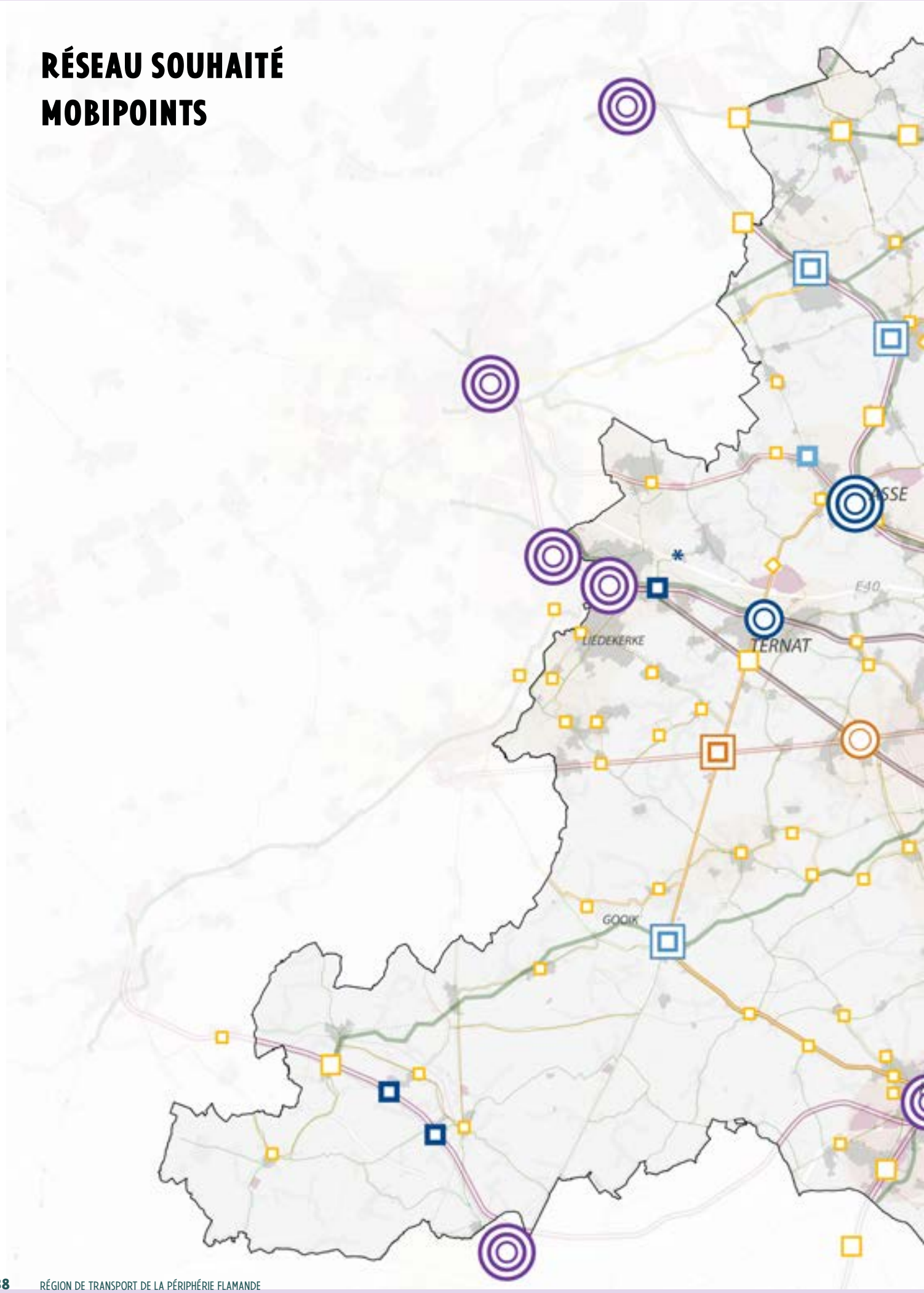
HARMONISATION AVEC LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

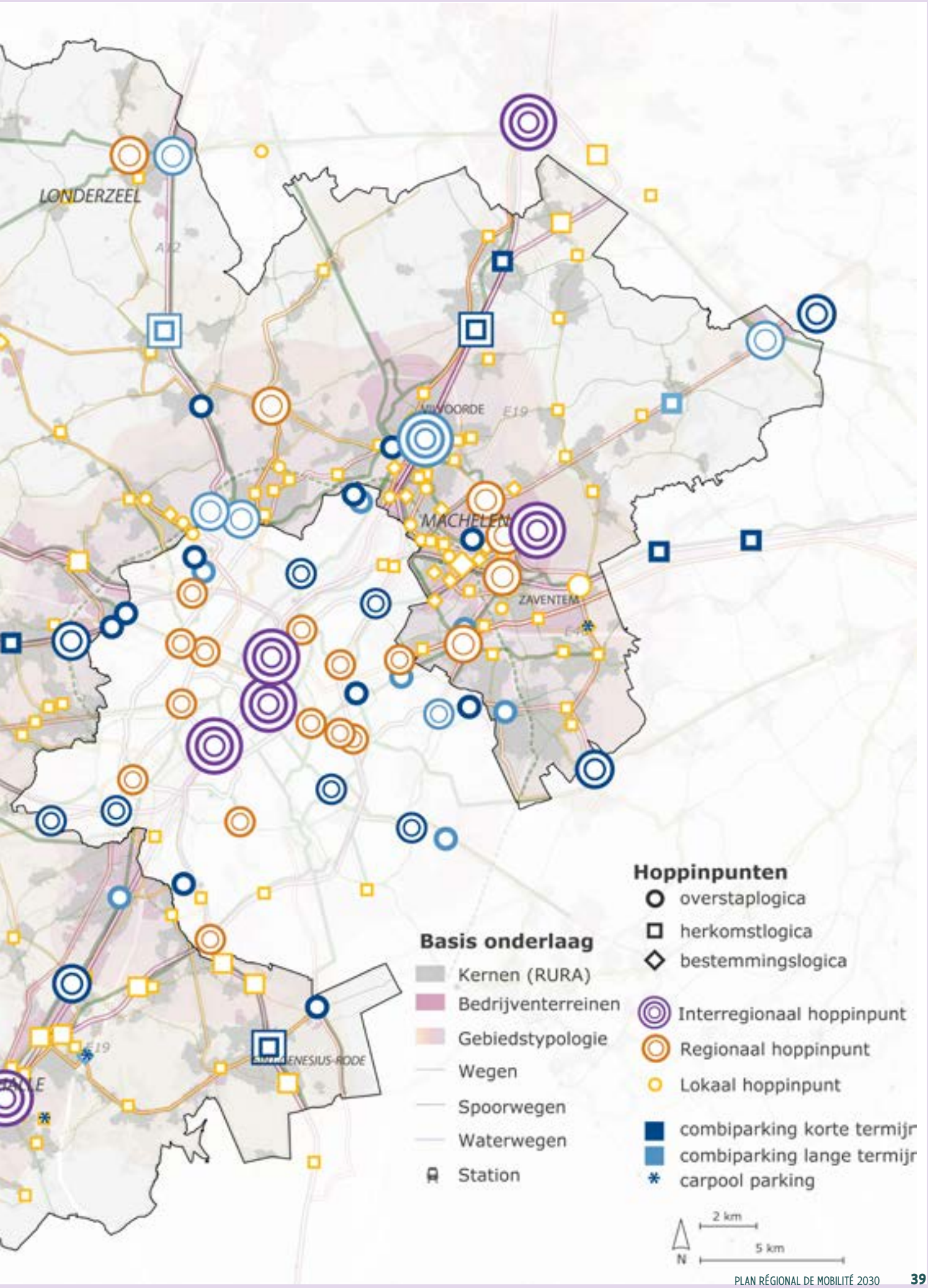
Harmonisation entre les mobipoints flamands et les nœuds de la Région de Bruxelles-Capitale pour renforcer le modèle d'échange

- Se concentrer sur l'interaction et la complémentarité avec les nœuds de la Région de Bruxelles-Capitale et connecter les réseaux cyclables et de transport public à ces nœuds.
- Travailler à l'élaboration d'une politique commune en matière de P&R, dans le cadre de laquelle l'offre, les opérations et la mise en œuvre sont alignées entre les deux régions.

Une vue d'ensemble de tous les mobipoints, inclus dans le PMR, est annexée.

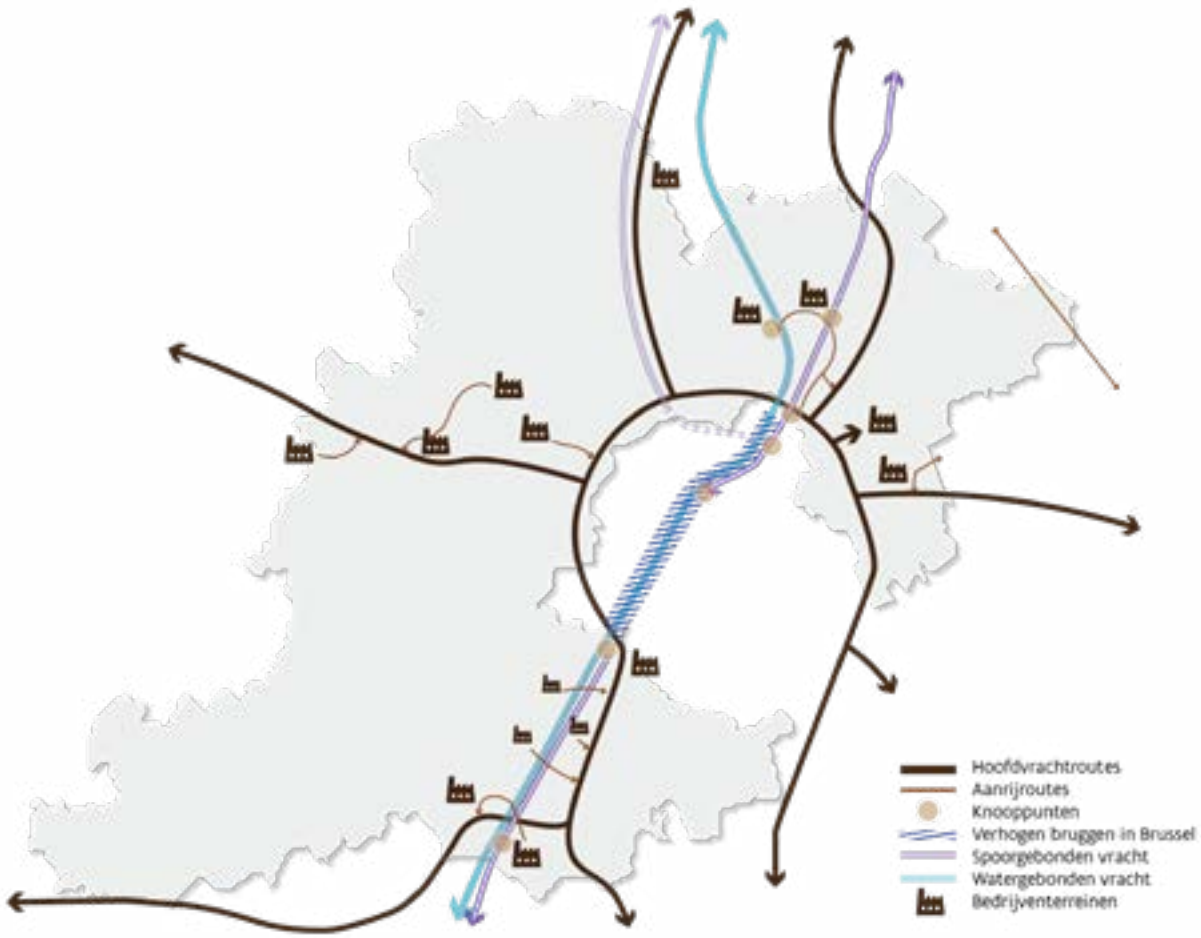
RÉSEAU SOUHAITÉ MOBIPOINTS




LONDERZEEL
A12
E19
MACHELEN
ZAVENTEM
E19
Hoppinpunten
overstaplogica
herkomstlogica
bestemmingslogica
Interregionaal hoppinpunt
Regionaal hoppinpunt
Lokaal hoppinpunt
combiparking korte termijn
combiparking lange termijn
carpool parking
Basis onderlaag
Kernen (RURA)
Bedrijventerreinen
Gebiedstypologie
Wegen
Spoorwegen
Waterwegen
Station
2 km
5 km
N

LOGISTIQUE

L'expansion et le renforcement des centres logistiques en tant que points d'entrée du réseau multimodal garantissent l'accessibilité multimodale et durable de la région pour les flux de marchandises. Le réseau d'itinéraires de fret est conçu pour assurer cette accessibilité durable tout en tenant compte de la viabilité du trafic et de la sécurité dans les zones résidentielles.



PLATES-FORMES LOGISTIQUES

Réseaux solides et nœuds multimodaux

- Développer et renforcer les hubs logistiques régionaux pour regrouper les flux de fret diffus et les transférer (ou non) vers le réseau ferroviaire ou fluvial au terminal à conteneurs le long du quai d'insertion à Vilvorde et au Port de Bruxelles, et potentiellement à Sint-Pieters-Leeuw et Schaerbeek-Formation.

Une planification spatiale réfléchie et le regroupement du fret

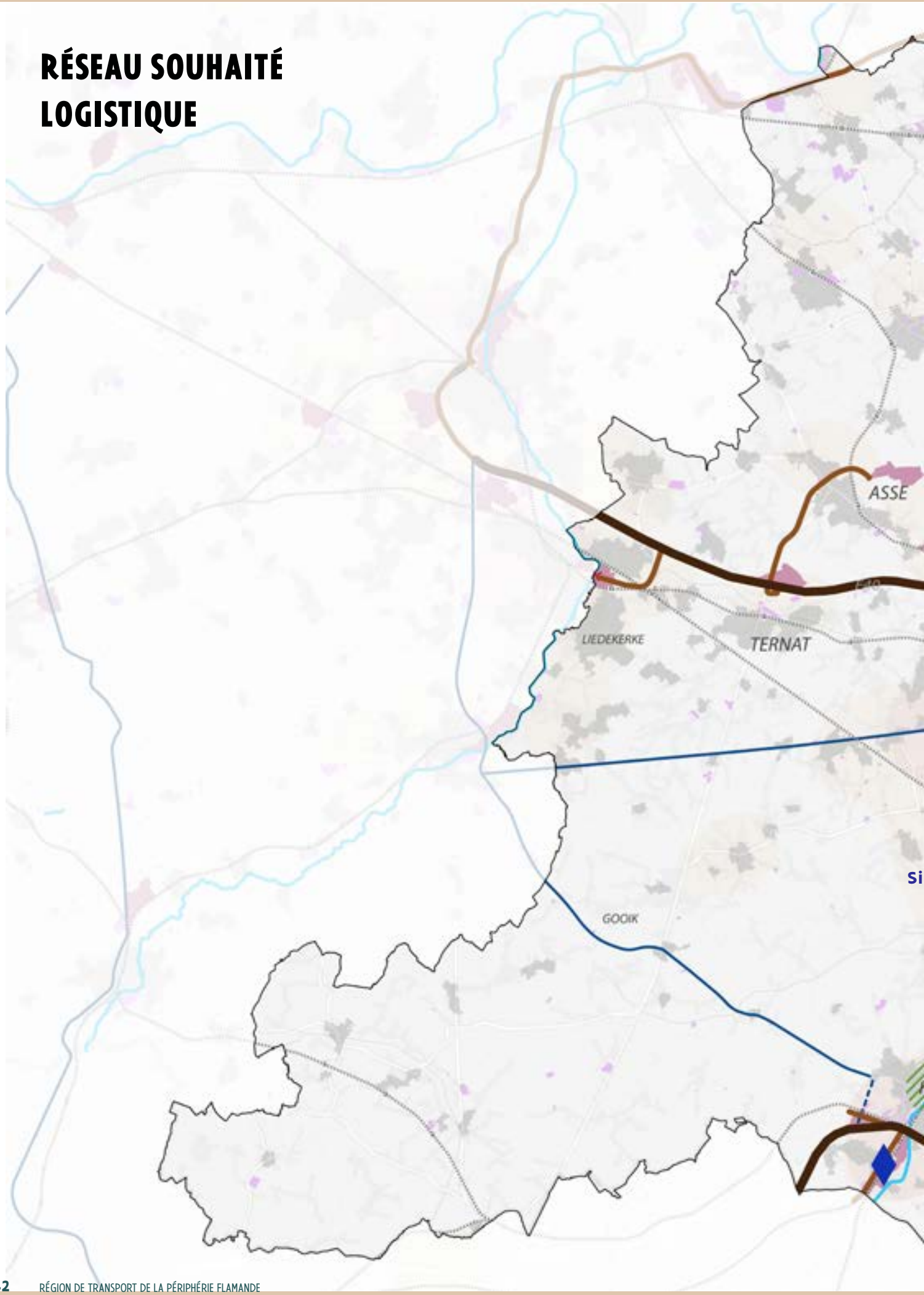
- Inciter les villes à construire des centres urbains à la périphérie de la zone urbanisée afin de collecter et de redistribuer les flux de fret diffus à destination et en provenance de la ville, de manière à ce que la ville soit approvisionnée de manière durable avec un minimum de transport.
- Il convient également d'accorder une attention particulière à la bonne accessibilité du parc d'activités par les transports publics et les pistes cyclables.
- Attention des autorités compétentes aux regroupements d'activités, au double usage ou à l'empilement en fonction de l'adoucissement dans les zones d'activités.

