



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR LE PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ  
VERVOERREGIO VLAAMSE RAND**

<b>Demandeur</b>	Vervoerregio Vlaamse Rand
<b>Demande reçue le</b>	31/05/2023
<b>Exposé</b>	19/06/2023  Projet de Plan régional de Mobilité de la région de transport de la périphérie flamande par Jaak Boon, Vervoerregio Vlaamse Rand
<b>Documents transmis</b>	Présentation PPT  <a href="https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand">https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand</a>  <a href="https://geoportal.swecobelgium.be/portal/apps/storymaps/stories/4fe277919bf048c7a0ca4ad4d3f1849b">https://geoportal.swecobelgium.be/portal/apps/storymaps/stories/4fe277919bf048c7a0ca4ad4d3f1849b</a>
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	10/07/2023

De Lijn, membre de l'équipe MOW de la Vervoerregio Vlaamse Rand et co-rédacteur du RMP, s'abstient pour cet avis.

## **INTRODUCTION**

1. La Commission constate que le système de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale est fortement intégré à celui de la Périphérie flamande. Une coopération étroite entre les deux régions (et avec la Périphérie flamande en particulier) est donc très importante.
2. Les problèmes de mobilité actuels à Bruxelles (et dans sa périphérie élargie) ne pourront être résolus que si la Périphérie flamande adopte également une vision claire et prospective de la mobilité à l'horizon 2030.

3. La commission accueille avec satisfaction l'élaboration d'une stratégie plus concrète et orientée vers l'avenir pour la gestion du système de mobilité dans la périphérie flamande, sous la forme d'un Plan régional de Mobilité (PRM).
4. D'une manière générale, la commission se félicite de l'amélioration de la coordination entre les politiques de mobilité flamande et bruxelloise, à laquelle contribue ce PRM.

## OBJECTIFS

5. Tant Good Move que le PRM Périphérie flamande mettent l'accent sur un transfert modal de la voiture vers des modes de transport durables et/ou actifs, les deux plans partagent donc une même philosophie sous-jacente. La commission salue cette cohérence.
6. La commission déplore toutefois que l'ambition en termes de transfert modal proposé reste trop limitée. En effet, l'objectif de transfert modal (AMS50)<sup>1</sup> fixé dans le Plan flamand Énergie-Climat est exclusivement appliqué à la Périphérie flamande, ce qui était une ambition claire. La commission déplore qu'avec l'inclusion de la Région de Bruxelles-Capitale dans son calcul, cet objectif est devenu (beaucoup) moins ambitieux et clair et ne correspond pas aux objectifs climatiques.
7. La commission regrette en outre qu'aucun objectif de réduction du nombre de déplacements par habitant et par lieu de travail n'ait été inclus dans le PRM. Nous tenons à rappeler qu'une légère diminution de la part modale de la voiture, combinée à une augmentation du nombre d'habitants et de lieux de travail dans la périphérie, pourrait toujours entraîner une augmentation du nombre de déplacements en voiture dans cette zone. Compte tenu de ces éléments, la contribution nécessaire du PRM à la réduction du nombre total de déplacements en voiture dans la périphérie flamande n'est donc pas garantie.

## VÉLO

8. En complément au point précédent concernant l'objectif global de transfert modal du plan, la commission appelle également à une ambition plus élevée pour le transfert modal vers le vélo. Même dans le scénario le plus ambitieux du PRM (horizon 2030), sur le territoire de la périphérie flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale, seuls 13 % des déplacements semblent se faire à vélo. Sachant que la part modale du vélo à Bruxelles est entre-temps passée à 9%, et qu'en Flandre 18% des déplacements sont déjà effectués à vélo, l'ambition affichée pour 2030 est insuffisante. Nous aimerions également rappeler ici que l'ambition pour la part modale du vélo dans le cadre du Plan flamand Énergie-Climat (VEKP) est de 30% d'ici 2040 et de 20% d'ici 2025.

---

<sup>1</sup> L'objectif AMS50 pour la Périphérie flamande a été inclus dans le Plan flamand Énergie-Climat 2021-2030, tel qu'approuvé par le Gouvernement flamand en 2019, et a été reconfirmé par le Gouvernement flamand dans la mise à jour du plan du 12/05/2023 (p.36, [Actualisatie Vlaams Energie- Klimaatplan](#))

## **TRANSPORTS PUBLICS**

9. Dans l'ensemble, la commission est favorable à la simplification (sans perte de fréquence et d'itinéraires) du réseau des lignes de De Lijn au sein de la RBC. Une telle simplification ne peut qu'être bénéfique pour le voyageur au sein de la RBC.
10. La commission souhaite néanmoins faire part de son inquiétude quant au cadre de neutralité budgétaire dans lequel l'Autorité flamande contraint De Lijn (et, par extension, la région de transport) à travailler. Un transfert modal ambitieux (inclusif) ne peut réussir qu'avec le développement d'un réseau de TP efficace (y compris une tarification ambitieuse notamment pour les groupes vulnérables).
11. La commission demande à De Lijn de trouver une solution pour les terminus en termes d'utilisation de l'espace et lui demande de continuer à coordonner les services avec la STIB.