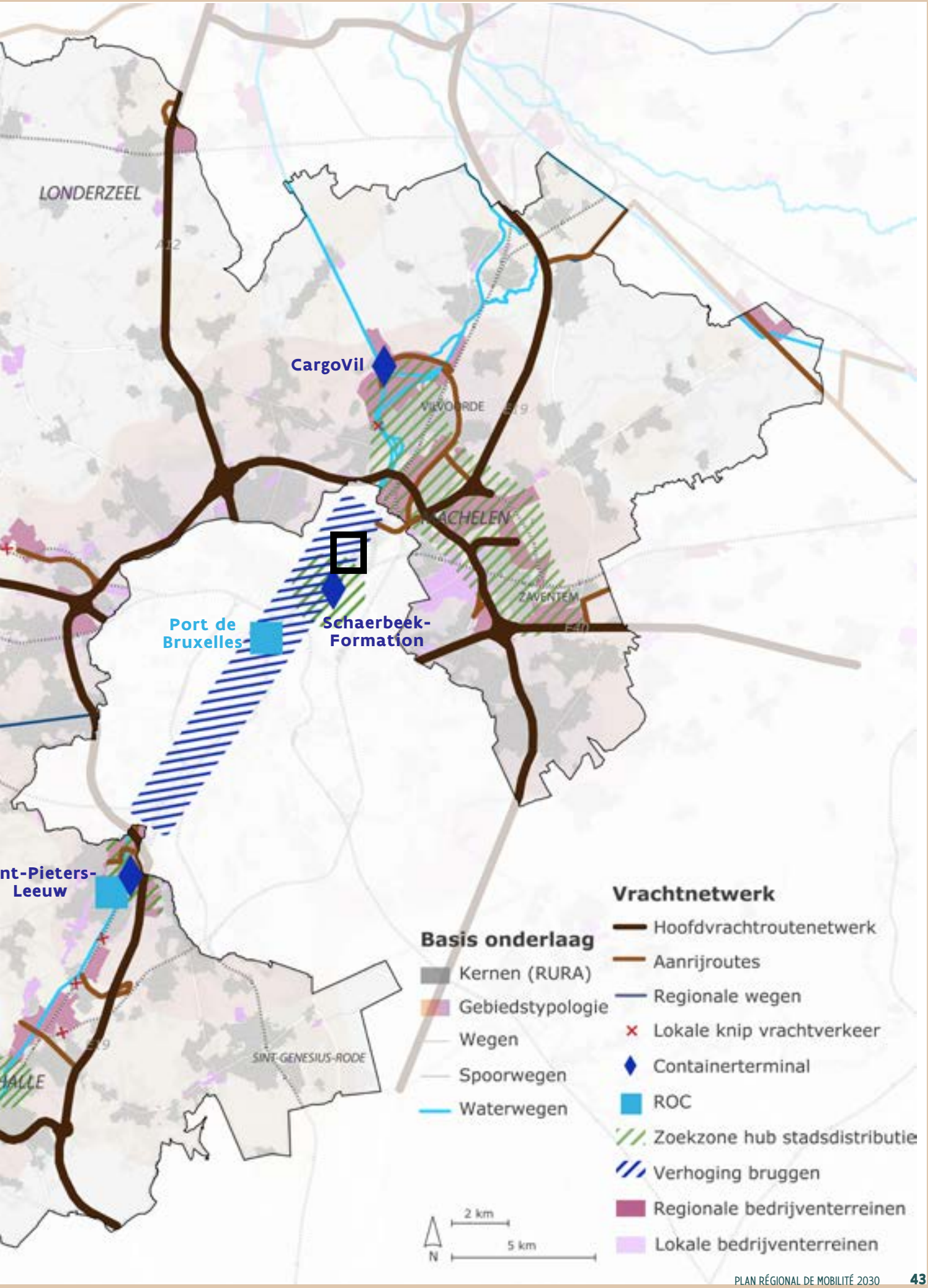
RÉSEAU D'ITINÉRAIRES DE FRET

Des camions là où c'est approprié

- Renforcer les principaux itinéraires de fret sur le réseau routier principal entre les pôles économiques et les portes d'entrée internationales et nationales
- Renforcer les itinéraires de fret régionaux via les voies d'accès interlocales des zones d'activités régionales et des nœuds multimodaux à Vilvorde, Asse, Liedekerke, Zaventem et le long du canal Bruxelles-Charleroi.
- Maintenir la circulation des poids lourds sur le réseau routier régional (sans encourager la circulation des poids lourds le long de ce réseau), avec des mesures d'atténuation de la circulation des poids lourds sur les routes interlocales, si nécessaire, afin d'atténuer le trafic de transit interrégional sur les routes interlocales.
- Renforcer les bretelles d'accès et de sortie du réseau routier principal et secondaire pour les accès locaux aux zones d'activités locales, avec des voies d'accès locales dans le réseau de routes principales, régionales et interlocales (sans compromettre la fluidité souhaitée du trafic sur ces routes).
- Encourager les communes voisines, dans le cadre de coalitions régionales, à mettre en œuvre des mesures d'atténuation et de détournement du trafic de fret sur les routes non sélectionnées comme itinéraires de fret, si nécessaire, afin d'éviter que le trafic de transit n'atteigne les zones résidentielles.

RÉSEAU SOUHAITÉ LOGISTIQUE




LONDERZEEL
CargoVil
VILVOORDE
ZAVENTEM
Port de Bruxelles
Schaerbeek-Formation
nt-Pieters-Leeuw
SINT-GENESIUS-RODE
Basis onderlaag
Kernen (RURA)
Gebiedstypologie
Wegen
Spoorwegen
Waterwegen
Vrachtnetwerk
Hoofdvrachtroutenetwerk
Aanrijroutes
Regionale wegen
Lokale knip vrachtverkeer
Containerterminal
ROC
Zoekzone hub stadsdistributie
Verhoging bruggen
Regionale bedrijventerreinen
Lokale bedrijventerreinen
2 km
5 km
N

COMPORTEMENT

Un changement de comportement et une évolution des mentalités sont nécessaires pour accélérer et renforcer la transition sociale vers une culture de la mobilité dans laquelle les personnes et les entreprises sont moins dépendantes de la possession et de l'utilisation de voitures et de camions. La région de transport s'est engagée à prendre des mesures qui encouragent les modes de transport durables et d'autres qui découragent les modes de transport non durables.

ENCOURAGER LES MODES DE TRANSPORT DURABLES

Poursuite de l'amélioration de la qualité de l'offre

- Soutenir l'offre de mobilité en développant une Mobility-as-a-Service-platform (MaaS) avec un système intégré de billetterie et de tarification en coordination avec le Centre flamand de la mobilité et BruPass XL, traiter conjointement la mobilité partielle dans la région, et renforcer le vélo en tant que pré- et post-transport en développant les parkings à vélos, les points de réparation de vélos, etc., et ce, au niveau des Mobipoints

Politique relative aux groupes cibles

- Coordonner et encourager les communes à mettre en œuvre des politiques relatives aux groupes cibles pour les employeurs et les travailleurs, pour les écoles et les enfants et pour les visiteurs.

Campagnes d'information et stratégie de séduction

- Coordonner et encourager les communes à lancer des campagnes de promotion, de sensibilisation et d'information sur la mobilité durable

DÉCOURAGER LES MODES DE TRANSPORT NON DURABLES

Élaboration d'une politique régionale de stationnement

- Élaboration d'une stratégie régionale en matière de stationnement au niveau des mobipoints (parkings combinés) et inciter les communes à aligner leurs visions locales en matière de stationnement les unes sur les autres (et sur celles de la Région de Bruxelles-Capitale)

Gestion dynamique de la circulation & ITS

- Encourager les autorités compétentes à déployer une gestion dynamique du trafic lorsque cela est nécessaire pour guider les choix d'itinéraires des voitures et des camions (et pour assurer la circulation des transports publics et des bicyclettes)

Finances, fiscalité & réglementation

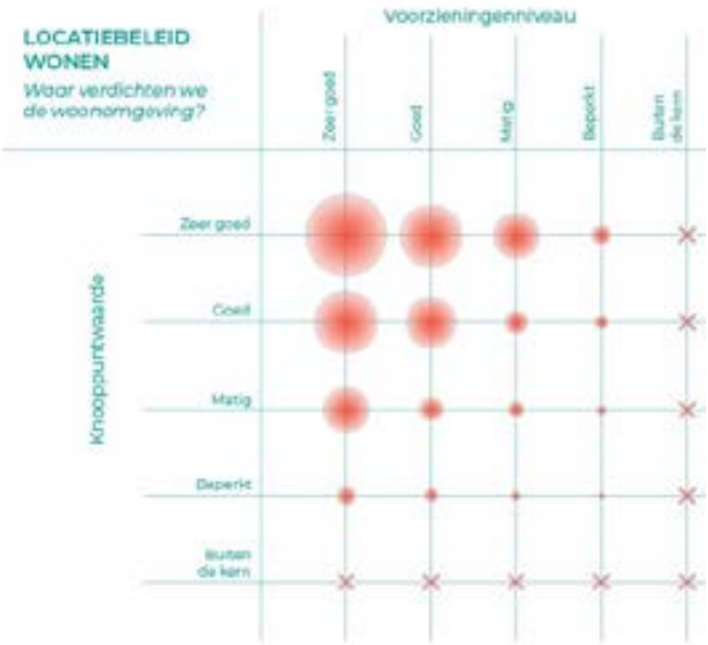
- Conseiller l'Autorité flamande sur l'introduction d'une redevance kilométrique intelligente (en coordination avec celle de la Région de Bruxelles-Capitale), étudier les options de tarification routière, optimiser le budget de la mobilité et supprimer progressivement les avantages fiscaux pour les voitures (de société) (et continuer à développer ceux pour les modes de transport durables)

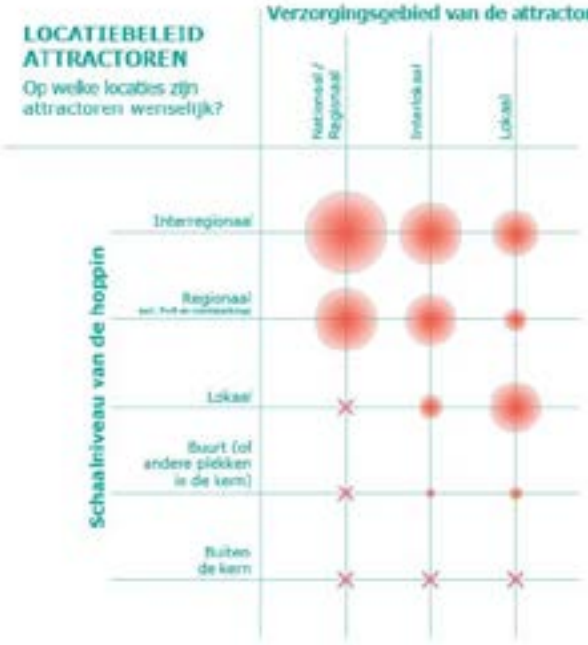
ESPACE

Le comportement des voyageurs et les lieux où nous vivons, travaillons, faisons nos courses et passons nos loisirs, sont inextricablement liés.

Une plus grande proximité entre les fonctions et les équipements dans les noyaux réduit les besoins de déplacement et rend la marche ou le vélo plus attrayants. En outre, la concentration du tissu bâti et des nouveaux développements à proximité des mobipoints permet une plus grande utilisation et une amélioration des transports publics.

La région de transport invite les autorités compétentes à mieux aligner le développement spatial sur le système de mobilité.





Le plan régional de mobilité n'est pas un plan de politique spatiale. Le plan régional de mobilité formule quelques recommandations ou points d'intérêt pour la politique spatiale en termes de mobilité.

UNE POLITIQUE D'IMPLANTATION RÉFLÉCHIE

Densification résidentielle qualitative dans les centres-villes

- Exhorter les autorités compétentes à prévoir, en termes de mobilité, des développements résidentiels principalement dans des noyaux reliés à des transports publics puissants, à une stratégie de mobilité (locale) visant à limiter le trafic motorisé supplémentaire, à un réseau cyclable bien développé, à un réseau piétonnier bien conçu et à un large éventail de commodités et d'opportunités d'emploi.

Pôles d'attraction pour les personnes et logistique

- Exhorter les autorités compétentes à fournir, en termes de mobilité, des pôles d'attraction principalement à proximité des mobipoints (pour les personnes) et des nœuds logistiques (pour la logistique).

CARTE D'AVIS ESPACE

La carte indique les endroits où une modification de la valeur du nœud est applicable conformément à la vision à long terme des TC dans le plan régional de mobilité. Le choix final dépend de la réalisation effective de la vision TC avant que des projets de densification dans des lieux spécifiques puissent réellement être lancés.

Les noyaux dont la valeur d'échange sera considérablement améliorée par le renforcement de divers modes (train, véhicules à occupation multiple, vélo). Les centres sont des endroits intéressants pour commencer à explorer une densification plus poussée en termes de mobilité.

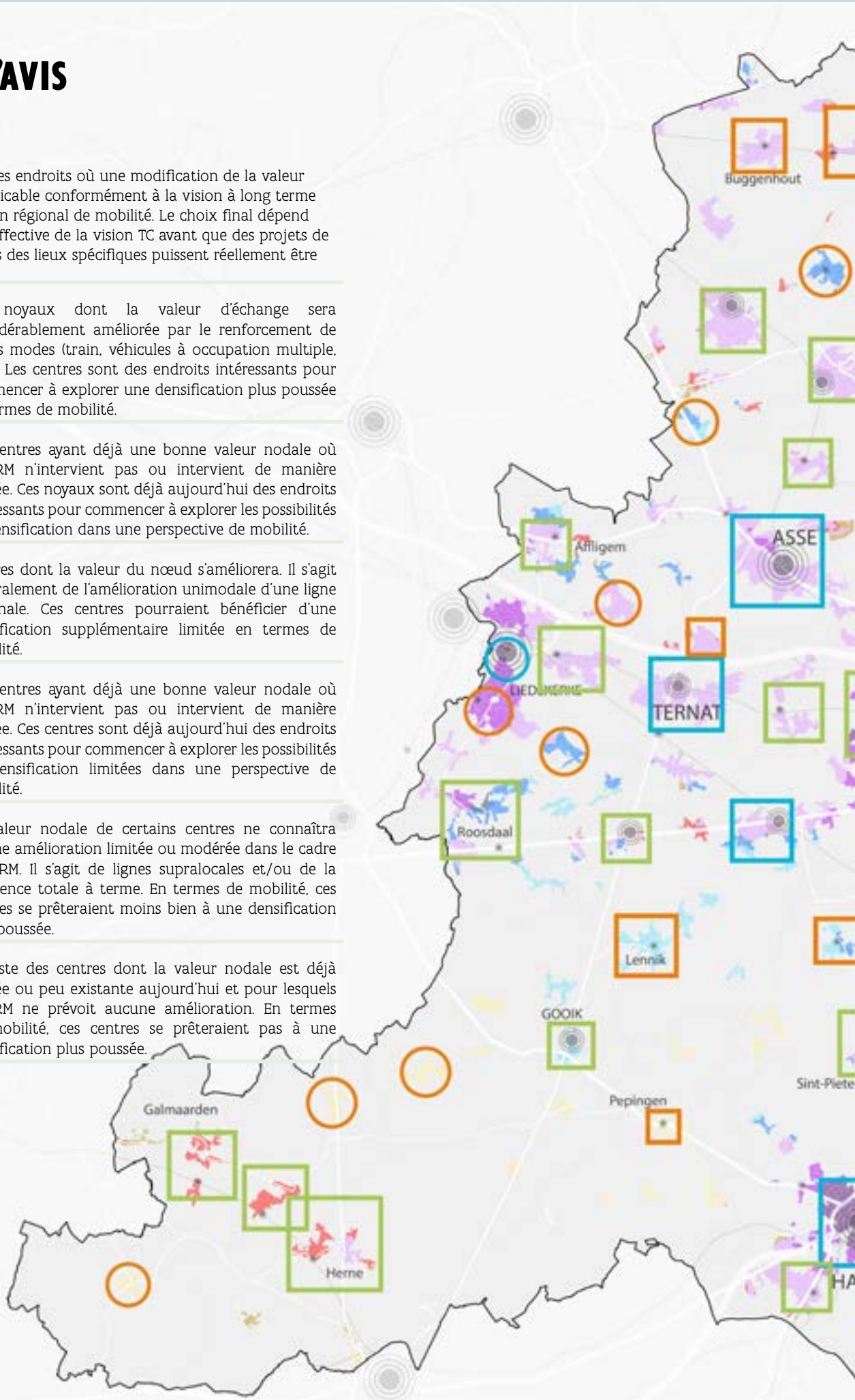
Les centres ayant déjà une bonne valeur nodale où le PRM n'intervient pas ou intervient de manière limitée. Ces noyaux sont déjà aujourd'hui des endroits intéressants pour commencer à explorer les possibilités de densification dans une perspective de mobilité.

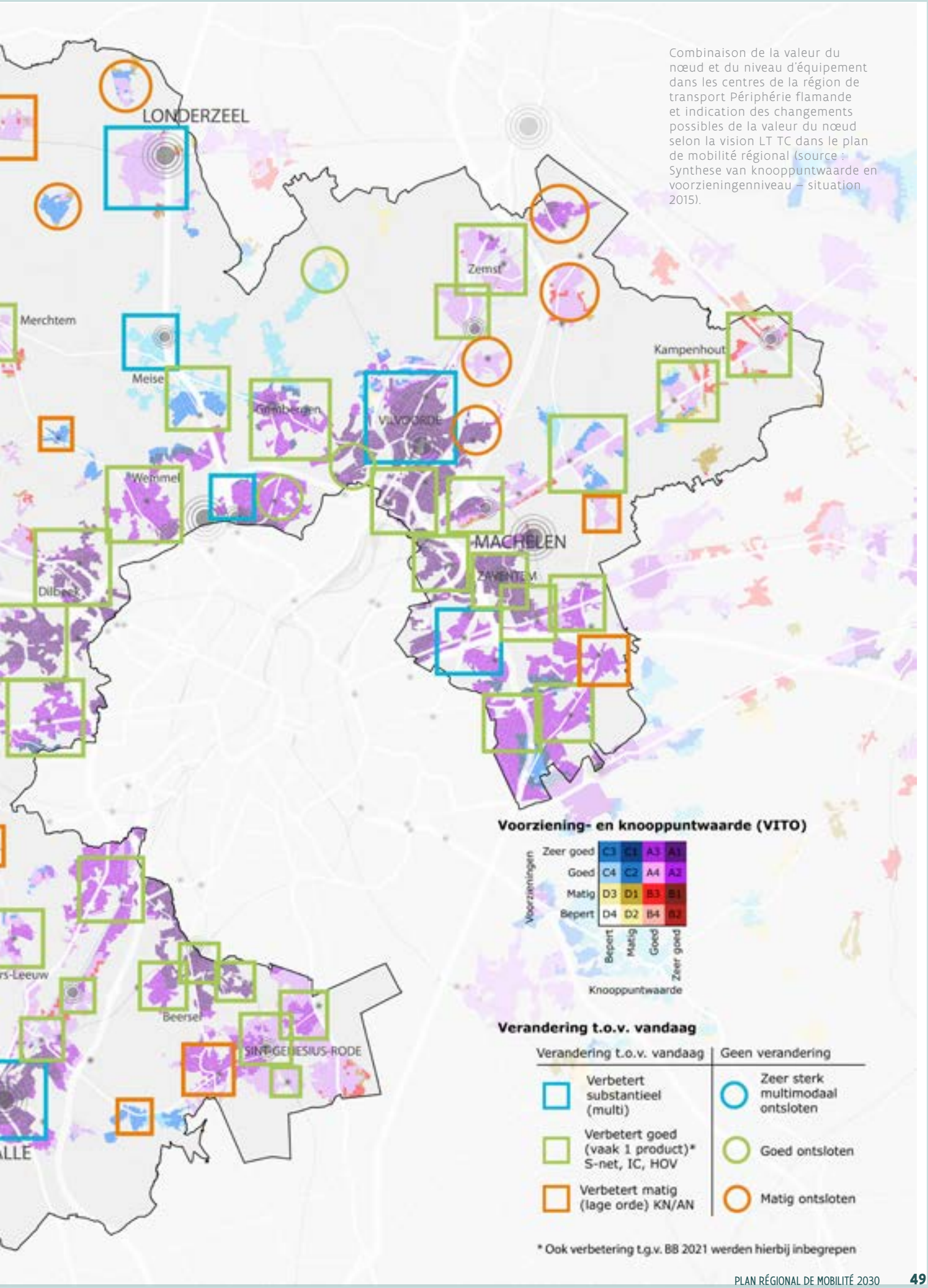
Centres dont la valeur du nœud s'améliorera. Il s'agit généralement de l'amélioration unimodale d'une ligne régionale. Ces centres pourraient bénéficier d'une densification supplémentaire limitée en termes de mobilité.

Les centres ayant déjà une bonne valeur nodale où le PRM n'intervient pas ou intervient de manière limitée. Ces centres sont déjà aujourd'hui des endroits intéressants pour commencer à explorer les possibilités de densification limitées dans une perspective de mobilité.

La valeur nodale de certains centres ne connaîtra qu'une amélioration limitée ou modérée dans le cadre du PRM. Il s'agit de lignes supralocales et/ou de la fréquence totale à terme. En termes de mobilité, ces centres se prêteraient moins bien à une densification plus poussée.

Il existe des centres dont la valeur nodale est déjà limitée ou peu existante aujourd'hui et pour lesquels le PRM ne prévoit aucune amélioration. En termes de mobilité, ces centres se prêteraient pas à une densification plus poussée.





Combinaison de la valeur du nœud et du niveau d'équipement dans les centres de la région de transport Périphérie flamande et indication des changements possibles de la valeur du nœud selon la vision LT TC dans le plan de mobilité régional (source : Synthese van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau – situation 2015).

PLAN D'ACTION

LA POLITIQUE OPÉRATIONNELLE

LA POLITIQUE OPÉRATIONNELLE

Le plan d'action traduit les objectifs opérationnels du plan régional de mobilité. Il décrit comment le développement souhaité de la mobilité sera réalisé et qui en est responsable. Il s'agit d'un document évolutif qui s'inscrit dans un processus de planification cyclique. Les actions sont ajustées par un suivi et une évaluation récurrents du plan.

LÉGENDE DU PLAN D'ACTION

Phase

- Avis
- Exploration
- Étude
- Exécution

Estimation des coûts

€	< 50.000 EUR
€ €	50.000 EUR - 500.000 EUR
€ € €	500.000 EUR - 1.000.000 EUR
€ € € €	> 1.000.000 EUR

CONSTRUCTION

Ce plan d'action détaille les mesures concrètes, ainsi que la phase, les ressources, les responsabilités et le calendrier.

L'étape suivante de cette mesure est indiquée sous « phase ». Il peut s'agir d'une première exploration de la faisabilité par le biais d'une consultation, d'une étude efficace qui peut être déployée ou de la mise en œuvre effective de la mesure. Plusieurs mesures ne seront pas tirées de la région des transports et se limiteront plutôt à des conseils et à des consultations.

Selon le calendrier, les mesures sont estimées à court terme (<3 ans), à moyen terme (3-6 ans) et à long terme (>6 ans). Il s'agit du début de l'étape suivante. Pour certaines mesures, une étude de faisabilité peut être lancée à court terme, mais cela ne signifie pas nécessairement que toute étude ou mise en œuvre se fera également à court terme. Si les mesures s'avèrent réalisables, l'étude effective (et la mise en œuvre ultérieure) peut être incluse dans le tableau d'action actualisé.

Le déclencheur de la mesure est l'acteur qui initiera l'action décrite. Le plan d'action indique ensuite quels autres acteurs sont impliqués en tant que partenaires dans la mesure en question. Le financement de la mesure même est distinct et sera convenu entre l'initiateur et le partenaire concerné lors de la mise en œuvre de l'action.

Pour chaque mesure, une première indication du coût de l'étape suivante est donnée, mais pas nécessairement du prix de la mise en œuvre. Il s'agit donc du coût de l'exploration, de l'étude, du conseil ou de la mise en œuvre. Lors de la rédaction annuelle du PII, le plan d'action sera le point de départ des actions nécessaires, et le coût sera également estimé de manière plus précise.

SUIVI ET ÉVALUATION

Le plan régional de mobilité fait partie d'un processus de planification cyclique.
Il est étayé par la recherche et élaboré avec la participation et la consultation du public.
La réalisation des objectifs et leur mise en œuvre font l'objet d'un suivi annuel et d'une évaluation au cours du premier semestre de chaque période de coalition ou d'administration. Sur la base de cette évaluation intermédiaire, le plan peut être entièrement ou partiellement révisé. Cette révision est de nouveau étayée par la recherche et élaborée avec la participation et la consultation du public.

Le plan d'action constitue la base du suivi du plan régional de mobilité. Il fait l'objet d'un suivi annuel et actualisé là où cela est nécessaire.

Un examen à mi-parcours portera sur l'ensemble du plan régional de mobilité, et tout ou partie de la vision stratégique, des objectifs politiques opérationnels et du plan d'action pourront être révisés.

PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES

Lors de l'élaboration concrète des actions, une attention particulière doit être accordée à une conception adaptée au climat et neutre sur le plan climatique, à la lutte contre les barrières supplémentaires ou la fragmentation des espaces ouverts, à la sauvegarde d'habitats et d'écotopes précieux, à la pollution sonore et lumineuse, à la qualité de l'air et aux émissions d'azote.

La nouvelle infrastructure doit être mise en place autant que possible dans le cadre de l'occupation des sols existante. Si cela s'avère impossible, des mesures compensatoires doivent être prises pour minimiser l'occupation nette des sols.

APERÇU DES 18 FICHES

Chaque fiche fournit un aperçu de ce à quoi le groupe d'actions contribue et de l'orientation à donner à la mise en œuvre de l'action dans chaque cas. En outre, les actions sont divisées en différents calendriers. Pour chaque action, il indique l'identité de l'initiateur, les acteurs qui seront impliqués dans la mise en œuvre du projet, l'état d'avancement du projet et une estimation approximative des coûts.

S1	Les partenaires ferroviaires sont le principal déclencheur du renforcement du réseau régional suburbain	54
S2	Renforcement de la coopération avec la RBC dans la mise en œuvre de projets transfrontaliers.	56
S3	Envoyer des avis	58
M1	Exécution de projets multimodaux à grande échelle	60
M2	Création d'axes multimodaux stratégiques	62
F1	Les véloroutes emmènent les cyclistes vers les grandes villes, les centres et les portes d'entrée économiques à l'intérieur et à l'extérieur de la région.	64
F2	Des itinéraires cyclables fonctionnels supralocaux relient les noyaux et emmènent les cyclistes vers les pôles d'attraction et les agréments majeurs et mineurs.	68
TC1	Construire un réseau de transports en commun de qualité	72
TC2	Renforcer les lignes du réseau principal et le réseau supplémentaire là où cela s'avère nécessaire	74

TC3	Développer un réseau de TSM à part entière	78
A1	Développer un réseau routier principal et de base	82
A2	Développer un maillage interlocal à faible densité de circulation	84
H1	Développer de nouveaux mobipoints	86
H2	Développer des parkings combinés	90
L1	Développer un réseau logistique multimodal	92
L2	Développer des nœuds logistiques	94
G1	Se concentrer sur les mesures comportementales afin de garantir le changement mental	96
G2	Investir dans le suivi et la gestion des données	98

S1 Les partenaires ferroviaires, principaux moteurs du renforcement du réseau régional de banlieue

Le renforcement du réseau suburbain vise à fournir aux voyageurs une offre fluide, fréquente et fiable de transports publics rapides sur de (moyennes) longues distances. En outre, toutes les parties de ce réseau doivent être développées de la même manière sur le plan qualitatif, comme les gares et leur environnement. Il s'agit d'échangeurs par excellence dans le nouveau modèle de mobilité combinée.

L'accent est mis ici sur :

- l'augmentation de la fréquence et de l'amplitude de l'offre de trains
- la création de points d'échange intéressants en se concentrant sur l'interconnexion des réseaux à de (nouveaux) endroits stratégiques, ce qui élargit l'accès des voyageurs au réseau
- une politique commune d'aménagement qualitatif des gares et des parkings de gare, avec une attention particulière pour le stationnement des vélos et des voitures, l'accessibilité, les facilités d'attente, etc.

La SNCB est le partenaire principal pour mener à bien ce groupe d'actions, étant donné que le réseau ferroviaire est une compétence fédérale. La SNCB entamera les actions dans les délais impartis. La réalisation effective de ces actions s'inscrit souvent dans le long terme. L'étude de faisabilité est le premier point à l'ordre du jour.

Parmi les autres partenaires figure Infrabel pour les interventions infrastructurelles sur le réseau. MOW Périphérie flamande est le coordinateur de la région des transports et organise régulièrement des consultations avec les initiateurs afin de suivre l'évolution des actions énumérées.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
1	**Augmenter la fréquence sur le réseau S** Examiner l'ensemble du réseau S en vue d'une augmentation de la fréquence de 4 trains par heure, et ce, par ligne S. L'augmentation de la fréquence est un examen complexe entre la capacité disponible sur les voies, le potentiel, le coût, l'équipement, l'acheminement et les conflits avec d'autres offres ferroviaires telles que le TGV, l'IC ou le fret.		X	X				Élevé	SNCB	Infrabel, équipe MOW, communes impliquées	€ €
2	**Optimisation de la ligne 50C par rapport à d'éventuelles gares supplémentaires (Schepdaal, Wambeek)** Sur la ligne 50C, le potentiel de gares supplémentaires à Schepdaal et/ou Wambeek doit être étudié plus en détail. Cette étude va de pair avec une augmentation de la fréquence sur le réseau S et les éventuels plans de la région de transport d'Alost sur cette ligne.		X	X				Élevé	SNCB	Infrabel, MOW, Dilbeek, Ternat, Liedekerke, Lennik, RT Alost, AWV, De Lijn	€

3	**Étude de l'ouverture de la nouvelle gare Kerklaan vs Buda** Étude du potentiel de l'ouverture de la gare Kerklaan par rapport à la gare Buda actuelle. Il s'agit probablement d'un choix : soit la gare Buda, soit la gare Kerklaan Étude approfondie sur le potentiel des sites et sur la manière dont ils peuvent être plus accessibles et équipés pour les différents modes de transport.		X	X			X	Moyen	SNCB	Infrabel, MOW, Vilvorde, Machelen, Région de Bruxelles-Capitale, De Lijn, (Département Environnement)	€
4	**Étude sur l'optimisation de la gare de Linkebeek vs Moensberg** Étude de l'impact du glissement de la gare de Moensberg vers la jonction des voies 94 et 124 et l'impact sur la gare de Linkebeek.		X	X			X	Moyen	SNCB	Infrabel, MOW, Région de Bruxelles-Capitale, Drogenbos, Rhode-Saint-Genèse, Linkebeek, Beersel, (Département Environnement)	€
5	**Harmonisation relative à l'accès multimodal à la gare de Rhode-Saint-Genèse** Concertation sur l'amélioration de l'interconnexion du réseau principal et du réseau complémentaire avec la gare de Rhode-Saint-Genèse. La qualité de ce mobipoint doit être améliorée en réduisant la distance de marche.		X	X			X	Moyen	MOW Périphérie flamande avec la SNCB comme partenaire actif	Infrabel, De Lijn, MOW, Rhode-Saint-Genèse, De Werkvennootschap, (Département Environnement)	€
6	**Harmonisation afférente à la politique de stationnement dans les gares** Harmonisation de la manière dont la meilleure politique d'aménagement et de stationnement possible est mise en œuvre pour tous les environnements de gare (et les parkings combinés). L'objectif est de parvenir à une politique unique. Le stationnement est une condition préalable importante pour encourager le transfert modal en facilitant les échanges. Il est important de prévoir un nombre suffisant d'emplacements de stationnement de qualité aux abords des gares, tant pour les cyclistes que pour les voitures privées, en veillant à prévenir les vols. Cela va de pair avec une infrastructure d'attente agréable et de qualité, ainsi qu'avec l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Une concertation est nécessaire pour parvenir à la solution la plus rationnelle.		X	X			X	Moyen	SNCB	Infrabel, MOW, AWV, communes concernées, communes voisines, RT voisines, (Département Environnement)	€
	Moyen terme (3-6 ans)										
7	**Étude sur l'optimisation de la gare de Londerzeel** Étude sur l'optimisation possible de la gare de Londerzeel et de l'arrêt du tram Express de Londerzeel pour en faire un seul pôle multimodal au lieu de deux. L'éventuel échangeur constituera un mobipoint interrégional et un point d'échange central pour la sous-région.		X	X			X	Élevé	SNCB	Infrabel, De Lijn, MOW, AWV, Londerzeel, (Département Environnement)	€

S2 Renforcement de la coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale dans la mise en œuvre de projets transfrontaliers

En 2020, la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le plan régional de mobilité « Good Move ». Elle présente différents choix politiques, qui se traduisent à leur tour par des actions. Compte tenu de l'interaction immédiate entre les deux régions, une coopération étroite est nécessaire. En effet, plusieurs projets ont un impact sur le système de mobilité flamand.

L'accent est mis ici sur :

- améliorer la connexion des différents réseaux en Flandre et dans la Région de Bruxelles-Capitale, afin de garantir une offre qualitative continue pour les voyageurs, en veillant à éliminer les chaînons manquants à la frontière régionale
- améliorer les réseaux au sein de la Région de Bruxelles-Capitale qui ont un impact sur les opportunités de développement en Flandre
- une politique de jonction qui contribue à alléger le trafic dans la Périphérie flamande
- assurer une politique d'accompagnement globale pour les initiatives financières ayant un impact flamand (telles que Smart Move)
- coordonner les projets spatiaux (à grande échelle) ayant un impact majeur sur la mobilité

Cette fiche rassemble les actions dont la Région de Bruxelles-Capitale est l'initiatrice. D'autres actions dans lesquelles la région et ses nombreuses administrations ou fournisseurs de mobilité sont partenaires, mais qui proviennent d'un acteur flamand, sont incluses dans les autres fiches.

MOW Périphérie flamande organise des concertations régulières avec Bruxelles Mobilité afin de suivre l'évolution des actions énumérées.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
8	**Élaborer un RER Vélo** La construction de tronçons non réalisés pour les liaisons cyclables transfrontalières, y compris la réalisation de croisements sans conflit avec les voies ferrées, les voies navigables et les axes de circulation. Des concertations récurrentes sont nécessaires avec la Région de Bruxelles-Capitale concernant les itinéraires cyclables adjacents, y compris la véloroute parallèle aux lignes de chemin de fer 28, 50A, 26 et 124.		X	X	X	X		Élevé	Région de Bruxelles-Capitale	MOW, AWV, Infrabel, De Vlaamse Waterweg, Province du Brabant flamand, De Werkvennootschap, communes concernées	€ €
9	**Étude sur le rehaussement des ponts sur le canal maritime Bruxelles-Escaut et le canal Bruxelles-Charleroi** Afin d'atteindre un potentiel multimodal maximal, il est important d'étudier la possibilité de rehausser les ponts sur le canal maritime Bruxelles-Escaut et le canal Bruxelles-Charleroi dans la Région de Bruxelles-Capitale.		X	X			X	Moyen	Région de Bruxelles-Capitale	MOW, AWV, De Vlaamse Waterweg, le Port de Bruxelles	€ €

10	**Harmonisation avec le développement de Schaerbeek-Formation** Il est essentiel de coordonner avec le nœud multimodal Schaerbeek-Formation. Ce nœud revêt une importance capitale au sein du réseau multimodal. Son accessibilité éventuelle devrait également être alignée sur la catégorisation des routes et le réseau d'itinéraires de fret dans la Périphérie flamande.		X	X			X	Moyen	Région de Bruxelles-Capitale	MOW, AWV, Département Environnement	€
11	**Harmonisation avec les projets spatiaux au sein de la Région de Bruxelles-Capitale** Plusieurs projets ou interventions spatiales développés au sein de la Région de Bruxelles-Capitale pourraient avoir un impact direct sur la mobilité dans la Périphérie flamande. Cet impact doit être contrôlé et coordonné, et la manière dont ces projets ou interventions s'intègrent dans les réseaux multimodaux de la Périphérie flamande doit être prise en compte. Exemples de projets ou d'interventions : flux de mobilité dans le Bois de la Cambre, construction d'un nouveau stade de football, développement du Heysel, etc. (liste non exhaustive et à suivre)		X	X			X	Moyen	Région de Bruxelles-Capitale	MOW, AWV, Département Environnement	€
12	**Suivi du déploiement de Good Move et de son impact sur la région de transport de la Périphérie flamande** Communication et coordination concernant les plans du plan régional de mobilité Good Move via des réunions de concertation bimensuelles		X	X	X			Élevé	Région de Bruxelles-Capitale	MOW, AWV, De Werkvennootschap, De Lijn	€
	Moyen terme (3-6 ans)										
13	**Alignement sur les nœuds et les politiques P&R dans la Région de Bruxelles-Capitale** L'aménagement et la politique P&R dans la Région de Bruxelles-Capitale ont un impact sur le trafic motorisé dans la Périphérie flamande. Un suivi et une coordination sont nécessaires afin d'encourager les usagers de la route à privilégier les transports publics le plus près possible de leur point de départ et, si possible, à utiliser le vélo comme pré-transport.			X				Moyen	Région de Bruxelles-Capitale	MOW, AWV, De Lijn, communes concernées	€ €
14	**Étude de l'accès logistique par le réseau routier - harmonisation de la Périphérie Nord avec la Région de Bruxelles-Capitale** Une concertation doit être organisée sur la manière d'aligner l'accessibilité des entreprises de la périphérie nord de la Région de Bruxelles-Capitale sur la catégorisation des routes et le réseau d'itinéraires de fret dans la Périphérie flamande. Il est important de noter que cet accès n'empruntera certainement pas la N21.			X			X	Moyen	MOW Périphérie flamande	Région de Bruxelles-Capitale, AWV, Grimbergen, Vilvorde, Machelen, TOP Noordrand (Département Environnement)	€ €
15	**Suivi des dossiers et de la mise en œuvre éventuelle de la taxe kilométrique (Smart move) et de la mise en œuvre de la LEZ dans la Région de Bruxelles-Capitale** Suivi de l'avancement des dossiers et de la mise en œuvre des politiques d'accompagnement nécessaires pour absorber en Flandre les conséquences d'un changement de redevance kilométrique et d'une LEZ dans la Région de Bruxelles-Capitale (y compris l'augmentation du nombre de lignes de bus, le besoin de parkings combinés, le transfert du trafic motorisé vers le réseau routier flamand en général et vers le R0 en particulier).		X	X	X			Élevé	Région de Bruxelles-Capitale	MOW, AWV	€
16	**Prolongement du tram STIB de Neder-over-Heembeek à Ringtrambus.** Étudier la manière dont cette harmonisation peut être réalisée au mieux. La solution la plus évidente semble être l'extension du tram jusqu'à un arrêt du Ringtrambus. Différents itinéraires sont possibles ; il convient encore de déterminer si la connexion se fera au nord ou au sud du R0.		X	X				Moyen	STIB / De Lijn	MOW, AWV, Région de Bruxelles-Capitale, De Werkvennootschap, Vilvorde	€