## **CLASSIFICATION DES VOIRIES**

12. La commission souligne l'importance d'un bon équilibre entre un règlement performant de la circulation automobile et des axes de circulation principaux (routes régionales et interlocales au PRM) sécurisés et vivables dans la région de transport. Pour que le système de maillage régional et interlocal proposé fonctionne correctement, le trafic routier doit être en mesure d'éviter efficacement et facilement les zones de trafic limité.

## **LOGISTIQUE**

13. La commission accueille favorablement l'inclusion dans le PRM d'un transfert modal de la route vers le rail et les voies navigables intérieures pour le transport de marchandises. Toutefois, la commission tient à souligner que le Bureau fédéral du Plan s'attend à une augmentation continue du trafic de marchandises dans la région et que, comme c'est le cas pour le trafic automobile, une augmentation du trafic de marchandises sur la route ne peut être exclue (malgré l'objectif proposé de réduire la part modale du transport de marchandises par la route).
14. Le comité souligne à cet égard l'importance continue des mesures visant à promouvoir la sécurité et la fluidité du transport routier de marchandises sur les principaux axes logistiques de la région de transport.

## **ACTIONS ET MESURES**

15. La commission se félicite du grand nombre d'actions et de mesures relativement concrètes visant à réaliser les objectifs du plan. Et en particulier, appuie la position proactive concernant l'introduction d'une taxe kilométrique intelligente en coordination avec la RBC
16. La commission souligne l'importance de la Région de Bruxelles-Capitale en tant que partenaire, et pour un nombre limité d'actions, même en tant que pilote, pour la mise en œuvre des différentes actions proposées.

17. Le plan de mobilité dépend fortement du réaménagement du Ring Nord. La commission tient à souligner que le projet de réaménagement du Ring Nord n'a pas encore été autorisé et que la commission elle-même (à l'exception de De Lijn (abstention) et Touring (avis minoritaire)) se montre critique à l'égard de ce projet.
18. La commission demande que l'on accorde davantage d'attention à l'impact de la pauvreté dans les transports lors de l'élaboration concrète du plan. A cette fin, la commission se réfère explicitement à la politique bruxelloise en matière de tarification des transports publics et à des projets spécifiques, tels que le projet "Vélo Solidaire" développé par la RBC.
19. La commission salue l'engagement fort en faveur du développement de véloroutes et d'itinéraires cyclables fonctionnels supralocaux vers et depuis Bruxelles. Ceux-ci sont absolument essentiels pour assurer une liaison cycliste fluide et sécurisée entre la périphérie et Bruxelles. Cependant, il reste des liaisons spécifiques où les cyclistes semblent encore laissés pour compte. La commission souhaite notamment mentionner la chaussée d'Alseberg et la chaussée de Ninove.
20. Pour l'action « 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 », Beliris ne figure pas parmi les partenaires mentionnés. En tant que financeur et promoteur d'une grande partie de la nouvelle infrastructure de véloroutes à construire au sein de la RBC, Beliris devrait être pleinement impliqué afin de garantir une cohérence maximale.
21. La commission regrette que le plan ne comporte pas de fiche sur la politique piétonne, ni sur le développement des voitures partagées. Or, ces deux modes contribuent à l'objectif AMS. De plus, le développement des voitures partagées (électriques) peut être une politique d'accompagnement dans le cadre de la LEZ bruxelloise.
22. Pour l'action « G2 : Investir dans le suivi et la gestion des données », nous notons que la collecte de données est essentielle pour mener une politique de mobilité ciblée et efficace. La commission demande que ces données soient accessibles à la Région bruxelloise, aux partenaires de la mobilité et aux chercheurs afin de permettre des échanges et des analyses approfondies.
23. De manière générale, la commission souhaite souligner l'importance des organisations de la société civile dans les actions et mesures d'accompagnement du PRM. Plusieurs membres de la commission sont également actifs dans la Périphérie flamande et sont disponibles pour aider à la diffusion et au renforcement des différentes actions.