S3 Envoyer des avis aux autorités supérieures

Plusieurs choix politiques nécessaires pour soutenir la politique souhaitée au sein de la région de transport Périphérie flamande dépassent la compétence de la région de transport même. Ils sont essentiels pour atteindre les objectifs souhaités. Un avis est soumis et fait l'objet d'un suivi sur ces points. L'accent est mis ici sur :

- demander des budgets suffisants pour les pierres angulaires de la politique de mobilité combinée (y compris le TSM)
- affiner le rôle de la région de transport dans la mise en œuvre des actions nécessaires
- inciter un feed-back permanent entre les différentes régions de transport
- conseiller sur les systèmes de financement ou l'intégration des systèmes de mobilité
- le lien entre l'espace et la mobilité, et un renforcement positif de ces deux éléments

MOW Périphérie flamande prend la direction et l'initiative dans ce domaine.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
17	**Définir la nécessité d'un budget supplémentaire pour le TSM** Plusieurs avis et entretiens ont déjà été envoyés ou tenus. Cette dynamique sera poursuivie afin d'obtenir le budget TSM nécessaire dans la Périphérie flamande.		X	X			X	Élevé	MOW Périphérie flamande	MOW Flandre, De Lijn	€
18	**S'aligner sur les régions environnantes - avis fourni à la Flandre pour une approche coordinatrice** Les politiques des différentes régions de transport doivent être complémentaires et donc harmonisées. Il est donc nécessaire d'adopter une approche globale sous l'égide du MOW Flandre.			X				Moyen	MOW Périphérie flamande	MOW Flandre	€
19	**Affiner le rôle de la région de transport** Le rôle de la région de transport doit être davantage clarifié sur des questions telles que la gestion du RSF, les routes locales d'importance supralocale, les itinéraires de fret interrégionaux, etc. Il s'agit de la gestion, des budgets, des compétences, etc. Il est également important que le conseil de la région de transport conserve et surveille la vue d'ensemble dans le contexte du maillage interlocal.		X	X			X	Moyen	MOW Périphérie flamande	MOW Flandre, AWV, De Lijn, Province du Brabant flamand, De Werkvennootschap	€
20	**Élargissement et réorientation du budget de la mobilité et de l'indemnité vélo** Préparer un avis appelant à une révision des avantages fiscaux en vue d'une promotion plus forte des choix de mobilité durable tels que l'élimination progressive des voitures de société, la généralisation de l'indemnité vélo pour tous et éventuellement son extension à une indemnité piéton....		X	X			X	Moyen	MOW Périphérie flamande	MOW Flandre	€
21	**Conseiller les autorités supérieures sur l'égalité de service pour les DAV/MAV avec une offre suffisante.** Préparer des conseils qui préconisent de conserver au moins le service actuel au sein du DAV/MAV avant qu'il ne soit possible de l'intégrer dans l'approche globale du transport sur mesure avec le centre de mobilité qui l'accompagne.		X	X	X		X	Moyen	MOW Périphérie flamande	Communes concernées, Province du Brabant flamand, asbl Eigen Thuis	€

22	**Conseiller les autorités supérieures sur la simplification des subventions afférentes au vélo et au mobipoint** Préparer un avis demandant une révision de l'opération de subvention qui conduise au développement effectif de l'infrastructure cyclable et du mobipoint dans des délais raisonnables (calendrier de la subvention, éléments éligibles à la subvention).		X	X				Moyen	MOW Périphérie flamande	MOW Flandre, AWV Périphérie flamande, AWV Flandre, Province du Brabant flamand	€
23	**Conseiller sur les projets spatiaux ayant un impact majeur sur la mobilité** Conseiller sur les projets spatiaux ayant un impact majeur sur la mobilité. Tel est déjà le cas aujourd'hui par le biais de conseils sur les RIE, les MOBER, les TCA, etc. Il est nécessaire de détecter les projets spatiaux stratégiques et à grande échelle (tant dans la région de transport Périphérie flamande que dans les régions de transport et les régions environnantes), qui peuvent avoir un impact significatif sur la mobilité dans la RT Périphérie flamande. Ces projets continueront d'être suivis de près et seront soumis au conseil de la région des transports.		X	X			X	Moyen	MOW Périphérie flamande	Département Environnement, Province du Brabant flamand, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, De Werkvennootschap, Région de Bruxelles-Capitale	€
24	**Alignement sur la politique spatiale** Informer les responsables de la politique spatiale sur la base de la politique de mobilité perpétuée et de l'éventuelle amélioration de la cohérence avec la politique spatiale. Le nouveau PRM constitue la nouvelle vision de la mobilité dans la région de transport Périphérie flamande et sert de base pour les avis dans le cadre des plans de politique spatiale.		X	X			X	Moyen	MOW Périphérie flamande	Département Environnement, Province du Brabant flamand, AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, De Werkvennootschap, Région de Bruxelles-Capitale	€
25	**Préparation du contrat-cadre/centrale d'achat pour les installations des mobipoints** L'Autorité flamande doit élaborer un contrat-cadre/centrale d'achat pour l'achat d'équipements aux mobipoints, tels que des parkings à vélos, des abris, etc.		X	X				Faible	MOW Flandre	SNCB, De Lijn, AWV	€
26	**Documentation de base commune et exigences de base pour les sous-systèmes supplémentaires** L'Autorité flamande doit travailler sur un cadre clair avec une documentation et des exigences de base concernant la fourniture de systèmes partagés supplémentaires tels que les scooters, les vélos partagés (back-to-many). Cela permet d'orienter les communes lorsqu'elles demandent l'exploitation de sous-systèmes supplémentaires.		X	X				Faible	MOW Flandre	SNCB, De Lijn, AWV	€
27	**Conseil sur les nouveaux développements multimodaux à proximité du parc de recherches de Zellik (Green Energy Park)** Conseiller sur l'accessibilité multimodale du site : liaisons avec WADR, la piste cyclable du ring, le ringtrambus et le train. L'intégration de ce nouveau développement dans le plan régional de mobilité est en cours d'examen ou d'étude.		X	X				Moyen	MOW Flandre	De Werkvennootschap, SNCB, De Lijn, AWV, (Département Environnement)	€
	Moyen terme (3-6 ans)										
28	**Conseiller les autorités supérieures en matière de taxe kilométrique et d'interaction avec le réseau d'itinéraires de fret** Avis sur l'opportunité de mettre en œuvre une taxe kilométrique flamande (pour les voitures particulières et le fret), en complément ou en conjonction avec une taxe potentielle dans la Région de Bruxelles-Capitale. L'avis du conseil de la région de transport se fonde sur des recherches menées pour l'ensemble de la Flandre.		X	X	X		X	Élevé	MOW Périphérie flamande	L'Agence des Routes et de la Circulation	€

M1 Exécution de projets multimodaux à grande échelle

La région se caractérise par des défis majeurs, qui se traduisent par des projets de grande envergure. La question du projet se fonde souvent sur une modalité ou un objectif, mais en raison de la nature de la tâche, une solution solide peut uniquement être trouvée dans l'approche multimodale et intégrée du projet.

Dans ce cadre, nous visons :

- une approche multimodale globale comprenant des mesures pour les routes principales, le réseau routier secondaire, les pistes cyclables, les transports publics et le développement des mobipoints
- une approche intégrée qui tient également compte de la qualité de vie des zones résidentielles et de la robustesse du projet sur le plan environnemental et climatique
- une forte coopération entre les parties prenantes et un engagement public

À ce jour, De Werkvennootschap assure la direction de ces projets multimodaux de grande envergure. Tous les autres membres de l'équipe MOW et les communes environnantes seront étroitement associés au projet.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Moyen terme (3-6 ans)										
29	**Réaménagement du R0 Nord** Exécution du réaménagement du R0 Nord. Ce projet concerne le réaménagement spatial de la partie nord du Ring de Bruxelles (R0). L'objectif est de rendre l'infrastructure plus lisible, plus logique et plus sûre, notamment en réaménageant les bretelles d'entrée et de sortie, en modernisant le réseau routier inférieur et en améliorant la qualité de vie dans les zones résidentielles.			X	X	X		Élevé	De Werkvennootschap	MOW, AWV, Région de Bruxelles-Capitale, De Lijn, communes concernées, Région wallonne, Département Environnement	€ € € €
30	**Réaménagement du R0 Ouest** Étude du réaménagement du R0 Ouest sur la base d'une amélioration de la sécurité routière, de la fluidité du trafic et de la qualité de vie dans les communes environnantes.			X		X		Élevé	De Werkvennootschap	MOW, AWV, Région de Bruxelles-Capitale, De Lijn, communes concernées, Département Environnement	€ € € €
	Long terme (>6 ans)										
31	**Réaménagement de l'A8 entre le R0 et le canal de Bruxelles-Charleroi** Réaliser le réaménagement en partant de l'hypothèse de base de la conversion en route principale et du percement du tunnel de l'A8, y compris l'amélioration de l'infrastructure cyclable environnante et du réseau routier secondaire, ainsi que l'amélioration de la connexion au R0 et la rive ouest du canal Bruxelles-Charleroi.			X	X	X	X	Élevé	De Werkvennootschap	MOW, AWV, De Lijn, Hal, Beersel, Région de Bruxelles-Capitale, Région wallonne, Département environnement	€ € € €

M2 Création d'axes multimodaux stratégiques

Plusieurs axes trouvent leur utilité dans l'offre multimodale qualitative au niveau régional. Souvent, plusieurs modalités sur ces axes sont sélectionnées dans une catégorie de haute qualité.

Dans ce cadre, nous visons :

- la mise en œuvre d'une approche multimodale dans le cadre de laquelle une solution est élaborée pour améliorer les principaux modes de transport sur le segment (par exemple, les TCQ ou le trafic régional), ainsi que les modes de transport complémentaires (par exemple, le vélo)
- la plus haute qualité pour les transports publics grâce à des mesures qui garantissent une bonne fiabilité (ponctualité) et un bon débit pour les TCQ sur cet axe. Ainsi, une offre de transport public de haute qualité se caractérise par une fréquence élevée, une grande amplitude et un grand confort de conduite
- dans l'amélioration souhaitée, la cohérence doit être privilégiée, comme le développement de mobipoints le long de l'axe et la connexion d'autres réseaux (transversaux) à cet axe
- une approche intégrée qui tient également compte de la sécurité routière, de la qualité de vie et de la robustesse du projet sur le plan environnemental et climatique
- une utilisation intelligente de l'espace disponible (limité).
- le projet est abordé comme un espace entier du début à la fin

Selon le mode principal, AWV ou De Lijn sera en charge du projet. Tous les autres membres de l'équipe MOW et les communes environnantes seront étroitement associés au projet.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
32	**Étude de l'axe multimodal N5 - y compris le nouvel axe TCQ, la réalisation de la route interlocale, l'extension F206 et les mobipoints.** La liaison TCQ est une optimisation de l'offre de transport public sur la N5 (Bruxelles-Sud - Rhode-Saint-Genèse - Waterloo) actuellement exploitée par la ligne RC A 136 et la ligne W du TEC. Y compris la mise en œuvre des exigences de qualité pour une route interlocale et l'extension F206 et les mobipoints le long de l'axe.		X	X				Élevé	MOW Périphérie flamande	MOW, AWV, TEC, STIB, Bruxelles Mobilité, Rhode-Saint-Genèse, Waterloo, Uccle, Linkebeek, Région wallonne, Province du Brabant flamand	€ €
	Moyen terme (3-6 ans)										
33	**Construction d'un axe multimodal le long de l'A12 (partie Flandre) en tant que route principale flamande avec, en parallèle, un tramway express, une autoroute cyclable et des mobipoints.** Exécution du projet de tram express le long de l'A12 pour la réalisation et l'exploitation de la ligne, y compris l'extension des arrêts et des mobipoints. Sur le territoire flamand, cela s'accompagne du réaménagement de l'A12 conformément aux exigences de qualité en tant qu'axe routier principal flamand, y compris la réalisation du complexe Londerzeel Sud, le lancement d'une étude de conception pour le complexe Londerzeel Nord et l'optimisation du complexe Wolvertem. Parallèlement, l'autoroute cyclable F28 et des mobipoints sont créés le long de l'axe		X	X			X	Élevé	De Werkvennootschap	MOW, De Lijn, AWV, Grimbergen, Meise, Londerzeel, Région de Bruxelles-Capitale, RT Malines, Willebroek	€ € € €

	Le calendrier dépend des résultats de la hiérarchisation des axes TCQ										
34	**Étude de l'axe multimodal N6 – y compris le nouvel axe TCQ, la réalisation de la route interlocale, le développement du RSF et les mobipoints.** La liaison TCQ est une optimisation de l'offre de transport public sur la N6 (Bruxelles-Sud - Sint-Pieters-Leeuw - Hal). Il s'agit d'une amélioration des lignes de bus 170/171. Y compris la mise en œuvre d'exigences de qualité pour une route interlocale et l'expansion du RSF et des mobipoints le long de l'axe.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW, AWV, STIB, Bruxelles Mobilité, Hal, Sint-Pieters-Leeuw, Anderlecht, Beersel, Province du Brabant flamand	€ €
35	**Étude sur l'axe multimodal N8 – y compris le nouvel axe TCQ, la réalisation d'une route régionale, l'expansion du RSF et des mobipoints.** La connexion TCQ est une optimisation de l'offre de transport public sur la N8 (Bruxelles-Nord - Dilbeek - Ninove). Il s'agit d'une amélioration des lignes de bus 126/128. Y compris la mise en œuvre des exigences de qualité pour une route régionale et l'expansion du RSF et des mobipoints (y compris le mobipoint régional d'Eizeringen) le long de l'axe. Le choix du RSF sera conservé ; quand cela est possible et abordable, la qualité d'une véloautoroute sera recherchée.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, STIB, Bruxelles Mobilité, Ninove, Roosdaal, Ternat, Lennik, Dilbeek, Région de transport d'Alost, Province du Brabant flamand	€ €
36	**Étude de l'axe multimodal N9 – y compris le nouvel axe TCQ, la réalisation de la route interlocale, le développement de F211-F212, du RSF et les mobipoints.** La connexion TCQ est une optimisation de l'offre de transport public sur la N9 (Bruxelles-Nord - Asse - Alost). Il s'agit d'une amélioration des lignes de bus 212/214, y compris la traversée de la voie ferrée à Asse (fermeture potentielle) et la résolution de la contrainte infrastructurelle près du pont ferroviaire à Zellik, ainsi que la mise en œuvre des exigences de qualité pour une route interlocale et l'extension F211-F212-BFF et les mobipoints le long de l'axe.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, STIB, Bruxelles Mobilité, Asse, Affligem, Alost, Région de transport d'Alost, Province du Brabant flamand	€ €
37	**Étude sur l'axe multimodal N21 – y compris le nouvel axe TCQ, la réalisation d'une route régionale, l'expansion du RSF et des mobipoints.** La connexion TCQ est une optimisation de l'offre de transport public sur la N21 (Bruxelles-Nord - Kampenhout - Haacht), avec une étude du meilleur terminus. Il s'agit d'une amélioration des lignes de bus 270. Y compris la mise en œuvre des exigences de qualité pour une route régionale et l'expansion du RSF et des mobipoints le long de l'axe.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, STIB, Bruxelles Mobilité, Haacht, Kampenhout, Steenokkerzeel, Machelen, Région de transport de Louvain, Province du Brabant flamand	€ €
38	**Étude de l'axe multimodal N2 – y compris le nouvel axe TCQ, la réalisation de la route interlocale, le développement du RSF et les mobipoints.** La connexion TCQ est une optimisation de l'offre de transport public sur la N2 (Bruxelles-Nord - Kortenberg - Louvain). Il s'agit d'une amélioration des lignes de bus 358. Y compris la mise en œuvre d'exigences de qualité pour une route interlocale et l'expansion du RSF et des mobipoints le long de l'axe.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW, De Werkvennootschap, AWV, STIB, Bruxelles Mobilité, Kortenberg, Zaventem, Crainhem, RT Louvain, Herent, Province du Brabant flamand	€ €

F1 Les véloroutes emmènent les cyclistes vers les grandes villes, les centres et les portes d'entrée économiques à l'intérieur et à l'extérieur de la région.

Dans le cadre de cette fiche, nous visons à étendre le réseau d'autoroutes cyclables de manière sûre et qualitative. Des études d'itinéraires sont initiées pour les véloroutes déjà décidées et choisies. Des études de faisabilité et de conception sont lancées pour les liaisons supplémentaires du réseau de pistes cyclables entre les principaux pôles d'attraction.

Dans ce cadre, nous visons :

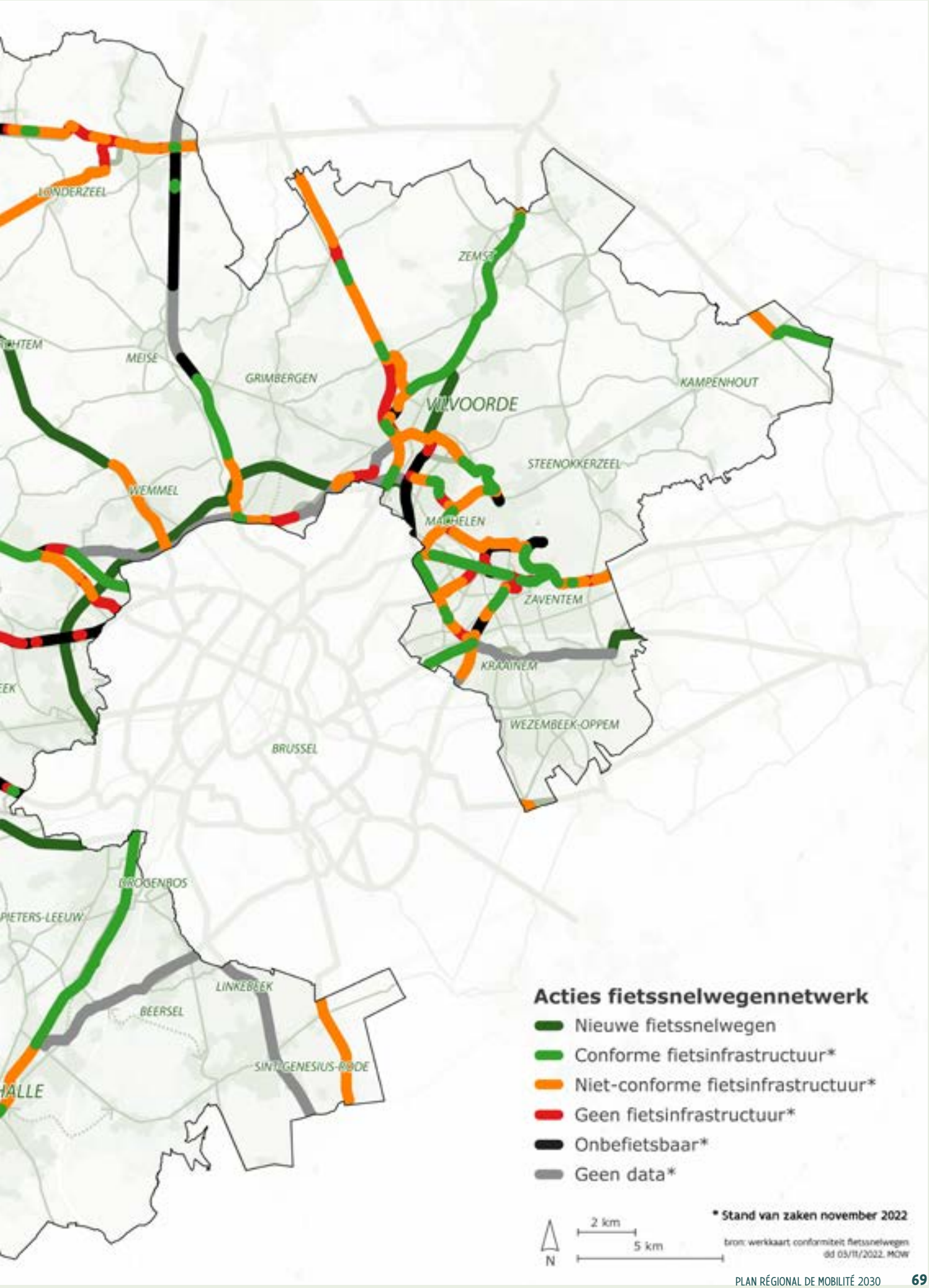
- la mise en place d'infrastructures cyclables sûres pour la circulation, en accordant une attention particulière aux chaînons manquants ou aux maillons faibles du réseau, aux intersections avec les artères très fréquentées et le long de celles-ci, ainsi qu'aux jonctions avec les itinéraires cyclables (supérieurs) locaux
- une offre de qualité pour les liaisons longue distance sans arrêt : largeur suffisante, croisements dénivelés, confort de conduite élevé, etc.
- l'intégration spatiale dans l'environnement résidentiel et la nature

MOW Périphérie flamande assure le suivi de l'avancement général et la cohérence de l'expansion du réseau de véloroutes. La hiérarchisation est réalisée en concertation avec les partenaires. L'initiative d'une étude de trajet peut incomber à différents partenaires tels que les communes concernées elles-mêmes, AWV, De Vlaamse Waterweg ou la Werkvennootschap, en collaboration ou non avec la province du Brabant flamand.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
39	**Construire des véloroutes en Flandre** Démarrer une concertation sur la coordination de la prioritisation et de la réalisation du réseau d'autoroutes cyclables avec l'aménagement ultérieur des sections non encore réalisées, y compris la réalisation d'intersections sans conflit avec les voies ferrées, les voies navigables et les axes de circulation.		X	X		X		Élevé	MOW Périphérie flamande	MOW Flandre, Infrabel, De Vlaamse Waterweg, AWV, De Werkvennootschap, Province du Brabant flamand, communes concernées	€ € €
40	**Étudier la sélection comme autoroute cyclable et l'itinéraire Pajostrade/Vollegaas proposé pour relier la gare de Galmaarden, Gooik, le dépôt de Leerbeek, Lennik et Bruxelles.** Initier une coopération entre la province, les différentes communes et la Région de Bruxelles-Capitale. Dans le cadre de cette coopération, il convient d'étudier la faisabilité de l'extension en tant qu'autoroute cyclable et du tracé proposé.		X	X		X		Moyen	Province du Brabant flamand	AWV, MOW Flandre, Infrabel, Galmaarden, Gooik, Lennik, Sint-Pieters-Leeuw, Région de Bruxelles-Capitale	€ €
41	**Prolongement du tracé de la F203 le long de l'E40** Réalisation d'une nouvelle autoroute cyclable, à la suite des études déjà réalisées et en cours, en collaboration avec la région de transport de Louvain.		X	X		X		Moyen	De Werkvennootschap	AWV, MOW Flandre, Zaventem, Kortenberg, Bertem, Crainhem, Région de Bruxelles-Capitale, RT Louvain	€ €

	Moyen terme (3-6 ans)										
42	**Étudier la possibilité d'une autoroute cyclable supplémentaire entre le Pajottenland - Enghien - Hal** Lancer une concertation et une étude de faisabilité sur le potentiel et la réalisation d'une nouvelle autoroute cyclable, en étroite collaboration avec la Wallonie.		X	X		X		Moyen	Région wallonne	AWV, MOW Flandre, Enghien, Hal, Pepingen, Herne, Galmaarden, Province du Brabant flamand	€
43	**Étude d'une autoroute cyclable supplémentaire entre Merchtem et Wemmel** Lancement d'une étude de faisabilité sur le potentiel d'extension de la F213 entre Merchtem et Wemmel, y compris la réalisation au niveau des noyaux et la détermination du tracé.		X	X		X		Moyen	MOW Périphérie flamande	AWV, MOW Flandre, Merchtem, Wemmel, DWV, Province du Brabant flamand	€ €
44	**Étude de l'extension de l'autoroute cyclable F220 entre Asse et Alost** Lancer une étude de faisabilité sur le potentiel et la réalisation d'une nouvelle autoroute cyclable, en étroite collaboration avec la RT Alost.		X	X		X		Moyen	Province du Brabant flamand	AWV, MOW Flandre, RT Alost, Asse, Affligem	€
45	**Étudier le prolongement de la F215 jusqu'à la F1** Lancer une étude de faisabilité sur le potentiel et la réalisation d'un chaînon manquant dans le réseau d'autoroutes cyclables.		X	X		X		Moyen	Province du Brabant flamand	AWV, MOW Flandre, Vilvorde	€ €

BUGGENHOUT
OPWIJK
ASSE
AFFLIGEM
LIEDEKERKE
TERNAT
ROOSDAAL
LENNIK
GOOIK
PEPINGEN
HERNE
BEVER


LONDERZEEL
MEISE
GRIMBERGEN
ZEMST
VILVOORDE
KAMPENHOUT
STEENOKKERZEEL
WEMMEL
MACHELEN
ZAVENTEM
KRAAINEM
WEZEMBEEK-OPPEM
BRUSSEL
GROSENBOS
LINKEBEEK
BEERSEL
Acties fietssnelwegennetwerk
Nieuwe fietssnelwegen
Conforme fietsinfrastructuur*
Niet-conforme fietsinfrastructuur*
Geen fietsinfrastructuur*
Onbefietsbaar*
Geen data*
* Stand van zaken november 2022
2 km
5 km
N
bron: werkkaart conformiteit fietssnelwegen
dd 03/11/2022, MOW

F2 Des itinéraires cyclables fonctionnels supralocaux relient les noyaux et emmènent les cyclistes vers les pôles d'attraction et les agréments majeurs et mineurs.

Complémentairement à la fiche F01 (autoroutes cyclables), des efforts sont faits pour étendre le réseau de pistes cyclables fonctionnelles supralocales. Il s'agit à la fois de mettre en œuvre les itinéraires RSF déjà connus et d'affiner le réseau RSF en y ajoutant des liens supplémentaires.

Dans ce cadre, nous visons :

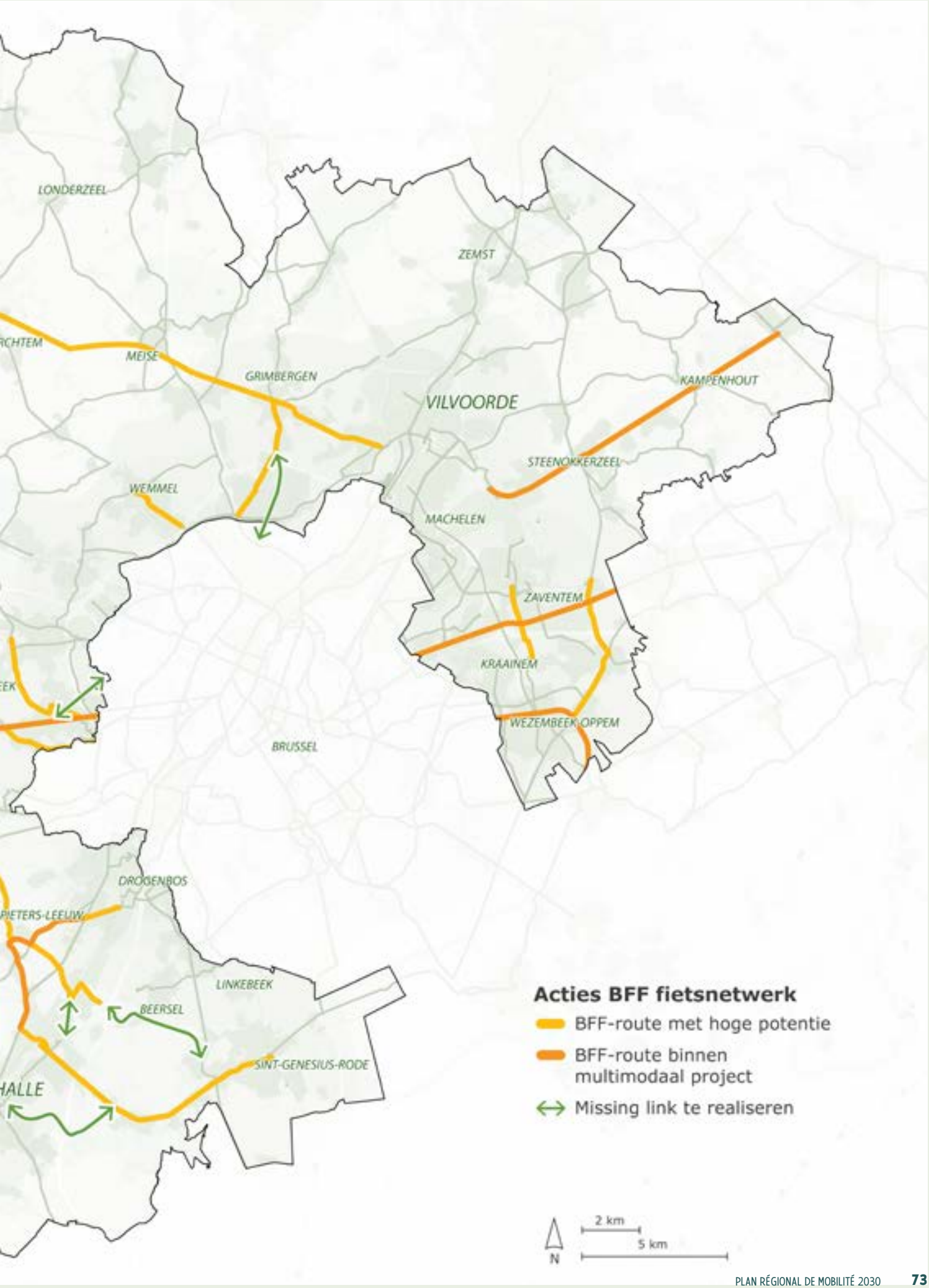
- la mise en œuvre d'infrastructures cyclables sécurisées, en particulier dans les centres et sur les itinéraires très fréquentés entre les centres et les pôles d'attraction
- la qualité de l'infrastructure cycliste : largeur suffisante, confort de conduite élevé, bonne lisibilité, etc. conformément aux dispositions du vade-mecum du cyclisme
- l'accélération du déploiement des segments qui constituent un chaînon manquant dans le réseau, des segments à fort potentiel ou qui contribuent à une réduction du maillage de l'offre d'infrastructures cyclables de qualité.
- évaluer l'emplacement le plus souhaitable du RSF : le long de l'axe de circulation ou juste parallèlement à l'itinéraire le moins fréquenté, mais le plus agréable

La région de transport, sous la coordination de MOW Périphérie flamande, détermine la priorité de l'expansion des différents itinéraires RSF. Les communes prennent l'initiative de créer un réseau RSF en leur sein.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
46	**Construction d'un RSF** Désigner les tronçons prioritaires dans le RSF (sur la base du suivi de l'état actuel). Par la suite, les communes débuteront l'aménagement des sections manquantes et la sécurisation des traversées dangereuses en vélo.		X	X		X		Élevé	MOW Périphérie flamande	Communes, AWV, De Lijn, Province du Brabant flamand, communes voisines	€
47	**Recherche d'un lien supplémentaire dans le RSF - Wezembeek-Oppem - Bruxelles du RSF** De Werkvennootschap étudie la construction d'une piste cyclable entre Wezembeek-Oppem et Bruxelles. La piste cyclable relie Bruxelles à l'autoroute cyclable F29 (Tervuren-Louvain). Le tracé privilégié emprunte la ligne de tram 39 et se connecte à la promenade verte autour de Bruxelles. La possibilité d'inclure cette liaison cyclable dans le RSF sera également étudiée.		X	X		X		Moyen	De Werkvennootschap	Wezembeek-Oppem, Crainhem, MOW, AWV, STIB, Bruxelles Mobilité, province du Brabant flamand	€ €
	Moyen terme (3-6 ans)										

48	**Étudier la possibilité d'une liaison supplémentaire dans le RSF Beersel/Huizingen - Alsemberg** Étudier la nécessité et la possibilité de liaisons supplémentaires dans le RSF entre les noyaux concernés		X	X		X		Faible	Beersel	MOW, Province du Brabant flamand, AWV, De Lijn	€
49	**Étudier la possibilité d'une liaison supplémentaire dans le RSF Hal - Dworp** Étudier la nécessité et la possibilité de liaisons supplémentaires dans le RSF entre les noyaux concernés		X	X		X		Faible	Beersel, Hal	MOW, Province du Brabant flamand, AWV, De Lijn	€
50	**Étudier la possibilité d'une liaison supplémentaire dans le RSF Dilbeek - Potaarde** Étudier la nécessité et la possibilité de liaisons supplémentaires dans le RSF entre les noyaux concernés		X	X		X		Faible	Dilbeek	MOW, Province du Brabant flamand, AWV, De Lijn	€
51	**Étudier la possibilité d'une liaison supplémentaire dans le RSF Grimbergen - Mutsaard** Étudier la nécessité et la possibilité de liaisons supplémentaires dans le RSF entre les noyaux concernés		X	X		X		Faible	Grimbergen	MOW, Province du Brabant flamand, AWV, De Lijn	€
52	**Étudier les liaisons supplémentaires dans le RSF Liaisons manquantes Vilvorde** Étudier la nécessité et la possibilité de liaisons supplémentaires dans le RSF entre les noyaux concernés et au sein de ces derniers, dans le cadre de l'effet de barrière entre la voie ferrée et le canal		X	X		X		Moyen	Vilvorde	MOW, province du Brabant flamand, AWV, De Lijn, Grimbergen	€
53	**Étudier une liaison complémentaire permettant d'accéder à la gare de Tollembeek** Étudier la nécessité et la possibilité d'une liaison supplémentaire dans la RSF pour relier la gare de Tollembeek au RSF au nord et au sud.		X	X				Moyen	Galmaarden	MOW, province du Brabant flamand, AWV, De Lijn, SNCB	€

BUGGENHOUT
OPWIJK
ASSE
AFFLIGEM
LIEDEKERKE
TERNAT
ROOSDAAL
LENNIK
GOOIK
PEPINGEN
GALMAARDEN
HERNE
BEVER


LONDERZEEL
ZEMST
RCHTEM
MEISE
GRIMBERGEN
VILVOORDE
KAMPENHOUT
STEENOKKERZEEL
WEMMEL
MACHELEN
ZAVENTEM
KRAAINEM
EEK
WEZEMBEEK-OPPEM
BRUSSEL
DROGENBOS
PIETERS-LEEUW
LINKEBEEK
BEERSEL
SINT-GENESIUS-RODE
HALLE
Acties BFF fietsnetwerk
BFF-route met hoge potentie
BFF-route binnen multimodaal project
Missing link te realiseren
N
2 km
5 km

TC1 Construire un réseau de transports en commun de qualité

Le réseau de transport en commun de haute qualité consiste en la mise en œuvre et l'exploitation de projets de tram déjà connus, d'une part, et en la recherche de l'expansion des axes TCQ d'autre part. Cette fiche s'ajoute à la fiche M02 Mise en œuvre de projets stratégiques multimodaux.

Dans ce cadre, nous visons :

- La création d'une offre de transport en commun de haute qualité se caractérise par une fréquence élevée, une grande amplitude et un grand confort de conduite
- l'interconnexion intelligente et multimodale de ces projets de tramway ou d'axes de TC pour stimuler la politique de mobilité combinée
- des mesures visant à assurer une bonne fiabilité (ponctualité) et un bon débit
- la construction d'infrastructures d'arrêt de qualité suffisante dans le contexte de l'accessibilité, de l'offre, telles que des installations de stationnement pour les vélos et des billetteries, etc. Certains arrêts sont sélectionnés comme mobipoints (voir H01).

De Lijn et/ou De Werkvennootschap prend la direction de la construction de ces projets de transport en commun.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
54	**Étudier la priorité & l'approche des axes TCQ** Analyse des axes TCQ afin de sélectionner celui devant être prioritairement démarré.							Élevé	De Lijn	MOW Périphérie flamande, AWV, Province du Brabant flamand, autres RT, Département Environnement	€ €
55	**Prolonger le Ringtrambus de Brussels Airport à Tervuren** Étude de tracé sur l'extension du Ringtrambus vers l'est avec une connexion directe entre Brussels Airport Zaventem et Tervuren. Le choix de l'itinéraire est fortement lié à la possibilité de combiner l'infrastructure avec le réseau de la STIB et à l'interaction avec les espaces verts présents.		X	X			X	Moyen	De Lijn	AWV, SNCB, De Werkvennootschap, Département Environnement, STIB, Bruxelles Mobilité, Zaventem, Crainhem, Wezembeek-Oppem, Tervuren, RT Louvain	€ €

56	**Prolongement du Ringtrambus depuis Jette vers le côté ouest du R0** Étude de l'itinéraire de l'extension du ringtrambus en tant que bus express depuis l'hôpital de Jette le long du côté ouest jusqu'à Dilbeek, et éventuellement jusqu'à Sint-Pieters-Leeuw et Drogenbos. Le choix de l'itinéraire, du nombre d'arrêts et du terminus est fortement lié à la possibilité de combiner l'infrastructure avec le réseau de la STIB, de la SNCB et à l'infrastructure disponible sur et autour du R0.		X	X			X	Moyen	De Lijn	AWV, SNCB, De Werkvennootschap, Département Environnement, STIB, Bruxelles Mobilité, Wemmel, Asse, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos, Beersel, Anderlecht, Uccle, De Werkvennootschap	€ €
	Moyen terme (3-6 ans)										
57	**Construire le tram de l'aéroport** Réaliser un « tram de l'aéroport » le long de l'A201, relié au réseau de métro de la STIB,		X	X			X	Élevé	De Werkvennootschap	MOW, AWV, De Lijn, Brussels Airport Company, STIB, Région de Bruxelles-Capitale, Zaventem, Machelen	€ € € €
	Long terme (>6 ans)										
58	**Étudier la possibilité de convertir le Ringtrambus en un tram du ring** La ligne de bus 820 est la première ligne de trambus de la Périphérie flamande, avec un plan à long terme pour l'exploiter comme une ligne de tram à part entière. Il s'agit d'examiner la connexion du tram du ring au réseau de tramway de la STIB.			X				Faible	De Lijn	MOW, AWV, De Lijn, Grimbergen, Vilvorde, Machelen, Zaventem, Région de Bruxelles-Capitale, STIB	€ €

OV2 Renforcer les lignes du réseau principal et le réseau supplémentaire là où cela s'avère nécessaire

En complément de l'offre de transports en commun de haute qualité, des efforts sont consentis pour fournir une base solide de transports en commun dans le reste de la région. Il s'agira d'abord de mettre en œuvre le plan connu d'accessibilité de base 2022. Il sera mis en œuvre en plusieurs phases. Ensuite, des améliorations peuvent être apportées sur plusieurs axes.

Dans ce cadre, nous visons :

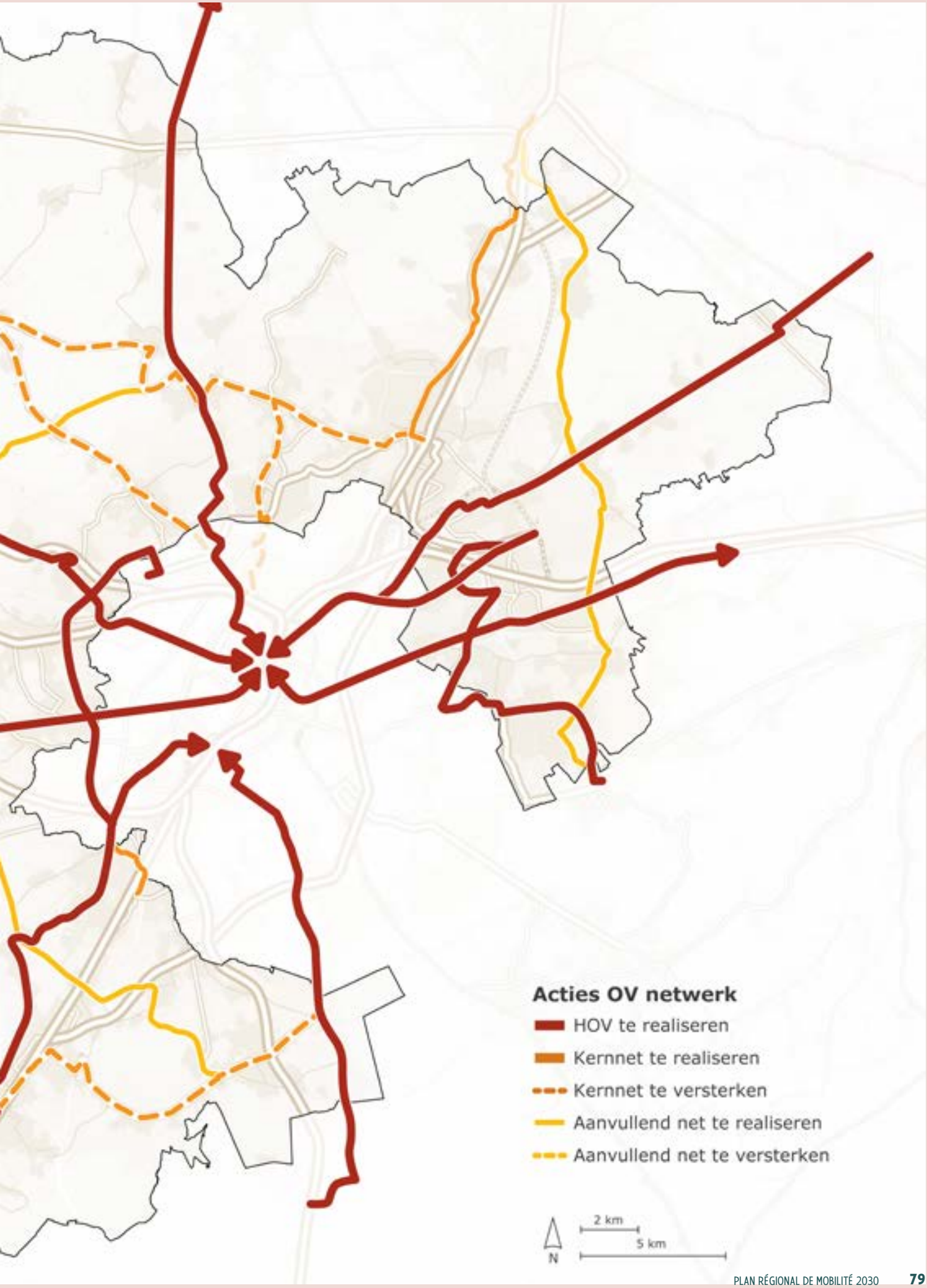
- améliorer le débit du réseau principal et du réseau complémentaire afin de garantir la fiabilité et la ponctualité de l'approvisionnement
- l'introduction d'une offre de transport en commun plus fréquente ou régulière pour soutenir le potentiel de croissance d'une ligne. Il en résulte un saut de qualité le long de la ligne
- la construction d'infrastructures d'arrêt de qualité suffisante dans le contexte de l'accessibilité, de l'offre, telles que des installations de stationnement pour les vélos et des billetteries, etc. Certains arrêts sont sélectionnés comme mobipoints (voir H01).
- résoudre les problèmes de capacité actuels et éventuellement futurs en garantissant une offre suffisante

L'offre régulière ne peut être adaptée que si une offre de transport en commun est toujours garantie pour les zones résidentielles de la région. Cela dépend donc de la mise en œuvre progressive du plan d'accessibilité de base.

De Lijn prend l'initiative d'étendre cette offre.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
59	**Déploiement phasé de l'accessibilité de base 2022** Le déploiement progressif ou phasé du réseau d'accessibilité de base a débuté en janvier 2023, avec un déploiement régulier des modifications sur l'ensemble du réseau de transport en fonction de la demande.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW, AWV, toutes les communes	€
60	**Résoudre les problèmes de capacité de transport des élèves** Une forte croissance du nombre d'élèves de l'enseignement secondaire est attendue. De ce fait, De Lijn sera confrontée à des problèmes de capacité encore plus importants. Il convient donc d'insérer un point d'action distinct pour le suivi du transport des élèves et la nécessité de ressources supplémentaires.		X	X		X	X	Élevé	De Lijn	MOW, communes concernées	€
61	**Améliorer le flux sur le Réseau principal et réseau complémentaire** Améliorer la vitesse, la fiabilité et l'efficacité commerciales en étudiant la nécessité d'aménager des voies réservées aux bus, d'accorder des priorités ou de réaménager les intersections.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW, AWV, communes concernées	€ €
62	**Étude de l'ajustement ou de l'optimisation du réseau principal et du réseau supplémentaire le long des axes TCQ** Il s'agit d'évaluer l'accessibilité des zones où l'introduction d'une ligne TCQ modifiera l'offre de transport public et, le cas échéant, d'adapter le réseau principal ou le réseau complémentaire.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, communes concernées	€

	Moyen terme (3-6 ans)										
63	**Étudier le fonctionnement des transports en commun du Réseau principal - Inclure le pont de Drie fonteinen dans le réseau de TC** Lancer l'étude visant à déterminer si une liaison par le nouveau pont de Drie Fonteinen peut être incluse dans le réseau TC.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos	€
64	**Renforcer le réseau principal - Merchtem-Wemmel-Bruxelles** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une liaison renforcée du réseau principal entre les noyaux concernés. Une collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB sera essentielle en la matière.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Merchtem, Wemmel, Région de Bruxelles-Capitale, STIB	€
65	**Renforcer le réseau principal - Merchtem-Meise-Grimbergen-Vilvorde** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une liaison renforcée du réseau principal entre les noyaux concernés.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Merchtem, Meise, Grimbergen, Vilvorde	€
66	**Renforcer le réseau principal - Leerbeek-Hal-Rhode-Saint-Genèse** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une liaison renforcée du réseau principal entre les noyaux concernés.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Leerbeek, Hal, Rhode-Saint-Genèse	€
67	**Introduction du réseau principal - N1 entre Vilvorde & Malines** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une nouvelle liaison du réseau principal entre les noyaux concernés. Une collaboration avec la région de transport de Malines sera essentielle en la matière.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Vilvorde, Zemst, Malines, RT Malines	€
68	**Introduction réseau complémentaire - Ligne tangentielle de Tervuren, par la N227 vers Hofstade via Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Nossegem, Steenokkerzeel et Perk** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une nouvelle liaison au sein du réseau complémentaire entre les noyaux concernés. Dans ce cadre, il est important d'examiner si des ajustements supplémentaires sont nécessaires pour la N227. Ce projet sera également lié à une étude sur le mobipoint Sport Vlaanderen.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Tervuren, Zemst, Wezembeek-Oppem, Zaventem, Steenokkerzeel	€
69	**Introduction réseau complémentaire - Leerbeek - Lennik - Asse via N285 et mobipoint Eizeringen** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une nouvelle liaison au sein du réseau complémentaire entre les noyaux concernés via la N285 - à considérer en relation avec les autres lignes de bus et le mobipoint Eizeringen.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Gooik, Lennik, Ternat, Asse	€
70	**Introduction du réseau complémentaire Dilbeek-Sint-Pieters-Leeuw** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une nouvelle liaison au sein du réseau complémentaire entre les noyaux concernés.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Lot	€
71	**Renforcer le réseau secondaire Asse-Opwijk-Dendermonde** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une liaison renforcée au sein du réseau complémentaire entre les noyaux concernés.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Asse, Opwijk, Dendermonde, Lebbeke	€
72	**Introduction du réseau complémentaire - Meise-Asse** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une nouvelle liaison au sein du réseau complémentaire entre les noyaux concernés.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Meise, Asse, Merchtem	€


Acties OV netwerk
HOV te realiseren
Kernnet te realiseren
Kernnet te versterken
Aanvullend net te realiseren
Aanvullend net te versterken
2 km
5 km
N

TC3 Développer un réseau de TSM à part entière

Dans la région de transport Périphérie flamande, un plan TSM détaillé a été élaboré en concertation avec les autorités locales et a fait l'objet d'une justification objective. Le plan TSM a été élaboré en complément du réseau TC selon la méthode suivante :

- Participation et recensement des besoins des conseils d'administration locaux en matière de TSM. Ces souhaits ont été mis en parallèle avec la conception des réseaux principaux et complémentaires.
- Objectivation des solutions proposées et des souhaits pour le TSM :
  - Analyse : que faisons-nous le mieux avec quel système de transport ?
  - Analyse du prix de revient à l'aide d'un outil de calcul.
  - Objectiver les difficultés de transport en analysant les pôles d'attraction des transports et leur couverture, les zones blanches et les zones où une réduction de l'offre de transport public doit être prise en compte.
  - Étant donné que les budgets pour le TSM augmentent par étapes, les plans prévoient d'introduire d'abord les projets les plus nécessaires d'un point de vue objectif

Ce plan TSM détaillé est annexé et conservé dans son intégralité,

Le problème du budget insuffisant pour lancer les projets TSM nécessaires continuera d'être soulevé auprès du ministre flamand. Tant que ce budget est indisponible, aucun TSM ne peut être déployé et, par conséquent, aucun ajustement ne peut être apporté aux réseaux principaux et complémentaires au détriment des zones résidentielles moins potentielles.

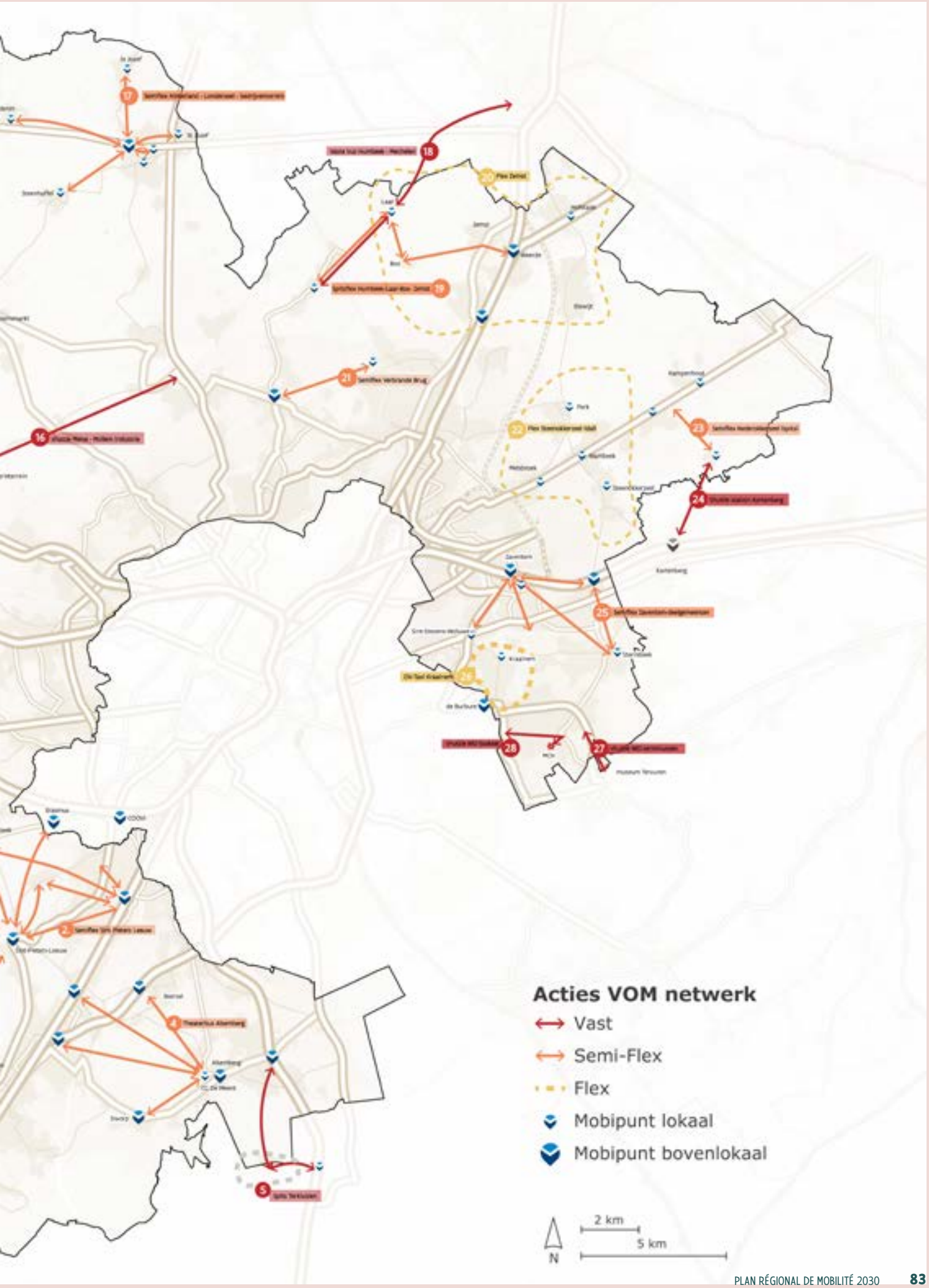
Dès que le budget sera suffisant, le plan TSM sera mis en œuvre, en visant les objectifs suivants :

- fournir une offre qualitative suffisante pour les zones résidentielles qui ne seront pas suffisamment desservies par des ajustements de l'offre régulière
- une intégration qualitative de tous les systèmes TSM (DAV/MAV)
- l'utilisation intelligente des budgets disponibles pour la région, le suivi et l'évaluation étant importants

De Lijn prend l'initiative d'étendre le réseau TSM. MOW Périphérie flamande est chargé de la coordination supplémentaire.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
73	**Exécution des projets TSM 2022 déjà sélectionnés** Différents projets ont déjà été sélectionnés dans la note TSM. Ces projets doivent être réalisés de manière à ce qu'ils puissent soutenir le réseau complémentaire et le réseau principal.		X	X			X	Élevé	De Lijn	MOW Périphérie flamande, communes concernées, RT voisines	€ € €
74	**Alignement sur le sous-projet « Cadre d'évaluation du transport de l'eau » et évaluation** Aligner la recherche sur le transport par voie d'eau et l'éventuelle expansion du transport par voie d'eau entre Vilvorde et la Région de Bruxelles-Capitale dans le contexte de l'accélération du transfert modal.		X	X				Moyen	Agence des Services maritimes et de la Côte	MOW Périphérie flamande, Vilvorde, Grimbergen, Bruxelles Mobilité, De Vlaamse Waterweg, De Lijn, STIB, Département Environnement	€

	Moyen terme (3-6 ans)										
75	**Introduction du TSM fixe : Humbeek-Hombeek-Malines** Débuter l'étude de faisabilité sur le potentiel et la mise en œuvre d'une navette à fréquence fixe entre les noyaux concernés, tant pendant les heures de pointe que les heures creuses. Une collaboration avec la région de transport de Malines sera essentielle en la matière.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW, AWV, Grimbergen, Zemst, Malines	€
76	**Encourager les employeurs/travailleurs à imaginer des solutions de pré-acheminement et de post-acheminement** Approche du groupe cible : Employeurs/travailleurs - Débuter l'étude sur la manière dont les solutions de pré- et de post-acheminement peuvent être déployées dans les zones d'activité, telles que, par exemple, des systèmes de vélos partagés à proximité des principaux lieux de travail, des navettes supplémentaires vers les gares, l'amélioration du réseau cyclable dans la région, etc. Étudier la manière dont ces solutions s'articulent avec l'offre régulière de TSM.		X	X	X	X	X	Moyen	VOKA MBM	communes concernées, De Werkvennootschap, Département Environnement	€
77	**Évaluation des projets TSM en fonction du déploiement de l'ensemble du plan TSM** Après leur réalisation, les différents projets TSM doivent être évalués dans le cadre de l'ajustement ou de la réaffectation des budgets et dans le cadre de la mise en œuvre du plan TSM dans son intégralité.		X	X				Moyen	De Lijn	MOW Périphérie flamande	€


Acties VOM netwerk
Vast
Semi-Flex
Flex
Mobipunt lokaal
Mobipunt bovenlokaal
2 km
5 km
N

A1 Développer un réseau routier principal et de base

Cette fiche s'ajoute à la fiche M01 Mise en œuvre de projets multimodaux de grande échelle et à la fiche M02 Mise en œuvre de projets stratégiques multimodaux.

Dans cette fiche, nous construisons un réseau routier sûr, fluide et robuste pour le trafic régional et interrégional, conformément à la catégorisation des routes et aux principes du réseau routier robuste qui y sont associés. Il s'agit d'un réseau routier principal comprenant les routes principales européennes et flamandes et d'un réseau routier secondaire comprenant les routes régionales et interlocales.

Dans ce cadre, nous visons :

- la conception sûre pour la circulation, qui réduit le risque d'accidents de la route et augmente la fiabilité
- l'optimisation des flux de trafic et la gestion efficace des différents flux de transport
- la robustesse multimodale, de sorte que, en cas d'urgence, un itinéraire alternatif est disponible via une autre route principale ou régionale ou via un autre mode de transport

L'AWV prend l'initiative d'étendre ce réseau routier.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
78	**Routes principales européennes et flamandes - Optimisation de la bretelle d'entrée et de sortie à Ternat** Étude d'une éventuelle modification du complexe d'entrées et de sorties en vue d'optimiser et d'améliorer l'accès à la zone d'activités The Leaf			X				Moyen	L'Agence des Routes et de la Circulation	MOW, De Lijn, Ternat	€ €
79	**Routes interlocales - Réaménagement de la liaison R22-N211** Étude sur le réaménagement du rond-point De Vuist pour améliorer la liaison de la R22 à la N211			X				Moyen	L'Agence des Routes et de la Circulation	MOW, De Lijn, Vilvorde, Machelen, De Lijn	€ €

	Moyen terme (3-6 ans)									
80	**Routes régionales - Optimalisation N28, y compris la liaison à l'E429** Étude du tracé de la liaison de la route régionale N28 à la route principale E429/A8, en relation avec la qualité de vie à Hal, d'une part, et l'impact sur le paysage, d'autre part. L'inclusion et l'exploration d'une liaison entre la N28 et la E429 n'impliquent en aucun cas que le conseil communal accepte déjà ou soit favorable à un tracé particulier. Dans l'étude du tracé, il est nécessaire d'examiner en profondeur son impact sur la résilience de l'environnement aux effets du changement climatique et la manière dont ils peuvent être atténués, et de l'inclure dans le processus de prise de décision pour la construction de nouvelles infrastructures.			X				Élevé	L'Agence des Routes et de la Circulation	MOW, De Lijn, Hal, Pepingen, Gooik, Ninove	€ €
81	**Routes régionales - N17 - déviation Buggenhout (Mandekensstraat)** La construction d'une route régionale sur la N17 nécessite une déviation au niveau de la Mandekensstraat à Buggenhout afin de garantir la qualité de vie dans la zone résidentielle.			X				Moyen	RT Alost	AWV, MOW, De Lijn, Buggenhout, Dendermonde, Département Environnement	€
82	**Routes régionales - N26** Améliorer l'aménagement de la N26 afin de soutenir le rôle régional de cet axe et sa sélection en tant qu'itinéraire de fret. Une attention particulière est accordée à la sécurité routière, aux transports en commun et aux infrastructures cyclables le long de cet axe.			X				Moyen	L'Agence des Routes et de la Circulation	Kampenhout, MOW, De Lijn, RT Malines, RT Louvain, Boortmeerbeek, Herent	€
83	**Routes régionales - Aménager les routes principales actuelles menant à la Région de Bruxelles-Capitale comme des routes régionales** Débuter l'étude de faisabilité visant à réaménager les voies d'accès qui sont aujourd'hui des routes principales entre le R0 et la frontière régionale avec la Région de Bruxelles-Capitale : E40, A12, A201. Elles doivent être réaménagées en routes régionales ou en boulevards urbains.			X				Moyen	De Werkvennootschap	MOW, De Lijn, Région de Bruxelles-Capitale, AWV	€ €
84	**Routes interlocales - réalisation d'une route de contournement à Asse N9** Réaliser une route de contournement sur la N9 afin de préserver le centre d'Asse du trafic de transit et de la congestion.			X				Moyen	L'Agence des Routes et de la Circulation	MOW, De Lijn, Asse	€ € € €
85	**Routes interlocales - N285 traversant Ternat.** Étude sur le flux de trafic et l'impact sur la qualité de vie de la N285 traversant Ternat. Y compris la possibilité d'un croisement surélevé avec la voie ferrée et la N285. Cette route se situe également le long d'un RSF - concertation à mener sur la prochaine étape			X				Moyen	L'Agence des Routes et de la Circulation	MOW, De Lijn, Ternat, Infrabel	€ €
86	**Routes interlocales - Optimisation des intersections sur la route interlocale Budasteenweg** Exécution de l'optimisation des intersections sur la Budasteenweg, à l'exclusion du redressement de la route interlocale			X				Moyen	L'Agence des Routes et de la Circulation	MOW, De Lijn, Machelen, Vilvorde, Région de Bruxelles-Capitale, Département Environnement	€

A2 Développer un maillage interlocal à faible densité de circulation

La nouvelle sélection de la catégorisation des routes nécessite une mise en œuvre sur le terrain. Alors que l'expansion du réseau routier principal et secondaire (décrite dans la fiche A01) se concentre sur l'amélioration de la circulation automobile sur le réseau concerné, cette fiche se concentre sur les mesures visant à empêcher le trafic indésirable dans les mailles interlocales. Ces mailles, à leur tour, sont constituées de routes locales avec une logique de connexion d'une part et une logique d'habilitation d'autre part.

L'extension des maillages interlocaux nécessite une coopération intercommunale entre les communes qui font partie de ces maillages. D'un commun accord, la vision du plan régional de mobilité sera traduite au niveau local.

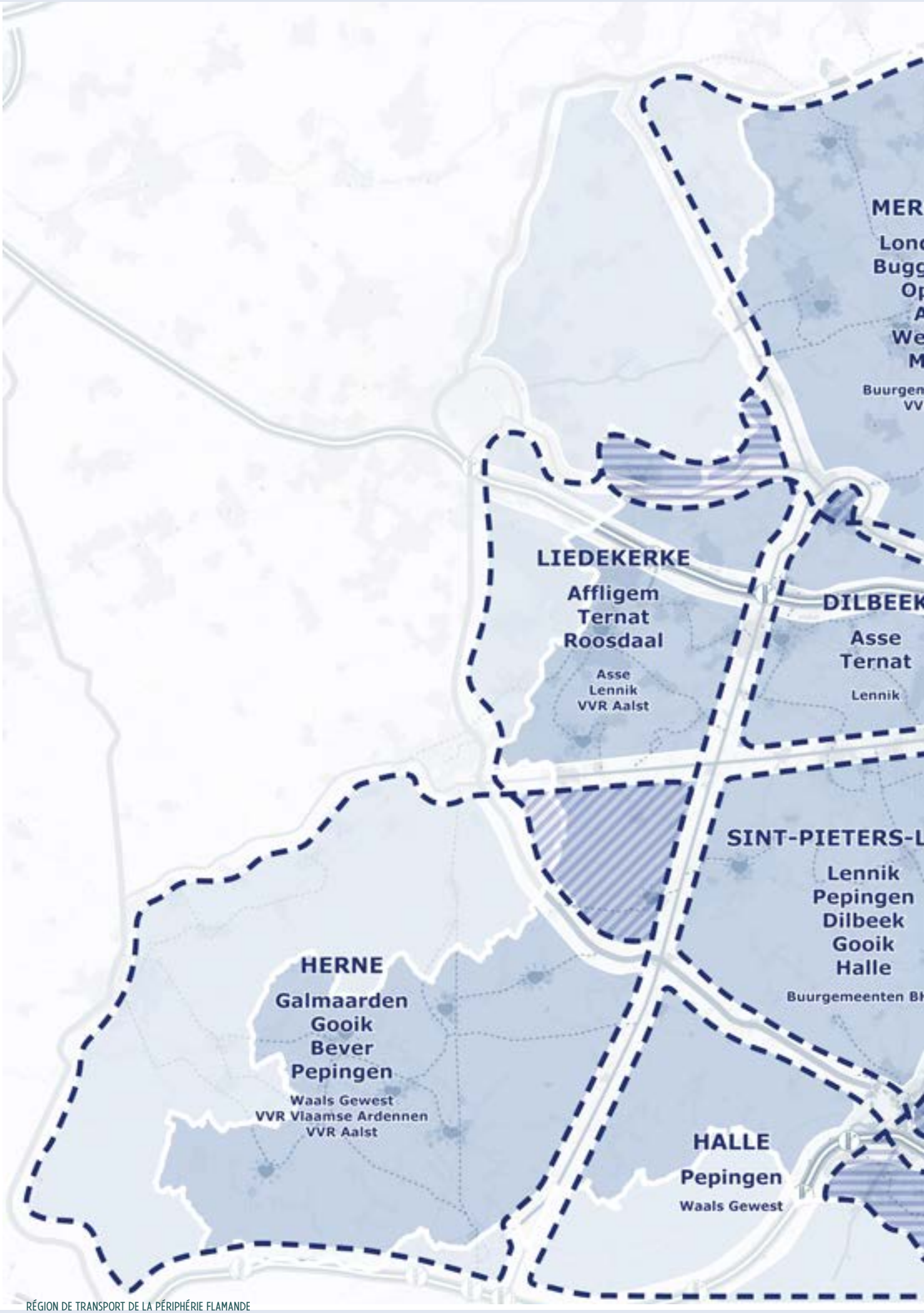
Dans ce cadre, nous visons :

- la mise en œuvre intelligente de mesures de modération du trafic afin de réduire le trafic de transit pour les passagers et le fret et d'améliorer la qualité de vie dans le maillage interlocal
- un ensemble cohérent de mesures mûrement réfléchies
- Une solution intelligente aux problèmes de stationnement du fret
- Renforcement de la coopération intercommunale pour la réussite de la suppression totale de la circulation dans le maillage

MOW Périphérie flamande prend l'initiative d'offrir un aperçu des mesures possibles. L'extension des mailles sera incluse dans une coopération intercommunale, avec une traduction dans la politique communale. L'initiative revient aux communes concernées, un initiateur pour chaque maille lançant les concertations.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
87	**Étude des mesures possibles et du menu de solutions pour les mesures d'atténuation du trafic afin d'étendre le maillage interlocal.** L'expansion du maillage interlocal nécessite des mesures réfléchies au niveau local. Afin de faire un choix intelligent, il est souhaitable de définir toutes les options, leur impact sur le système de mobilité et leurs éventuelles implications financières. Ce maillage a un impact tant sur le transport de personnes, le transport de marchandises et le stationnement des camions dans les communes. Il est également très important de relier les informations et les « leçons apprises » entre les différentes mailles interlocales.		X	X	X	X		Élevé	MOW Périphérie flamande	MOW Flandre, MOW Périphérie flamande, AWV Flandre, AWV Périphérie flamande	€ €
88	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille N3, E40, R22 & la maille E40, N2, N3** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Crainhem	MOW, AWV, De Lijn, Région de Bruxelles-Capitale (communes voisines), Wezembeek-Oppem, Zaventem, Haviland, RT Louvain (communes voisines)	€

89	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille N2, E40, R0, n21 & la maille E40, R0, N21 (y compris la Leopold III-laan)** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Steenokkerzeel	MOW, AWV, De Lijn, Région de Bruxelles-Capitale (communes voisines), Zaventem, Machelen, Haviland	€
90	**Maillage interlocal - Initier une collaboration intercommunale pour la maille N21, N26, E19, N267 & la maille N26, N267, E19, B101 & la maille N21, N26, N227, N2** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Kampenhout	MOW, AWV, De Lijn, Steenokkerzeel, Zemst, Zaventem, RT Malines (communes voisines), RT Louvain (communes voisines), Haviland	€
91	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille E19, (y compris R22), R0, A12, N16 & la maille R0, N1, R21, A12** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Grimbergen	MOW, AWV, De Lijn, Vilvorde, Machelen, Meise, Zemst, RT Malines (communes voisines), Région de Bruxelles-Capitale (communes voisines), Haviland	€
92	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille A12, R0, N9, N47, N17 & la maille N47, N9, N406** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Merchtem	MOW, AWV, De Lijn, Wemmel, Asse, Opwijk, Meise, Londerzeel, Buggenhout, RT Malines (communes voisines), RT Alost (communes voisines), Haviland	€
93	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille N47, N9, N406 & la maille N9, N285, E40, N45 & la maille E40, N285, N8, N45 & la maille N8, N285, N28** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Liedekerke	MOW, AWV, De Lijn, Affligem, Asse, Roosdaal, Ternat, RT Alost (communes voisines), Haviland	€
94	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille E40, R0, N8, N285 & la maille E40, N285, N9, R0** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Dilbeek	MOW, AWV, De Lijn, Ternat, Lennik, Asse, Haviland	€
95	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille N8, N6, N28, N285 & la maille N6, R0, A8** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Sint-Pieters-Leeuw	MOW, AWV, De Lijn, Région de Bruxelles-Capitale (communes voisines), Lennik, Dilbeek, Hal, Pepingen, Drogenbos, Gooik, Anderlecht, Haviland	€
96	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille Pajot - N28, N285, E429, N57, N42, N8 & la maille N8, N285, N28** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Herne	MOW, AWV, De Lijn, Gooik, Bever, Galmaarden, RT Alost (communes voisines), RT Ardennes flamandes (communes voisines), Région wallonne (communes voisines)), Haviland	€
97	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille N28, E429, N285 & la maille E429, A8, R0** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale.		X	X	X	X		Moyen	Hal	MOW, AWV, De Lijn, Pepingen, Herne, Gooik, Région wallonne (communes voisines), Haviland	€
98	**Initier une collaboration intercommunale pour la maille R0, N261, N5, R0, E19 & la maille N6, R0, A8 & la maille E429, A8, R0** Ensemble cohérent de mesures réfléchies pour le maillage au sein d'une même coopération intercommunale. Dans le cadre du détournement du trafic de transit entre le R0 Est et le R0 Ouest à travers ce maillage, il convient de vérifier si les mesures proposées interdisent également ce trafic de transit de manière efficace. Si tel n'est pas le cas, il convient d'examiner si une nouvelle liaison peut apporter une solution.		X	X	X	X		Moyen	Beersel	MOW, AWV, De Lijn, Hal, Drogenbos, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Région wallonne (communes voisines), Région de Bruxelles-Capitale (communes voisines), Haviland	€


MER
Lond
Bugg
Op
A
We
M
Buurgem
VV
LIEDEKERKE
Affligem
Ternat
Roosdaal
Asse
Lennik
VVR Aalst
DILBEEK
Asse
Ternat
Lennik
SINT-PIETERS-L
Lennik
Pepingen
Dilbeek
Gooik
Halle
Buurgemeenten BH
HERNE
Galmaarden
Gooik
Bever
Pepingen
Waals Gewest
VVR Vlaamse Ardennen
VVR Aalst
HALLE
Pepingen
Waals Gewest

CHTEM
derzeel
genhout
owijk
asse
emmel
eise
eenten BHG
R Aalst
GRIMBERGEN
Zemst
Vilvoorde
Meise
Machelen
Buurgemeenten BHG
VVR Mechelen
KAMPENHOUT
Zemst
Steenokkerzeel
Zaventem
VVR Leuven
VVR Mechelen
STEENOKKERZEEL
Machelen
Zaventem
Brussels Airport
Buurgemeenten BHG
VVR Leuven
KRAAINEM
Wezembeek-Oppem
Zaventem
VVR Leuven
Buurgemeenten BHG
LEEUW
HG
BEERSEL
Sint-Genesius-Rode
Linkebeek
Drogenbos
Sint-Pieters-Leeuw
Halle
Waals Gewest
Buurgemeenten BHG
VVR Leuven
Acties Wegennet
Mazen
Samenwerkingsverbanden
Overlap samenwerkingsverbanden
2 km
5 km
N

H1 Développer de nouveaux mobipoints

Dans cette fiche, nous misons sur la mobilité combinée et donc, sur une logique d'échange. Il s'agit de construire les pierres angulaires de ce système : Mobipoints Les mobipoints sont classés en mobipoints interrégionaux, régionaux, locaux et communautaires.

Dans ce cadre, nous visons :

- la création de points d'échange de qualité pour soutenir les politiques de mobilité combinée
- l'extension du mobipoint conformément au guide de conception, y compris les installations de stationnement pour les cyclistes et les voitures, y compris les voitures électriques
- assurer une bonne accessibilité pour tous les modes et tous les types de voyageurs
- l'élargissement de l'offre de ces points en complément de l'offre de mobilité et ce en relation avec l'ampleur du mobipoint

L'initiateur du mobipoint dépend de l'autorité routière responsable. Il s'agit soit de l'AWV, soit de la commune. De Werkvennootschap peut également déployer des mobipoints sur demande. Des accords spécifiques avec d'autres acteurs comme, par exemple, Brussels Airport Company, sont toujours en cours.

Une vue d'ensemble de tous les mobipoints, inclus dans le PMR, est annexée.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
99	**Réalisation des mobipoints visés dans la note justificative unique** Développer les mobipoints comme stipulé dans la note justificative unique, y compris le déploiement de l'offre permanente de vélos en libre-service par mobipoint.		X	X			X	Élevé	Gestionnaire routier responsable	Communes concernées, AWV, De Lijn, SNCB, MOW	€ € € €
100	**Création de mobipoints interrégionaux & régionaux** La création des plus grands mobipoints au sein du système, et ce, pour les aspects qui ne sont pas encore inclus dans la note justificative unique. Cela pourrait être lié à une future offre de mobilité améliorée.		X	X			X	Moyen	Gestionnaire routier responsable	Communes concernées, AWV, De Lijn, SNCB, MOW, Région de Bruxelles-Capitale	€ €
101	**Créer des mobipoints dans la zone aéroportuaire** Créer des mobipoints comme stipulé dans la présente étude en cours.		X	X			X	Moyen	MOW Périphérie flamande	Brussels Airport Company, SNCB, De Lijn, Machelen, Zaventem, Steenokkerzeel, Région de Bruxelles-Capitale, Province du Brabant flamand	€
102	**Créer des mobipoints locaux & de proximité** Créer des mobipoints locaux et de proximité sélectionnés dans les différentes communes.		X	X				Moyen	toutes les communes	MOW, AWV, De Lijn, SNCB	€ €

H2 Développer des parkings combinés

Dans cette fiche, nous visons à assurer un échange fluide entre les différents modes de transport aux mobipoints, en mettant l'accent sur les possibilités de stationnement. Il s'agit des parkings combinés. Ils seront également utilisés comme mesures de réduction des nuisances pour tous les projets d'infrastructure à grande échelle qui seront mis en œuvre dans les années à venir.

L'accent est mis ici sur :

- aménager des points d'échange à des endroits stratégiques du réseau et à proximité du lieu d'origine du voyageur
- des installations de stationnement pour vélos de qualité et en nombre suffisant, complétées par des installations de stationnement pour voitures
- l'amélioration de l'accessibilité du parking combiné

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
103	**S'appuyer sur les succès rapides (projets déjà connus)** Construire les parkings combinés qui ont été les premiers retenus et dont les budgets ont déjà été confirmés.		X	X				Élevé	De Werkvennootschap, AWV, toutes les communes	De Lijn, MOW	€ € €
104	**Étudier la mise en œuvre de parkings combinés à moyen et long terme** Étudier la faisabilité de nouveaux parkings combinés à moyen ou long terme, en combinaison avec la création de mobipoints à différents niveaux d'échelle.		X	X				Moyen	MOW Périphérie flamande	communes concernées, Département Environnement	€
105	**Développer une politique relative aux parkings combinés - Vision coordonnée** Nécessité d'une vision coordonnée des parkings afin de renforcer la politique communale. Investir dans le partage des connaissances et l'harmonisation, la tarification & la gestion		X	X				Moyen	MOW Périphérie flamande	Région de Bruxelles-Capitale, SNCB, Département Environnement	€

L1 Développer un réseau logistique multimodal

Le réseau logistique se compose de trois modes : le fret, le rail et l'eau. Afin que la région demeure accessible, nous nous engageons à poursuivre le développement des réseaux multimodaux et de l'accès logistique aux entreprises. Nous recherchons la synchromodalité, ce qui signifie que les différents réseaux se complètent et se renforcent mutuellement.

L'accent est mis ici sur :

- assurer une bonne circulation sur le réseau des routes régionales de fret
- s'engager en faveur de l'accès multimodal des zones d'activités régionales au réseau supérieur par des voies d'accès
- stimuler les synchromodalités par une meilleure utilisation de l'eau et des infrastructures ferroviaires

Cette action va de pair avec l'extension des mailles interlocales (A02), qui nécessite également des mesures au niveau sous-jacent pour limiter les raccourcis logistiques indésirables à travers les zones résidentielles. Il convient également d'accorder une attention particulière à l'accessibilité à vélo et aux transports publics des différentes zones d'activité.

Le rôle d'initiateur varie pour chaque action, mais dans la plupart des cas, il peut être attribué au gestionnaire du réseau concerné, comme De Vlaamse Waterweg et AWV, ou l'Agence des services maritimes et de la côte.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
106	**Pérenniser les itinéraires de fret sur le réseau routier de base** Étudier la manière dont les itinéraires de fret sur le réseau routier de base peuvent être mis en œuvre sur le terrain afin de décharger les itinéraires non souhaités, tant en termes d'aménagement que de signalisation.				X	X	X	Moyen	Gestionnaire routier (AWV / communes concernées)	MOW, AWV, communes concernées, De Lijn	€

	Moyen terme (3-6 ans)										
107	**Développer un accès logistique vers le quai ouest de l'activité le long de la vallée de la Senne** Développer une liaison logistique des routes interlocales au niveau de Sint-Pieters-Leeuw, y compris la création de coupures locales pour le trafic de fret.			X			X	Moyen	L'Agence des Routes et de la Circulation	MOW Périphérie flamande, Sint-Pieters-Leeuw, Hal, Beersel, Drogenbos, VOKA MBM	€
108	**Étudier l'amélioration de l'accès logistique à CargoVil** Étudier comment la traversée du canal peut être optimisée dans le prolongement de la R22 en vue d'améliorer l'accès à CargoVil (Westvaartdijk) et d'améliorer la qualité de vie (Verbrande Brug et Willemsbrug). Il conviendrait également d'examiner si la R22 et ses liaisons (y compris la N1) doivent être davantage optimisées.			X			X	Moyen	AWV et la Vlaamse Waterweg	MOW Périphérie flamande, Vilvorde, Grimbergen, la Vlaamse Waterweg, Cargovil+, VOKA MBM, Département Environnement	€
109	**Étudier l'accès multimodal de Cargovil+** Étudier la faisabilité et l'opportunité d'un accès trimodal à Cargovil+. Étudier le mode d'accès optimal par rail, par eau et par route et la manière dont ces modes de transport peuvent être coordonnés.		X	X			X	Moyen	De Vlaamse Waterweg	MOW, AWV, Vilvorde, Zemst, Grimbergen , Infrabel, Cargovil+, VOKA MBM, Département Environnement	€
110	**Harmonisation avec l'étude flamande sur l'infrastructure ferroviaire à double usage - light rail** Étude exploratoire sur les liaisons spécifiques : Light rail RT Malines - Périphérie flamande & Liaison ferroviaire Bruxelles - Aéroport de Zaventem.			X				Moyen	SPF Mobilité	Infrabel, Brussels Airport Company, RT Malines, MOW, Région de Bruxelles-Capitale, Zaventem, VOKA MBM, STIB	€
111	**Harmonisation avec le cadre d'évaluation pour le transport de marchandises par voie d'eau et à petite échelle** Suivi de l'étude au niveau flamand et des implications d'une éventuelle expansion du transport de marchandises par voie d'eau.		X	X				Faible	Agence des Services maritimes et de la Côte	La Vlaamse Waterweg, MOW Périphérie flamande, VOKA MBM	€

L2 Développer des nœuds logistiques

La synchromodalité souhaitée est soutenue par une politique nodale qui facilite le passage d'une modalité à l'autre.

L'accent est mis ici sur :

- développer davantage de plates-formes de fret dans des lieux facilement accessibles et avec un transbordement multimodal
- parier sur de nouvelles formes d'organisation logistique et de distribution, y compris la distribution urbaine intelligente
- concilier la qualité de vie et l'accessibilité en se concentrant sur des parkings pour camions adaptés aux besoins des utilisateurs

Diverses actions liées à la logistique ne relèvent souvent pas de la compétence de la région de transport. En ce qui concerne la politique de stationnement des marchandises, MOW Flandre et les communes jouent le rôle d'initiateur à leurs niveaux respectifs. AWV et De Vlaamse Waterweg initient les actions autour de l'expansion des centres de fret (multimodaux) et les autorités locales sont les initiateurs des actions autour de la distribution urbaine intelligente.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Moyen terme (3-6 ans)										
112	**Élaboration d'une politique communale en matière de stationnement des camions** La politique de stationnement doit être coordonnée avec les itinéraires de fret et le maillage interlocal.			X	X	X	X	Élevé	Toutes les communes	MOW, AWV, VOKA MBM	€
113	**Élaborer une vision sur le stationnement des camions le long du réseau routier principal au niveau flamand** Une politique de stationnement est mise en œuvre le long des routes principales afin d'absorber le transport de fret (international) sur de longues distances et de prévenir ainsi tout comportement de stationnement non souhaité dans les communes environnantes.			X	X	X	X	Moyen	MOW Flandre	AWV, communes concernées, Département Environnement	€ €
114	**Étude sur les plates-formes de fret - Londerzeel & Westrode** Étudier les possibilités de soutien à la création de plates-formes de fret à Londerzeel ou Westrode en combinaison avec la route principale flamande et le tram express sur l'A12, y compris le profilage de ces plates-formes et la valeur ajoutée dans le cadre du système logistique plus large.			X			X	Moyen	Province du Brabant flamand	AWV, MOW, Londerzeel, Meise	€

115	**Étudier le développement et l'opportunité des points de transbordement régionaux** Étude sur l'opportunité et la réalisation concrète (multimodale) du ROC Sint-Pieters-Leeuw, terminal à conteneurs Lembeek-Hal, Cargovil			X			X	Moyen	De Vlaamse Waterweg / De Werkvennootschap	MOW, Sint-Pieters-Leeuw, Hal, Vilvorde, Grimbergen, Londerzeel, VOKA MBM	€
116	**Étude sur la distribution intelligente en ville – Zone de recherche Vilvorde-Machelen-Zaventem** Étude sur la distribution intelligente en ville afin de minimiser l'impact du commerce électronique sur la zone de recherche Vilvorde-Machelen-Zaventem.			X			X	Moyen	Vilvorde / Machelen / Zaventem / MOW Flandre	MOW, la Vlaamse Waterweg, Région de Bruxelles-Capitale, Département Environnement	€
117	**Étude sur la distribution intelligente en ville – Zone Sint-Pieters-Leeuw** Étude sur la distribution urbaine intelligente afin de minimiser l'impact du commerce électronique sur la zone de Sint-Pieters-Leeuw. La coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale est essentielle en la matière.			X			X	Moyen	Sint-Pieters-Leeuw / MOW Flandre	Drogenbos, MOW, la Vlaamse Waterweg, Région de Bruxelles-Capitale, Département Environnement	€
118	**Étude sur la distribution intelligente en ville – Zone de Hal** Étude sur la distribution urbaine intelligente afin de minimiser l'impact du commerce électronique sur la zone de Hal.			X			X	Moyen	Hal / MOW Flandre	MOW, la Vlaamse Waterweg, Département Environnement	€

G1 Se concentrer sur les mesures comportementales afin de garantir le changement mental

En complément du transfert modal, un changement mental est nécessaire pour atteindre les objectifs souhaités. Ce groupe de mesures vient à l'appui de toutes les mesures précédentes.

L'accent est mis ici sur :

- une offre améliorée pour des groupes cibles spécifiques tels que les écoliers, les employeurs/travailleurs ou les visiteurs.
- Orienter les voyageurs vers l'offre souhaitée grâce à la gestion du trafic ou à l'amélioration de la communication
- Répondre aux tendances et aux changements dans l'offre de mobilité

Étant donné qu'il s'agit d'un groupe diversifié de mesures, une combinaison d'initiateurs est impliquée.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
119	**Gestion dynamique du trafic sur les différentes routes principales** La gestion dynamique du trafic permet une utilisation maximale de la capacité du réseau routier en répondant aux différentes situations de trafic, telles que les accidents, en proposant des alternatives ou une harmonisation de la vitesse. Cela induit un trafic plus fluide et plus sûr		X		X	X	X	Élevé	AWV Flandre	AWV, MOW Flandre, AWV Flandre	€
120	**Création d'un accompagnement de la mobilité pour les entreprises** Approche par groupe cible : Employeurs/travailleurs - soutien à l'élaboration de fiches d'accessibilité, encouragement à la mise en œuvre du budget mobilité/plan cafétéria, conseils pour la mise en place d'initiatives durables telles que la gestion des parkings, les achats groupés, les flottes tests, l'amélioration des parkings à vélos, etc. - il s'agit de la poursuite des initiatives VOKA et New Mobility Network, qui sont déployées pour les zones industrielles et d'activités à proximité du R0 et des zones du canal.		X	X			X	Moyen	VOKA MBM	De Werkvennootschap, MOW, New Mobility Network, communes concernées	€ €
121	**Communication sur une offre de mobilité améliorée** La nouvelle offre de mobilité résultant du PRM doit toujours être communiquée de manière adéquate afin d'inciter les voyageurs à l'utiliser. Cette communication peut être réalisée à différents niveaux : par la Flandre, la région ou la commune. Cela dépend de l'échelle de la mesure.		X	X				Élevé	MOW Flandre		€
122	**Créer des environnements et des itinéraires scolaires sûrs** Approche du groupe cible pour les écoles et les enfants - Investir dans la création d'environnements et d'itinéraires scolaires sûrs.		X	X	X	X		Moyen	Gestionnaire routier (AWV / communes concernées)	Groupe d'écoles, toutes les communes, Province du Brabant flamand	€

	Moyen terme (3-6 ans)										
123	**Encourage les alternatives durables de transport proposées aux visiteurs** Approche du groupe cible : Visiteurs - Étudier comment les organisations d'événements et/ou les communes peuvent lancer un projet (TSM) axé sur les événements.		X	X	X	X	X	Moyen	De Lijn	Organisations d'évènements, communes concernées	€
	Long terme (>6 ans)										
124	**Étude sur le transport collectif autonome** Mener des projets pilotes permettant de tester le potentiel et l'utilité de ce type de transport, par exemple pour les navettes.			X	X			Moyen	De Lijn		€ €

G2 Investir dans le suivi et la gestion des données

Afin d'atteindre les objectifs souhaités, il est nécessaire de contrôler, d'évaluer et d'ajuster ou d'appliquer les actions si nécessaire. Les données de trafic disponibles constituent un outil important pour orienter les choix et les flux de transport, le suivi, l'évaluation et la mise en œuvre des actions. Ils permettent en outre de faire des choix plus judicieux dans la mise en œuvre de toutes les actions précédentes.

L'accent est mis ici sur :

- encourager les déplacements en transports plus durables par le biais de l'orientation, de la mise à disposition de plates-formes et de l'application de la réglementation
- Utiliser les données pour prendre des décisions politiques éclairées
- l'utilisation des données pour tirer des enseignements des choix de mobilité effectués dans le cadre du suivi et de l'évaluation

Étant donné qu'il s'agit d'un groupe diversifié de mesures, une combinaison d'initiateurs est impliquée.

		Phase	Durable	Accessible multimodale	Qualité de vie	Sûr	Prospère	Importance - priorité	Initiateur de l'action	Partenaire(s)	Estimation des coûts
	Court terme (<3 ans)										
125	**Extension des feux intelligents** Étudier les lieux où des feux intelligents supplémentaires peuvent être installés. Les feux intelligents permettent de donner la priorité au mode de transport souhaité sur les principaux itinéraires de transport en commun ou cyclables. Cela induit toujours un choix stratégique entre la voiture, les transports en commun et le vélo.		X	X				Moyen	Mobilidata	MOW Flandre, MOW Périphérie flamande, AWV Flandre, AWV Périphérie flamande, Province du Brabant flamand	€
126	**Création d'une plate-forme centrale pour la collecte et le partage des données en fonction de la recherche et de l'évaluation** Dans le cadre de cette action, il s'agit de tirer parti de toutes les possibilités offertes par les différents types de données. Les sources possibles sont les données OBU (fret), les floating car data (voitures particulières), recensements, etc. (liste non exhaustive). À cette fin, MOW Flandre travaille sur une plate-forme permettant de partager ces données de manière sûre et transparente. D'une part, ces données peuvent être utilisées pour faire des choix judicieux dans le cadre de divers projets et études, mais elles doivent également soutenir l'évaluation et le suivi du PRM.		X	X			X	Élevé	MOW Flandre	AWV, De Lijn, Région de Bruxelles-Capitale	€
127	**Suivi des données relatives au vélo** Contrôler le déploiement et l'état du RSF, en tenant compte des comptages de vélos et d'autres données numériques.		X		X	X		Élevé	MOW Flandre	Province Brabant flamand, AWV, communes concernées	€
128	**Implémentation d'une nouvelle application pour le conseil routier** Une nouvelle application comprend la création de la catégorisation des routes et permet d'obtenir des conseils d'itinéraires personnalisés. Cela pourrait contribuer à soutenir d'autres mesures telles que l'expansion du maillage interlocal.		X	X	X		X	Moyen	Mobilidata	MOW Flandre, AWV, De Lijn	€ €

129	**Plate-forme MaaS avec planification d'itinéraire multimodal - déploiement par VIA VAN** Déploiement de la centrale de mobilité qui centralise et facilite l'offre de transports en commun et de systèmes partagés d'appui pour les usagers. Elle est supportée par un planificateur d'itinéraire multimodal. Dans ce cadre, la coopération avec tous les fournisseurs de mobilité (tels que la SNCB, la STIB et les TEC est cruciale) - examiner si le lien peut être établi avec la plate-forme logistique de la Région de Bruxelles-Capitale. La politique doit également accorder une attention particulière à la pauvreté des transports et à l'accessibilité des réseaux de transport pour différents groupes, en particulier les personnes qui ne possèdent pas de smartphone et celles qui sont moins familiarisées avec les technologies numériques.		X	X				Élevé	De Lijn	MOW Flandre, Tec, STIB, SNCB, Région de Bruxelles-Capitale	€ € €
	Moyen terme (3-6 ans)										
130	**Mise en œuvre d'une nouvelle catégorisation des routes, y compris VRN** Cette mise en œuvre doit veiller à ce que tant le transport de personnes que les camions utilisent de manière appropriée les différentes typologies de la catégorisation des routes. La mise en œuvre est une compétence communale. Elle peut être incluse dans les collaborations intercommunales.		X	X	X	X		Élevé	toutes les communes (zone de police concernée)	AWV/MOW	€ € €

Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken