

Le MONITEUR

de la mobilité

FOCUS

La lutte contre
le bruit routier
en Région de
Bruxelles-Capitale



www.ontraverse.be

bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

Police



TRIMESTRIEL N° 29 | AUTOMNE | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- Le Centre de Mobilité de la Région
- La campagne sécurité routière "Tjs regard avt 2 traverC"

>> BONNES PRATIQUES

- European Platform on Mobility Management - EPOMM
- Le projet européen PRESTO
- Les Plans de déplacements scolaires, de la théorie à la pratique

ÉDITORIAL	03
LA CAMPAGNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE « TJS REGARD AVT 2 TRAVERC »	04>05
LA LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	06>10
EPOMM : UNE PLATE-FORME POUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ.....	11>13
LE PROJET PRESTO : DIRECTIVES EUROPÉENNES POUR LES INFRASTRUCTURES CYCLISTES, LA PROMOTION DU VÉLO ET LES VÉLOS ÉLECTRIQUES EN LIGNE.....	14>15
LE CENTRE DE MOBILITÉ DE LA RÉGION DE BRUXELLES- CAPITALE : LA GESTION DU TRAFIC EN CONTINU	16>19
LES PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE.....	20>23
LE CARNET D'ADRESSES	24

CETTE PUBLICATION EST LE FRUIT D'UNE COLLABORATION ENTRE
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET
DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, ASBL



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



ADMINISTRATIEF DE TOEGANG EN VERVOER

DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen
RÉDACTION : Florinda Boschetti, Vicky Dierckx, Julie Godart, Olivier Dubrulle, Marie Poupé, Jean-Michel Reniers, Camille Thiry
TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest
COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgeb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ
Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - TEL: 0800/94.001 - bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be



EDITO

N'oublie pas de regarder avant de traverser, ce serait dommage de mourir !

C'est pas moi qui le dit... c'est Stromae. La nouvelle étoile montante du dance floor belge a accepté de prêter sa voix et son image à la campagne sécurité routière bruxelloise.

Objectif avoué de Bruxelles Mobilité, toucher les 12-16 ans... pas facile ça, parce que la sécurité routière c'est pas franchement cool et sexy... sauf peut-être quand c'est une vedette qui les invite en musique à adopter un comportement plus responsable quand ils circulent en ville ! La Région a organisé un mini concert de l'artiste numéro un du moment pour lancer la campagne. Et le moins qu'on puisse dire c'est que les jeunes ont répondu à l'appel ! Ils étaient plus de 5.000 à s'être donnés rendez-vous place Flagey pour 40 minutes de communion avec leur idole.

La place Flagey semblait tout à coup bien petite face à la horde des fans, qui, c'est vrai, n'adoptait pas toujours le meilleur comportement pour traverser ! On entend d'ailleurs déjà d'ici les critiques: Vous croyez vraiment que cela va améliorer la sécurité routière ? Tous ces jeunes étaient là pour Stromae, pas pour votre campagne ! Ne faudrait-il pas plutôt viser systématiquement les automobilistes plutôt que les piétons, après tout, ce sont bien les autos qui sont responsables de la plupart des accidents, non ?

Je vis à Bruxelles depuis ma naissance, j'ai eu 15 ans aussi. Je me souviens bien qu'à cet âge-là j'avais tendance à pas trop respecter quoi que ce soit. Je me souviens aussi qu'à cet âge-là, je me promenais avec mon walkman sur les oreilles (et oui, le baladeur MP3 et le GSM n'existaient pas encore...) sans trop faire attention à la circulation.

Je suis sûr que vous vous souvenez tous de cette période d'insouciance. On s'affirme, on soigne son look, on pense aux filles (ou aux garçons). Alors, oui, je pense que rappeler aux jeunes qu'en ville c'est pas plus mal d'adopter un comportement préventif, c'est une bonne chose. Et si Stromae nous aide à faire passer le message, c'est encore mieux.

Bien sûr, une campagne de sensibilisation ne changera pas tout. Bien sûr - ne soyons pas naïfs - on déplorera encore dans les prochains jours, les prochains mois et les prochaines années des jeunes victimes de la route. Mais si on a réussi à épargner ne fut-ce qu'une vie grâce à ce message, ça en valait largement la peine !



CAMPAGNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

“ TJS REGARD AVT 2 TRAVERC ”

La Région de Bruxelles-Capitale, en partenariat avec le Gouverneur de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), les zones de police, la STIB et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) organise, comme l'an passé, une campagne d'information et de sensibilisation à la sécurité routière. Cette année, la campagne se déroule du 15 septembre au 1^{er} novembre et aborde le thème des piétons, avec un accent particulier sur la tranche d'âge des 12 – 16 ans.

LES (PRÉ-)ADOLESCENTS FACE AU DANGER

39% des victimes de la route en Région de Bruxelles-Capitale sont des piétons, devant les occupants de voiture (37%).

Une étude plus fine de ces statistiques révèle que :

- dans 85% des cas, l'opposant est une voiture ;
- 19% des piétons gravement blessés ou tués ont entre 5 et 14 ans (alors que cette catégorie d'âge ne re-

présente que 11% de la population bruxelloise) ;

- sur l'ensemble des victimes de 5 – 14 ans, 57% sont piétons.

Ces informations indiquent que la catégorie d'âge des 5-14 ans est particulièrement fragile lorsqu'on est piéton. Etant donné que des actions spécifiques sont déjà entreprises dans l'enseignement primaire (« **Opération cartable** » notamment organisée par la Région, le Gouverneur et les 6 zones de police régionale), il semble opportun d'orienter

l'action sur la classe d'âge des 12-16 ans. D'autant plus opportun qu'à cet âge-là, les enfants sont en plein processus d'apprentissage d'une série de règles et de comportements et commencent à être livrés à eux-mêmes dans la circulation.

DES ACCIDENTS AUX CAUSES MULTIPLES ET LA VIGILANCE COMME SOLUTION

Seule une analyse détaillée des procès-verbaux d'accidents et des formulaires d'accidents avec lésions corporelles (FAC)

Ne pas jeter sur la voie publique

**Tjs regard
avt 2 traverser**

rendez-vous sur
www.ontraverse.be

1. En traversant,
prends ton temps
2. Au feu, ouvre les yeux
3. Evite le drame,
laisse passer le tram

A Bruxelles, 500 piétons sont renversés chaque année en traversant la ville sans risquer la vie.

4. Prends pas de risque,
baisse la musique
5. Dans le noir, fais-toi voir

Concours : invente un chouette slogan-SMS et gagne un iPhone, un iPod Nano, un CD de Stromae et plein d'autres prix.

Logo of the City of Brussels, BSR, Police, and other partners.



permet de définir précisément les causes des accidents impliquant des enfants ou les conditions dans lesquelles ils se sont déroulés. Un examen de la base de données du SPF Economie permet d'identifier plusieurs situations accidentogènes :

- un masque de visibilité (par exemple : l'enfant surgit entre deux voitures en stationnement et surprend l'automobiliste ; l'enfant traverse devant un bus à l'arrêt et ne voit pas les voitures derrière le bus ; l'enfant est caché par des voitures en double file (abords des écoles le matin et le soir)) ;
- une mauvaise analyse du risque (par exemple : les enfants sous-évaluent le temps nécessaire pour traverser ou la vitesse d'un véhicule approchant) ;
- la distraction (par exemple : un enfant traverse avec son baladeur sur les oreilles et n'entend pas la voiture s'approcher ou se concentre sur l'écriture d'un SMS sans prêter attention à la circulation autour ; plusieurs enfants discutent en marchant et ne font plus attention à la circulation) ;

- la méconnaissance des règles (par exemple, l'impression que le passage pour piéton est une zone sans danger et qu'on peut donc l'emprunter les yeux fermés ou l'ignorance de la priorité absolue d'un tram) ;
- le refus de la norme (par exemple, ne pas vouloir respecter un feu de signalisation « *pour ne pas faire comme les autres* », ou tenir une attitude provocatrice à l'égard des automobilistes)

Ces différents constats et statistiques font apparaître la nécessité de rappeler aux piétons, et aux (pré-)adolescents de 12-16 ans en particulier, l'importance d'adopter certaines règles élémentaires de prudence lorsqu'ils se déplacent.

L'idée générale poursuivie par la campagne pourrait être résumée comme suit : « *Se déplacer à pied dans la ville est sans doute l'un des moyens de déplacements les plus sains et les plus encouragés mais il ne donne pas tous les droits et, surtout, nécessite une vigilance de tous les instants* ».

UNE CAMPAGNE 2.0

A public spécifique, campagne particulière. Un mini-concert de Stromae a marqué le coup d'envoi de la campagne le 6 octobre en présence de plus de 5.000 jeunes. L'information et la sensibilisation se déroulent via différents réseaux sociaux (Facebook, Netlog, Twitter, etc.) et un site internet spécialement consacré à la campagne (www.ontraverse.be). Un concours récompense les messages les plus originaux postés sur le site et un quiz permet aux ados de tester leur connaissance du code de la route.

Renseignements et contacts

Maryam Kechiche : Bruxelles Mobilité
mkechiche@mrbc.irisnet.be
02/204.10.15

Jean-Michel Reniers :
Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale
jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be
02/238.51.64

Benoît Godart : IBSR
Benoit.GODART@ibsr.be - 02/244.15.34

LA LUTTE CONTRE LE BRUIT ROUTIER EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BILAN DES ACTIONS ENTREPRISES PAR BRUXELLES ENVIRONNEMENT

TOUJOURS PLUS DE BRUIT

Au cours des dernières décennies, l'accroissement des populations urbaines et du taux de motorisation a entraîné un développement considérable de la circulation automobile en ville, entraînant entre autres une augmentation continue des nuisances acoustiques. En tant que Ville-Région et capitale belge et européenne, la Région bruxelloise est fortement touchée par ce phénomène. Les transports, en particulier le trafic routier, sont les facteurs principaux influençant l'environnement sonore de la Région de Bruxelles-Capitale et l'un des motifs majeurs de plaintes de bruit. Le réseau de voiries de la Région de Bruxelles-Capitale est très dense. Selon les estimations du SPF Mobilité et Transports, 3,81 milliards de kilomètres ont été parcourus sur le réseau routier bruxellois en 2006, dont 73 % sur les voiries régionales.

Une ordonnance et un plan de prévention et de lutte contre le bruit

Afin de lutter contre ces nuisances et de mener une politique volontariste en la matière le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le

2 avril 2009 un second Plan Bruit. La lutte contre le bruit routier y est inscrite comme une des priorités d'actions. Après une ordonnance Bruit adoptée en 1997 et un premier plan approuvé en 2000, la Région entend ainsi poursuivre l'intégration du bruit dans les politiques de mobilité routière pour limiter les effets acoustiques de la circulation.

La stratégie régionale reprise dans ce plan peut se résumer en trois niveaux. Un premier consiste à mettre au point des mesures et outils stratégiques (plans, expertise, cadastres, mesures) permettant de dresser le cadre de référence des actions régionales. Le PRD et le plan Iris des déplacements en font partie, mais aussi de manière plus spécifique au bruit, la réalisation de cartographies d'exposition et la gestion d'un réseau de stations de mesures. Un deuxième

niveau consiste à mener une approche préventive, notamment par la réalisation d'outils d'aide à la décision ou de recommandations préalables à toutes interventions. Le troisième niveau enfin se concentre sur une approche curative, plus ciblée, qui vise à proposer des solutions pour des sites particulièrement bruyants et reconnus comme tels (les points noirs).

Dans le plan Bruit, la Région a estimé qu'il était de la responsabilité politique de déterminer un seuil d'intervention à partir duquel la situation acoustique des populations résidentielles est considérée comme tout à fait intolérable et nécessite une intervention. Les études acoustiques des points noirs routiers se sont systématiquement basées sur ces niveaux de référence.

	Extérieur		
	Ld (07h-19h)	Ln (23h-07h)	Lden
Valeurs du seuil d'intervention définies à l'extérieur des bâtiments	65 dB(A)	60 dB(A)	68 dB(A)



AXE 1 : LES MESURES STRATÉGIQUES

La cartographie du bruit

L'objectif des cartes de bruit est de donner une représentation de l'exposition au bruit des populations et établissements sensibles. Elles sont établies sur base d'un modèle mathématique faisant intervenir les caractéristiques du trafic, les caractéristiques physiques de chacune des artères étudiées ainsi que les obstacles à la propagation du bruit. Elles constituent des outils de diagnostic permettant de caractériser l'environnement sonore. La représentation cartographique a l'avantage de donner une vue globale de la situation. Ces cartes sont donc des outils d'aide à la décision, qui peuvent servir de support pour engager des actions de réduction du bruit dans les zones où les niveaux sont jugés trop élevés. Elles permettent le cas échéant de suivre l'évolution des nuisances sonores au fil des ans. La cartographie du bruit doit servir d'outil de management de l'environnement sonore et d'aide à la communication sur cette thématique.

Le réseau de voiries de la Région de Bruxelles-Capitale est très dense. L'impact du trafic routier sur le bruit est important.

A proximité de la majeure partie des voiries étudiées, les niveaux de bruit sont élevés. Les axes routiers majeurs présentent un niveau sonore global pondéré sur 24 heures Lden compris entre 70 et 75 dB(A) et de nuit supérieur à 50 dB(A).

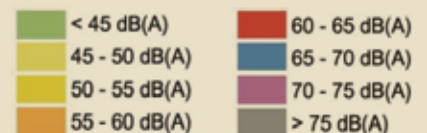
Considérant que le bruit du trafic routier devient gênant lorsque son niveau, pour l'indicateur Lden, dépasse 55 dB(A), les cartes de la situation en 2006 mettent en évidence que 42 % de la population bruxelloise subit des niveaux sonores supérieurs. Selon ce même indicateur, 59 % de la population vit dans un bâtiment ayant potentiellement une façade exposée à des niveaux compris entre 45 et 60 dB(A). La nuit, potentiellement 47 % de la population vit dans un bâtiment ayant une façade soumise à des niveaux de bruit supérieurs à 45 dB(A), qui est la valeur de référence de l'OMS comme niveau maximum pour éviter un impact sur la santé.

Dans la mesure où le trafic routier est une source de bruit importante sur l'ensemble du territoire, seul un scénario plus contraignant pour l'usage des transports routiers permettrait de réduire les niveaux sonores. Le scénario de l'étude du projet de plan IRIS II en-

Cadastre du bruit routier 2006, Indicateur Lden



Cadastre du bruit routier 2006, Indicateur Ln



Source : Bruxelles Environnement

Réalisé avec / Verwezenlijkt door middel van Brussels UrbIS®© - Distribution / Verdeling & Copyright CIRB / CIBG - Copyright IGN / NGI



visageant entre autres un péage urbain, la tarification du stationnement en voirie, la hiérarchie des voiries telle que prévue par le PRD et la mise en circulation du RER est le plus efficace en matière de limitation du trafic automobile. Il permet une diminution de 17% par rapport à la situation existante, le trafic routier est réduit sur toutes les voiries du centre de la Région. La modélisation de ce scénario indique des réductions des niveaux de bruit de 2 à 8 dB(A) sur la majorité du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, toute chose restant égale par ailleurs (vitesses autorisées). Cependant, une mise en garde peut être faite concernant les vitesses pratiquées si la fluidité du trafic est améliorée, il faudrait dès lors prévoir des mesures fortes d'accompagnement afin de réduire ces vitesses, celles-ci étant principalement responsables des nuisances sonores. Une réduction de l'impact environnemental de la voiture serait vraisemblablement accentuée si des mesures sur le stationnement hors voirie étaient également prises.

Le réseau de stations de mesures

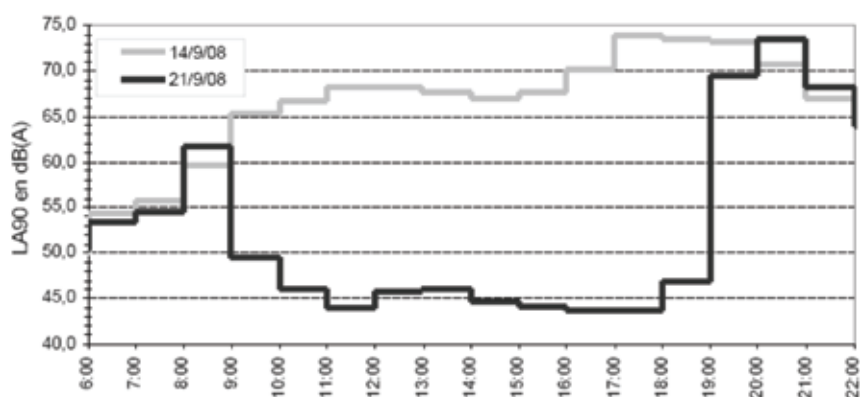
Afin de surveiller et de caractériser dans le temps les niveaux de bruit auxquels est exposée la population bruxelloise, Bruxelles Environnement a depuis 1995 mis progressivement en place un réseau de mesures du bruit. L'actuel réseau compte 17 stations de mesures réparties sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le relevé des valeurs acoustiques « in situ » constitue un élément essentiel dans le but d'objectiver la gêne acoustique. Les stations collectent les niveaux de bruit en continu et assurent ainsi une surveillance permanente des niveaux sonores extérieurs auxquels la population est exposée.

Grâce aux valeurs collectées, il est possible de calculer différents indices acoustiques, d'observer leurs évolutions dans le temps, de dégager des tendances et d'évaluer les effets d'actions de lutte contre le bruit. Les données de ces stations sont également diffusées vers le public, via le site Internet de Bruxelles Environnement, au travers de différents indicateurs.

Depuis 2000, le laboratoire bruit de Bruxelles Environnement procède à des mesures acoustiques visant à quantifier l'impact sonore des journées sans voitures. Bien que la situation acoustique de ces journées ne corresponde pas à un trafic totalement nul (les transports en commun, les véhicules d'urgence, les taxis et un nombre limité de véhicules privés circulent en effet à vitesse réduite), on constate une diminution significative des niveaux de bruit. C'est principalement le niveau de bruit de fond (caractérisé par l'indice acoustique LA90) qui est le plus fortement réduit. En bordure des voiries caractérisées, en temps normal, par un trafic routier soutenu, les diminutions des niveaux de bruit peuvent dépasser 20

Différences entre les niveaux de bruit de fond (LA90) relevés à la station de mesures AUD_E411, heure par heure, les dimanches 14/09/2008 et le 21/09/2008 (journée sans voiture)





dB(A), ce qui modifie considérablement l'ambiance sonore des quartiers concernés et contribue à transformer un quartier habituellement bruyant en quartier calme.

AXE 2 : LA PRÉVENTION

Il s'agit de donner aux gestionnaires de voiries, tant communaux que régionaux, l'expertise nécessaire pour appréhender de manière préventive les paramètres essentiels qui déterminent l'ambiance sonore des voiries, en fonction de certaines caractéristiques. Les formes peuvent être diverses, par exemple des informations techniques, des recommandations, des outils de simulation, des formations, etc.

Un Vademecum du bruit routier urbain

Elaboré en collaboration avec Bruxelles Mobilité en 2002, cette publication, toujours d'actualité, se veut un ouvrage



de référence pour les fonctionnaires de l'aménagement du territoire et les techniciens de la route afin qu'ils aient le « réflexe » bruit dès la conception d'un projet d'infrastructure routière. Cet ouvrage doit aussi permettre aux citoyens d'appréhender les notions d'acoustiques liées aux transports terrestres urbains ainsi que les solutions envisageables afin de réduire leurs nuisances.

Le Vademecum du bruit routier urbain comprend 12 fiches balayant des notions d'acoustique, la problématique du bruit et de la santé, des revêtements routiers, des aménagements locaux de voiries (casse-vitesse, plateaux, dévoiement, etc.), des zones à statut spécifique (zones 30, zones résidentielles), de l'urbanisme et de l'architecture, des murs anti-bruit et des matériaux absorbants.

Des collaborations entre administrations et des avis ciblés

Que ce soit lors de réunions entre administrations régionales durant la mise au point d'un projet d'aménagement d'espace public ou dans les avis remis en commission de concertation dans le cadre de la délivrance de permis d'urbanisme, Bruxelles Environnement veille à la prise en compte des aspects acoustiques.

Il s'agit de considérer le contexte particulier dans lequel se situe le projet (environnement, caractère résidentiel ou non, nuisances actuelles, etc.) Ce sont essentiellement des recommandations relatives au choix ou à la mise en œu-

vre des matériaux, à la réduction de la vitesse ou des flux qui sont formulées. Une attention particulière est également apportée aux endroits où circulent les transports en commun, tram ou bus, souvent générateurs de plus de bruit ou de vibrations qu'un trafic classique.

AXE 3 : L'APPROCHE CURATIVE

Les points noirs correspondent à des zones habitées ou occupées où il y a une concentration de sources de bruit et/ou un nombre élevé de plaintes liées au bruit. La situation sonore y est perçue comme gênante. La reconnaissance d'un point noir implique qu'une étude objective et approfondie doit être réalisée, suivie le cas échéant, d'un assainissement.

Il existe deux manières de déterminer un point noir. La première est issue des observations réalisées à partir de la cartographie du bruit. La seconde relève de l'application de l'article 10 de l'Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Un tiers des habitants d'une zone peuvent demander, sous certaines conditions, au Collège des Bourgmestre et Echevins ou au Gouvernement Régional, d'étudier les nuisances sonores existantes dans leur quartier. Lorsque celles-ci sont avérées, le point noir est reconnu et il appartient aux autorités de proposer des mesures ou aménagements pour y remédier.

A ce jour, plus d'une vingtaine de points noirs routiers ont été analysés et certains ont déjà fait l'objet de réaménagement.



A titre d'exemple, le reprofilage du boulevard du Triomphe, à hauteur du campus de la Plaine à Auderghem, a permis de réduire les niveaux de bruit jusqu'à 8 dB(A) en bordure des façades d'habitations.

Les mécanismes d'assainissement acoustique sont propres à chaque site et doivent pouvoir s'évaluer indépendamment. Les facteurs déterminant le niveau acoustique d'une voirie sont connus. Il peut s'agir d'une vitesse excessive sur un aménagement routier favorisant la vitesse et la conduite rapide, d'un état de dégradation avancé de la voirie ou encore d'une configuration acoustique défavorable en raison des bâtiments bordant une voirie ainsi que leurs caractéristiques acoustiques (orientation, forme, surface réfléchissante,...). Mais il s'agit aussi d'intégrer d'autres contraintes telles que l'esthétique des lieux, la fonction prédominante de la voirie, le coût, la faisabilité technique,... Les solutions retenues doivent rechercher la meilleure adéquation possible entre tous ces éléments et le facteur bruit.

Les travaux permettant de protéger les zones d'habitations des nuisances générées par le trafic automobile consistent soit à réduire le bruit à la source (en modifiant le type de trafic, en régulant celui-ci, en modifiant les configurations de la voirie ou encore en promouvant les véhicules silencieux), soit à mettre en œuvre des obstacles à la propagation du bruit (naturels tels que des merlons, ou artificiels comme les murs anti-bruit), soit encore à isoler le récepteur (isolation de façade). L'expérience a montré que le choix d'un revêtement de voirie approprié ou en bon état, de même que la réduction des vitesses étaient les

mesures les plus simples et les plus efficaces pour lutter contre le bruit. En matière d'aménagement et de politique environnementale à long terme, il est clair que la première solution doit être privilégiée et il ne faut recourir à la dernière solution que si rien d'autre ne peut être envisagé.

Toutes ces actions peuvent être menées par une multitude d'intervenants, essentiellement les gestionnaires des voiries, tels que Bruxelles Mobilité, la STIB, les administrations communales, l'Etat fédéral, etc. Dans ce cadre, le rôle de Bruxelles Environnement est celui d'un expert en charge de valider la nuisance, de la quantifier, d'en rechercher ses causes, de proposer des pistes de solution et d'en avertir l'administration compétente pour la sensibiliser au problème.

DEMAIN : VERS UNE CAPACITÉ ENVIRONNEMENTALE DES VOIRIES ?

A terme et compte tenu du profil particulier de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, il conviendrait d'affiner l'approche du bruit routier et de prendre en compte la spécificité de chaque voirie, de chaque rue, au travers notamment de la hiérarchie définie au PRD et au plan IRIS des Déplacements (réseau primaire, réseau interquartier et réseau local). Aujourd'hui, cette hiérarchie des voiries est élaborée sur le seul critère de la charge de trafic actuelle et prévisionnelle. Mais le débit de trafic a peu d'adéquation avec le milieu urbain. Ainsi l'avenue Louise et la E411 ont le même statut de voirie métropolitaine même si elles ont très peu de point commun en terme de typologie et d'aménagement. Trouver un équilibre entre la fonction de

circulation et la fonction urbaine, envisager une capacité environnementale de la voirie plutôt qu'une capacité physique ou de trafic de la voirie devrait permettre de définir, notamment en matière de bruit, des seuils adaptés à chaque catégorie de voiries mais aussi à chaque type de quartier traversé ...

POUPÉ Marie

Division Autorisations et Partenariats
Service Plan Bruit - Bruxelles Environnement

SAELMACKERS Fabienne

Division Autorisations et Partenariats
Service Plan Bruit - Bruxelles Environnement

POUR PLUS D'INFORMATIONS

Le site Internet de Bruxelles Environnement :
www.bruxellesenvironnement.be

Sources :

- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, 2010 - Atlas « Bruit des transports - Cartographie stratégique en Région de Bruxelles-Capitale ».
- BRUXELLES ENVIRONNEMENT, Documentation scientifique et technique - Fiches documentées Bruit

“ UNE PLATE-FORME POUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ”

Des lignes de bus colorées à Budapest, un téléphérique pour vélos au nord de Hessen, un planificateur de voyage multimodal à Londres, 180 stations de location Villo! à Bruxelles... Nos villes européennes ne restent pas inactives dans l'application de mesures intelligentes en vue de stimuler la mobilité durable.

MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Toutes ces mesures astucieuses constituent le cœur du concept de management de la mobilité. Le management de la mobilité est un nom générique pour les mesures douces prises en vue d'inciter les gens à se déplacer d'une manière plus durable. Par douces, nous entendons l'information et la sensibilisation des gens ainsi que l'organisation et la coordination de toutes sortes de services, comme par exemple la location de vélos aux stations des transports publics. Par cette approche, le management de la mobilité n'est pas diamétralement opposé aux mesures dures au niveau des infrastructures. Au contraire, les mesures souples constituent un complément et souvent un renfort des mesures dures. Ainsi, de nouvelles lignes d'autobus encourageront peut-être les gens à utiliser davantage le bus si les habitants (du quartier) sont suffisamment informés et sensibilisés. Les mesures de management de la mobilité ne doivent pas non plus être très coûteuses pour avoir tout de même un effet important sur le comportement de déplacement. Les études de cas reprises dans les encadrés 1 et 2 l'illustrent très bien.



ENCADRÉ 1

ÉTUDES DE CAS

Un mois à vélo dans Londres

Les citoyens sont souvent méfiants vis-à-vis de l'utilisation du vélo en ville. À Merton (Londres), une initiative a été développée pour permettre aux gens de se rendre compte par eux-mêmes qu'il était possible de se déplacer à vélo en ville. À cet effet, des conseillers municipaux (en 2006), des habitants de Merton (en 2007) et des membres du personnel (para)médical (en 2008) ont reçu en prêt durant un mois un nouveau vélo avec cadenas, casque, vêtements réfléchissants et cartes d'itinéraires cyclistes. Cette initiative s'est déroulée gratuitement, sous le couvert d'un style de vie plus sain et plus actif, permettant également d'économiser du temps et de l'argent. Le résultat est stupéfiant. Chacun, sans exception, a fait part de son enthousiasme à propos de l'expérience cycliste engrangée. La moitié des participants ont même acheté un vélo et ont continué à parcourir régulièrement la ville à vélo.

Source : www.pimms-transfer-eu.org





ENCADRÉ 2

ÉCHANGEZ VOTRE PERMIS DE CONDUIRE CONTRE UN ABONNEMENT DE BUS À HAMBOURG

À l'occasion du dimanche sans voitures organisé le 20 juin 2010, les habitants de Hambourg ont pu utiliser gratuitement les transports publics. Il était également possible d'échanger son propre permis de conduire contre un abonnement de bus. Cet abonnement était valable durant un mois ou jusqu'à ce que le propriétaire vienne à nouveau l'échanger pour récupérer son permis de conduire. Le but de cette initiative était de faire découvrir aux automobilistes réguliers que les transports publics à Hambourg constituent une alternative à part entière à la voiture et d'encourager les gens à utiliser ces transports publics.

Source : www.eltis.org

PLATE-FORME EUROPÉENNE

L'importance du management de la mobilité comme moyen pour encourager les déplacements durables est reconnue depuis plus de dix ans au niveau européen. Dès 1999, une plate-forme fut créée pour promouvoir et développer le management de la mobilité en Europe et encourager l'échange d'informations entre les pays européens (European Platform on Mo-

bility Management – EPOMM). Depuis, EPOMM organise chaque année une conférence européenne sur le management de la mobilité (ECOMM). Pas moins de 312 experts et managers de la mobilité ont participé à la 14^e édition, qui s'est déroulée cette année à Graz, en Autriche. L'année prochaine, ECOMM se déroulera à Toulouse, du 4 au 6 mai 2011.

Afin de permettre au management de la mobilité de s'intégrer dans la politique des pays européens, EPOMM propose également de nombreuses publications intéressantes. L'une d'entre elles n'est autre que le site Internet de la plate-forme : www.epomm.eu. Ce site explique le concept de management de la mobilité en 15 langues. Vous y trouverez également un calendrier des ateliers et conférences internationaux ayant pour thème le management de la mobilité et des exemples européens de management de la mobilité qui peuvent servir d'inspiration. Le site Internet propose en outre un état des lieux du management de la mobilité dans les pays européens ainsi qu'un aperçu de projets européens qui fonctionnent ou ont fonctionné autour de ce thème.

En outre, EPOMM a un bulletin d'information mensuel en anglais, français et allemand, mettant chaque fois l'accent sur un thème différent. Ainsi, l'e-update de juin était entièrement consacré au « Management de la mobilité pour l'événementiel et les activités de loisirs ». Le site Internet EPOMM contient également des liens vers ELTIS, le portail de

la mobilité et du transport urbain (www.eltis.org) et vers allinx, le réseau en ligne d'experts en mobilité (www.allinx.eu).

PLATE-FORME BELGE

Les membres d'EPOMM sont les autorités nationales ou régionales des pays européens. Actuellement, huit pays sont déjà membres de la plate-forme. Ni notre autorité fédérale, ni nos autorités régionales ne sont membres pour le moment. Le projet EPOMM-PLUS a été lancé l'année dernière pour élargir le nombre de membres d'EPOMM. Ce projet a pour but de transférer les bons exemples européens de management de la mobilité au niveau national/régional et inversement, et de lancer dans chaque pays européen un réseau relatif au management de la mobilité. Bien que des mesures de management de la mobilité aient déjà prouvé leur degré d'efficacité élevé, la connaissance relative à ces mesures reste parfois limitée. En créant des réseaux nationaux, nous essayons de combler ce vide et de convaincre les décideurs politiques et les professionnels des transports de l'importance de ces mesures pour une mobilité durable.

Dans notre pays, Mobiel 21 (voir encadré 3) est le chef de file du développement d'un réseau belge de management de la mobilité. Ce réseau doit devenir une plate-forme d'échange d'informations en matière de management de la mobilité au-delà de nos frontières ré-



gionales. Encore trop souvent, les bons exemples de management de la mobilité ne dépassent pas nos frontières régionales. Pour changer les choses, Mobiel 21 a organisé, en collaboration avec la Vlaams-Europpees Verbindingsagentschap (VLEVA, asbl), et avec le soutien de partenaires issus des trois régions (voir encadré 3), un événement annuel à l'occasion duquel tous ceux qui sont actifs dans le domaine du management de la mobilité ou intéressés par ce domaine ont l'occasion de nouer des contacts.

RENCONTRE D'ÉCHANGES SUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

La première « rencontre d'échanges sur le Management de la mobilité » s'est déroulée le 19 octobre à Bruxelles. Cette rencontre comprenait deux grands volets. Le premier s'adressait spécifiquement à notre pays. Chaque région a proposé de bons exemples de management de la mobilité qui s'inscrivent dans le cadre de leur propre politique régionale. La politique fédérale en matière de management de la mobilité a également été esquissée. Après ces sessions plénières, la parole a été donnée aux personnes présentes. En petits groupes dans lesquelles les régions ont été mélangées, chacun a pu échanger des expériences et partager des opinions.

Dans l'après-midi, nous avons ouvert les yeux vers l'Europe. Le projet européen MAX nous a permis d'examiner comment évaluer l'impact des mesures de manage-



ment de la mobilité. En outre, les résultats d'une étude mettant en avant des bonnes pratiques en matière de mobilité issus de villes européennes ont été présentés. Ensuite, la future politique européenne avec sa réglementation et ses possibilités de subventions a été abordée. L'événement s'est clôturé par le moment de contact par excellence : la réception.

Le Moniteur de la Mobilité ne manquera pas de revenir sur les principales conclusions de cet événement dans un prochain numéro.

Et qui sait, à la suite de cette rencontre du 19 octobre 2010, il y aura peut-être bientôt une BEPOMM, une plate-forme belge pour le management de la mobilité...

ENCADRÉ 3



L'asbl Mobiel 21 est un centre de développement des connaissances, d'éducation et d'influence du comportement dans le domaine de la mobilité sûre et durable. Mobiel 21 est membre fondateur d'EPOMM et partenaire du projet EPOMM-Plus. Plus d'infos sur www.mobiel21.be.

Partenaires: Mobiel 21, VLEVA, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement, Service Public de Wallonie, Vlaamse Overheid et Traject (nv).

Vicky Dierckx
 Mobiel 21 vzw
 Stafmedewerker Campagnes & Educatie
vicky.dierckx@mobiel21.be
www.mobiel21.be

“NOUVELLES DU PROJET PRESTO”

DIRECTIVES EUROPÉENNES POUR LES INFRASTRUCTURES CYCLISTES, LA PROMOTION DU VÉLO ET LES VÉLOS ÉLECTRIQUES EN LIGNE



PRESTO signifie Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode (la promotion du vélo comme moyen de transport pour tous au quotidien), un projet européen dans le cadre d'Intelligent Energy (EACI). Cinq villes (Brême, Grenoble, Tczew, Venise et Zagreb) développeront des stratégies permettant d'exploiter le potentiel offert par le vélo en tant que mode de déplacement urbain. Ces villes diffèrent par leur taille, leur emplacement, leur culture et leur tradition en matière de politique cyclable. Dans le cadre du projet, ces villes bénéficieront de conseils d'experts et d'ECF (European Cyclists Federation). PRESTO organise également une série de formations internationales dans ces villes, à la disposition de tout participant intéressé. La formation la plus récente a eu lieu à Grenoble en juin dernier. La prochaine aura lieu à Zagreb au mois de décembre 2010.

Le bureau conseil belge Timenco et sa firme sœur au Pays-Bas Ligtermoet & Partners sont les experts qui accompagnent le projet. Leur première mission est déjà terminée: l'état actuel d'une politique cyclable européenne et plus spécifiquement de l'infrastructure cyclable. Le résultat est plus qu'un rapport: c'est un véritable vade-mecum européen, une série de documents basés sur les meilleurs vade-mecums de l'Europe entière. Un "guide stratégique" (policy guide) développe les lignes directrices d'une politique cyclable urbaine.

Un deuxième guide stratégique présente l'approche globale de l'infrastructure cycliste. Quinze mesures infrastructurelles spécifiques sont exposées en "fiches action" (fact sheets): objectif, application, mise en œuvre technique, avantages et désavantages. Outre les directives techniques, l'ouvrage propose une aide pour faire les choix adéquats dans différentes situations. De nombreux exemples de l'Europe entière illustrent les fiches et des points de discussion sont aussi abordés.



Les fiches «action» relatives aux infrastructures cyclables sont basées sur 4 thèmes:

- Aménagements cyclables: bandes cyclables, pistes cyclables, rues cyclables, modération du trafic et cyclisme, double-sens cyclable, les vélos et les bus, les cyclistes et les piétons.
- Carrefours et intersections: carrefours à feux, carrefours giratoires, carrefours classiques et croisements dénivelés.
- Stationnement: solutions de stationnement et de stockage des vélos, stationnement cycliste en zone résidentielle, stationnement cycliste en centre-ville.
- Transport en commun: installations cyclistes au niveau des pôles d'échanges.

La promotion de la pratique du vélo est également traitée dans un guide stratégique et des fiches rédigées par Rupprecht Consult:

- Sensibilisation: campagnes de publicité, campagnes pour la sécurité à vélo, campagnes ciblées en faveur du vélo et baromètres cyclables.

- Informations: plans des itinéraires cyclables, les événements et festivals autour du vélo et les centres d'informations sur le vélo.
- Formation et programmes: programmes de formation cycliste ciblés et démonstrations de vélos.

Le marché des vélos à assistance électrique (VAE) est en pleine expansion. Bruxelles a un certain potentiel à ce niveau. ETRA (European Twowheel Retailers Association) fournit une information actuelle et détaillée à ce sujet. Il s'agit clairement de "pedelec", la dénomination européenne pour les vélos à assistance électrique (il ne s'agit donc pas de vélomoteurs électriques).

Toutes les fiches «action» sont consultables sur le site internet en français et en anglais. Actuellement, les guides stratégiques existent uniquement en anglais. Consultez le site internet www.presto-cycling.eu pour obtenir plus d'informations sur le consortium PRESTO et les formations. Ou adressez-vous à la responsable de la communication, Florinda Boschetti (f.boschetti@ecf.com).

“CENTRE DE MOBILITÉ”

LA GESTION DU TRAFIC EN CONTINU

Au sein de Bruxelles Mobilité, le Centre de Mobilité gère en permanence et en temps réel les flux de déplacements en Région de Bruxelles-Capitale. Il réalise également des études opérationnelles sur la mobilité, collecte et valide les données de terrain.



L'action du Centre de Mobilité se situe dans une perspective de mobilité durable. L'information et le guidage des automobilistes permettent d'optimiser les déplacements et ainsi de réduire les émissions de polluants et le temps passé par les usagers dans les transports. Une meilleure maîtrise de la congestion et des incidents du trafic permet également d'améliorer la sécurité routière.

Le Centre de Mobilité participe au projet européen EasyWay pour l'implémentation d'une mobilité plus intelligente.

Le centre Mobiris est le centre de trafic de la Région de Bruxelles-Capitale. Il est actif 7j/7, 24h/24 et a pour mission de gérer en temps réel tous les événements survenant sur le réseau routier régional. La per-

manence est assurée par un prestataire de service, qui a mis en place une équipe composée de 10 opérateurs, 5 rédacteurs et 4 personnes d'encadrement.

Mobiris est organisé en deux pôles : la permanence trafic et la permanence technique.

LA PERMANENCE TRAFIC

En 2009, le personnel de la permanence trafic a suivi environ 2.500 chantiers et 960 incidents de trafic. Ceux-ci regroupent les incendies de véhicules, accidents, pannes, intempéries, inondations de voirie, débris sur la chaussée, chutes d'arbre, etc. A ceux-ci viennent s'ajouter les événements programmés, tels que les manifestations ou les grands événements comme les « 20 km de Bruxelles ».





On compte 25 tunnels, dont 13 de plus de 300m, sur le territoire de la Région de Bruxelles. La gestion du trafic en tunnel revêt un caractère très particulier. En effet, les événements générateurs de risques, tels que les incendies de véhicules, accidents, pannes, objet sur chaussée peuvent avoir des conséquences graves en raison du caractère confiné du tunnel. La visibilité y est souvent réduite, et l'évacuation des personnes et l'accès des services de secours y est beaucoup plus problématique qu'en surface. L'incendie est l'événement le plus redouté en tunnel. L'immense majorité des incendies sont causés par une inflammation spontanée des véhicules suite à une défaillance technique.

C'est pourquoi le personnel de Mobiris est toujours très vigilant pour tout incident se produisant en tunnel. C'est d'ailleurs sur les axes importants comportant des tunnels routiers que les moyens de détection et d'action sont actuellement concentrés.

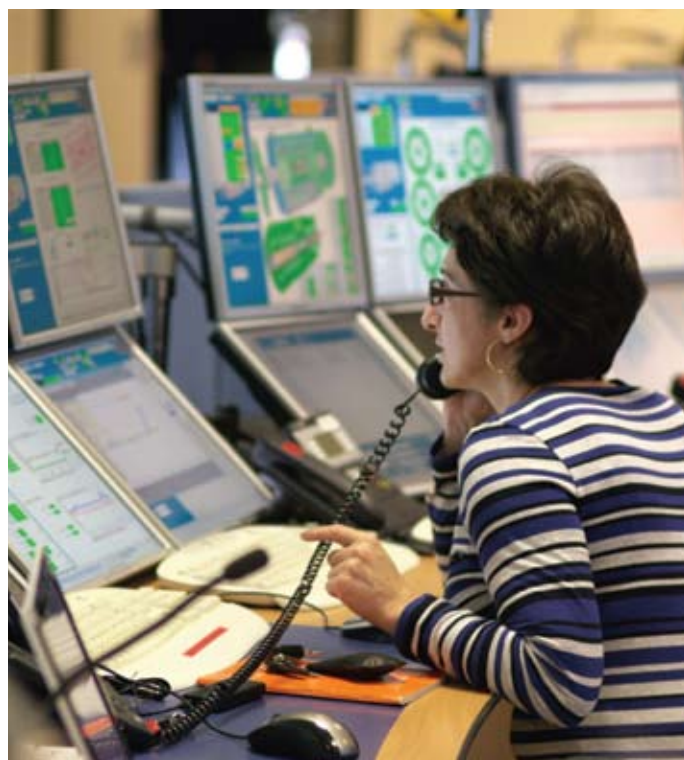
L'opérateur, grâce aux informations qui lui sont apportées par les différentes sources de détection (détection incendie, caméras, télégestion, systèmes de comptage, niches de secours, etc.) est en mesure d'agir très rapidement. Dès la détection d'un incident, il analyse celui-ci avec les outils dont il dispose et décide des actions à entreprendre, en fonction de procédures et scénarii préétablis.

Les actions entreprises ensuite sont pre-

mièrement des actions de mise en sécurité des usagers :

- action sur les équipements à sa disposition (fermeture du tunnel, fermeture d'une voie en tunnel, mise en fonctionnement du désenfumage, etc.),
- information de l'utilisateur en l'incitant à adopter le comportement le plus adapté (message sur les panneaux à messages variables),
- alerte des services de secours (avec un enjeu particulier pour les pompiers dont la rapidité d'intervention conditionne les possibilités de maîtrise de l'incendie et d'extinction),

Ensuite viennent les actions pour améliorer la mobilité : diffusion de l'infor-



mation vers les rédactions radios pour l'info-traffic, diffusion vers le système RDS-TMC pour information sur les systèmes de navigation GPS, diffusion sur le site internet <http://www.bruxellesmobilite.be>.

L'information est également transmise à nos partenaires tels que la STIB, le SIAMU, les centres de trafic des régions wallonne et flamande.

La gestion des chantiers et grands événements programmés (« Dimanche sans voiture », « 20km de Bruxelles », ..) est réalisée en collaboration avec les zones de police et la Commission régionale de Coordination des Chantiers. Cette gestion est effectuée avant l'événement : élaboration de scénarii de gestion du trafic, de plan d'information trafic, ..). Mais aussi pendant l'événement : contact avec les zones de police, les contrôleurs de chantier, surveillance,...

La permanence élabore également de nouveaux scénarios pour une gestion dynamique du trafic en vue de répartir sur tout le réseau les flux de circulation de façon optimale. Le centre collabore à cet effet avec de nombreux acteurs: zones de police, pompiers, autres régions...

LA PERMANENCE TECHNIQUE

En 2009, le personnel de la permanence trafic a géré environ 4.800 incidents techniques. Ceux-ci sont, par exemple, les pannes d'éclairage public, de feux tricolores, d'automates, les nids de poules, les dégâts dus aux accidents, ... A noter que le Centre de Mobilité supervise la gestion de 350 km de voiries régionales et 12 km d'autoroutes incluant tous les équipements situés à leurs abords, dont 20.000 poteaux d'éclairage, 450 carrefours équipés de feux tricolores, tous les équipements souterrains en tunnel.

La gestion des événements techniques en temps réel est toujours traitée selon un schéma simple : Détection – Analyse – Action. La première phase requiert la récolte et le traitement des informations. Une fois l'information vérifiée, les indications sont émises aux services techniques compétents. La plupart des problèmes techniques nécessitent une intervention immédiate de la firme de maintenance, afin de rétablir au plus vite la sécurité des usagers de la route.

Un exemple :

L'opérateur technique reçoit un appel indiquant la présence d'un nid de poule dans un tunnel. Dans ce cas, la procédure est simple : après vérification de l'information, l'opérateur technique va créer une fiche décrivant le lieu et la nature du problème. Celle-ci, constituant un bon de commande pour une intervention, est envoyée par fax à la firme adéquate. Il appelle ensuite le technicien de cette firme, qui a alors un délai limite pour effectuer l'intervention.

LES COMPTAGES

La collecte de données sur les flux de véhicules permet d'informer les usagers sur les niveaux de service du réseau routier, d'alerter le centre d'exploitation de la survenance d'un incident de trafic, d'apporter une aide à la décision d'aménagement des infrastructures, de prévoir les impacts des chantiers, d'améliorer les réglages des grilles de feux de signalisation, de procéder à des analyses et des traitements à des fins statistiques et de valider des modèles de simulations.

Pour ce faire, le Centre de Mobilité réalise des comptages manuels par analyse d'images vidéo et des comptages automatiques (boucles électromagnétiques, compteurs pneumatiques, radars...).



Un nouveau serveur de collecte et traitement des données de comptage est progressivement mis en place. Cet outil permettra d'harmoniser et de valider les données collectées. Des analyses pointues et des rapports statistiques précis, issus de ce système, fourniront des indicateurs qui permettront de mieux percevoir les tendances et évolutions de la mobilité dans la Région.

DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS POUR MIEUX INFORMER

Bruxelles Mobilité a installé, en 2009, 7 nouveaux panneaux à messages variables (PMV) sur le ring et aux entrées de Bruxelles. La technologie utilisée, Full Matrix, Full Color, est innovante en Belgique. Elle permet de fournir des informations trafic via des graphiques et logos, facilement reconnaissables par les usagers.

Ces infrastructures répondent à un besoin fondamental: pouvoir informer les automobilistes de la situation dans Bruxelles en amont, leur laissant l'opportunité, en cas de problème, de revoir leur itinéraire ou de garer leur véhicule et utiliser un mode de transport alternatif.

Il ne s'agit évidemment pas seulement de poser des panneaux d'information mais bien d'installer un système complet de détection – analyse – réaction comprenant des boucles de comptages, des caméras et des automates, tout ceci commandé à distance par le Centre de Mobilité.

Camille Thiry

Responsable communication et porte-parole FR
Bruxelles Mobilité - Ministère Région Bruxelles-Capitale
cthiry@mrbc.irisnet.be

LA REGION EN QUELQUES CHIFFRES

- 13 tunnels de plus de 300m
- 11,5 km de tunnels
- 12 km d'autoroutes
- 320 caméras
- 59 panneaux à messages variables
- 700 000 véhicules se déplaçant chaque jour dans Bruxelles

LES AMÉLIORATIONS EN COURS

- Augmentation du parc de caméras
- Calcul des temps de parcours par reconnaissance de plaques
- Interruption des émissions radio dans les tunnels en cas d'incident pour diffusion de messages prioritaires
- Nouveau système global de gestion du trafic et des équipements
- Outil de visualisation des images caméra
- Serveur de collecte et traitement de comptages
- Elargissement du parc de comptages automatiques
- Instruments de coordination de la gestion du Ring

TÉMOIGNAGE DE...

Brecht, gestionnaire trafic au Centre de Mobilité

“Parer à toute éventualité”

“Une grande partie de mon travail consiste à préparer des scénarii de gestion du trafic pour pallier aux incidents qui surviennent sur le réseau routier métropolitain (principalement les tunnels et nos 12 km d'autoroutes). Concrètement, cela implique par exemple la préparation de textes types à diffuser sur les panneaux à messages variables. Il s'agit d'analyser les situations et décisions à prendre lors d'accidents, incendies, manifestations... Pour parer à toutes les éventualités, nous collaborons avec la police, les services d'urgence et les autres régions. Nous souhaitons créer une véritable synergie entre tous les acteurs de la mobilité. Un de nos objectifs est de fournir une bonne information aux usagers, via internet, la radio, les PMV...”

Les services de secours, les administrations communales et partenaires peuvent contacter directement le Centre de Mobilité 24/24h en cas de problèmes de trafic (accident dans un tunnel, panne de véhicule,...) ou aux équipements (dysfonctionnement de feux, éclairage public, nid de poule,...) sur les voiries régionales.

Un numéro : le 070 / 233 236.

“ DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE ”

Depuis quelques années déjà, la Région de Bruxelles-Capitale est engagée dans la mise en place de Plans de Déplacements Scolaires. Les asbl GREEN et Coren ont pour mission d'accompagner les écoles intéressées par ce défi. Aujourd'hui 150 écoles ont développé un tel plan (dont 30 ont démarré cette année scolaire). Le Moniteur de la Mobilité a décidé d'illustrer cette politique au travers de différents exemples concrets glanés au quatre coins de la Capitale..



LA MOBILITÉ DURABLE AU CENTRE DU MINI CONTRAT DE QUARTIER FONTAINAS DE SAINT-GILLES

En septembre 2009, l'école Ulenspiegel, place des Héros à Saint-Gilles, se lance dans la réalisation d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS), pour lequel elle est accompagnée par l'asbl GREEN.

En parallèle, un programme de revitalisation du quartier du square Jacques Franck a démarré (Contrat de Quartier Fontainas).

L'idée a très vite germé... pourquoi ne pas lier les deux initiatives et impliquer concrètement l'école dans la revitalisation de son quartier en l'axant vers une mobilité plus durable pour tous les habitants.

Le PDS a mis en évidence une donnée supplémentaire, la majorité des enfants habite le quartier! Ils sont donc les interlocuteurs idéaux pour ce réaménagement.

La demande de budget acceptée par la Région; les différents acteurs se sont retrouvés autour de la table: le responsable du CdQ Fontainas (F. Dewarichet), l'Instruc-



tion publique de Saint-Gilles (D. Poncelet), l'asbl GREEN (J. Godart), l'asbl Arkadia (S. Lannoye) en charge des animations et Beliris et... le mini Contrat de Quartier Fontainas a pris jour.

L'asbl Arkadia étant à l'origine de la création de mini-Contrats de Quartier à Bruxelles et axant son travail sur la participation active des élèves est le partenaire idéal pour le travail de terrain. GREEN s'occupe de coordonner l'ensemble du Mini Contrat de Quartier.

Deux classes de 3ème primaire de l'école Ulenspiegel ont été choisies, celles-ci travailleront sur le mini de Contrat de Quartier à cheval sur 2 années scolaires.

En juin 2010, les élèves des deux classes accompagnés par l'animatrice Delphine Romain d'Arkadia ont développé une proposition de réaménagement d'un espace du square Jacques Franck.

Ce travail a débouché sur la création de deux maquettes, présentées par les élèves aux acteurs actifs dans le Contrat de Quartier Fontainas.



Le mini Contrat de Quartier a repris depuis le début de l'année scolaire et les élèves, maintenant en 4ème primaire, continuent leur travail participatif accompagnés par une animatrice de l'asbl Arkadia (Muriel Ghys). Les éléments les plus pertinents des deux maquettes seront soumis d'ici le mois de décembre 2010 au bureau d'étude. Il s'en suivra un travail de collaboration entre le bureau d'étude et les élèves de l'école.

Zoom sur les animations du mini CdQ

Depuis le début des animations, fin janvier 2010, les élèves ont appris ce qu'est un Contrat de Quartier, le pourquoi de leur participation, la problématique des déplacements en ville (observations des déplacements dans le quartier, interview d'habitants) et l'importance d'entamer une démarche vers une mobilité durable au travers de visite du quartier et de travail en classe.

Suite au prochain épisode, la réalisation « en dur » du réaménagement de l'espace défini.



collège Jan van Ruusbroec

LA PARTICIPATION D'ENFANTS ET DE JEUNES AU RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE DE LA BRAIE À BRUXELLES-VILLE

Les écoles secondaires Maria-Boodschap et l'Imelda-Instituut sont toutes deux situées dans la rue de la Braie, au cœur de Bruxelles. La rue de la Braie est parallèle à la rue Dansaert. Elle relie le Vieux Marché aux Grains et le Nouveau Marché aux Grains. Depuis 2008, la ville de Bruxelles a lancé un processus de réflexion visant à adapter la rue de la Braie à la réalité quotidienne. Si vous passez dans la rue de la Braie à 16h, vous comprendrez de quoi il en retourne : tous les jours, la rue est empruntée par plus de 1000 enfants et jeunes, ce qui engendre des dérangements et des situations dangereuses. Il est donc grand temps, avec ce jeune groupe cible, leurs enseignants et les habitants de la rue, de réfléchir à une nouvelle interprétation, un nouveau concept. Les différentes parties concernées sont assez rapidement parvenues à avoir une vision commune : celle de restreindre la circulation automobile, avec une plateforme multifonctionnelle entre les écoles. La plateforme (ou place) relie les écoles dans la rue et devient un lieu de rencontre, un endroit de détente ou un site pour l'organisation d'événements. La rue est (ré) aménagée sur mesure, en tenant compte de la réalité quotidienne, à savoir une rue qui donne la priorité aux écoliers.

Yota!, la structure participative de JES asbl, a été impliquée dans le processus décisionnel dès le départ. Depuis 2007,

elle a organisé différentes actions dans le cadre de l'éventuel réaménagement. En été, les enfants ont ainsi pu jouer à volonté dans la rue de la Braie transformée en rue réservée aux enfants.

La ville de Bruxelles a prêté l'oreille aux idées et avis émis par les écoliers afin d'aménager à nouveau la rue. Ainsi, la demande d'intégration de plus de couleur dans la rue a clairement été retenue dans les plans.

Le lycée Maria-Boodschap et l'Imelda-Instituut, les écoles secondaires de cette rue, se sont ensuite penchées sur l'établissement d'un Plan de déplacements scolaires. Dans une première phase, une enquête a été réalisée dans les écoles afin d'avoir une idée des déplacements domicile/école des jeunes. Plus de 80% des jeunes prennent les transports en commun pour se rendre à l'école. Ils parcourent ensuite à pied la distance entre l'arrêt de train, de métro ou de bus et l'école. Il est également apparu que leur public scolaire est très différent, mais que les écoles ont les mêmes aspirations en matière de sécurité routière, d'accessibilité de l'école et d'entrée dans l'école. Un plan de déplacements scolaires s'efforce aussi de mettre en œuvre des modifications potentielles du territoire. GREEN asbl, le partenaire qui encadre et coordonne le Plan de déplacements scolaires, et Yota! oeuvrent dès lors à trouver un bon accord de coopération pour interconnecter mobilité, réaménagement du territoire et participation des écoles.



chemin aménagé dans le cadre du PDS du Groene school

Étant donné que ces dernières années, Yota! et GREEN ont tissé un réseau dans le quartier, nous avons estimé qu'il était important, dès à présent, de poursuivre la réflexion sur l'évolution future du quartier. Le quartier connaissant une évolution rapide, nous nous demandons tous dans quelle mesure il sera possible, à l'avenir, d'organiser des projets en tenant compte de l'important groupe d'enfants et de jeunes qui le fréquentent.

En coordonnant nos actions et projets dans la rue et le quartier environnant, nous cherchons à établir un dialogue entre enfants, jeunes, responsables scolaires et responsables politiques. Un dialogue qui doit, in fine, aboutir à une plus grande implication, un meilleur environnement et une meilleure qualité de vie, et déboucher en même temps sur une meilleure accessibilité du quartier, tenant compte des enfants, des jeunes et de ses habitants.

A JETTE, L'UNION FAIT LA FORCE

Le Sint-Pieterscollege de la rue Léon Théodor à Jette a souscrit au Plan de déplacements scolaires afin d'œuvrer à l'éducation cycliste au sein de l'école et de s'attaquer aux embarras de circulation aux portes de l'école. L'école partage son site ainsi qu'une partie des bâtiments (notamment accès à l'école, rues, cour de récréation) avec le Collège Saint-Pierre francophone qui, soit dit en passant, a lancé un Plan de déplacements scolaires lors de l'année scolaire 2006-2007. Ensemble, ces écoles accueillent quo-



tidienement plus de 2700 écoliers. L'école entend arriver à sécuriser son accès. En cette première année de PDS, une concertation avec les directions des autres écoles s'impose absolument et elle a d'ailleurs démarré. Dans l'intervalle, l'école continue à travailler à l'éducation cycliste : des cours pour apprendre à rouler à vélo sont donnés dans l'école et au dehors et une politique de promotion de l'usage du vélo a été mise sur pied.

L'école primaire du Sint Pieterscollege a tout d'abord réalisé une enquête. Cette dernière a livré les mêmes conclusions que celles tirées 3 ans plus tôt lors de l'enquête du Collège Saint Pierre. Pour induire des changements de comportement et s'attaquer à la pression automobile chaotique, les écoles doivent entreprendre des actions communes.

Une concertation a ensuite eu lieu. La première s'est déroulée en présence de 3 des 4 directions d'école, de l'échevin de la mobilité de Jette, madame Gallez, et des fonctionnaires mobilité de la commune. L'occasion d'examiner en détail la situation scolaire actuelle et de formuler des propositions. Il est ainsi rapidement apparu que les écoles peuvent entreprendre des actions pour sensibiliser les parents et les enfants à une mobilité durable et améliorer la sécurité aux portes de l'école. C'est pourquoi les écoles comptent sur l'intervention de la commune. Cette dernière se réjouit, quant à elle, que les écoles

prennent l'initiative de mettre ensemble des actions au point.

LES PARENTS DE L'ÉCOLE ÉVEROISE « EVERHEIDE » SE MOBILISENT

L'école maternelle et élémentaire Everheide à Evere possède, depuis des années déjà, un groupe de travail mobilité « Mobileverheide ». Il est principalement composé de parents qui s'investissent pour leurs enfants scolarisés, en coopération, bien sûr, avec la direction.

Aujourd'hui, en 2010, elle a de nouveau déposé un plan d'actions afin de recevoir le soutien de la Région pour ses actions en faveur des déplacements et de la mobilité. Elle veut avant tout apprendre aux enfants à circuler à vélo dans le trafic. C'est pourquoi elle a demandé et obtenu une piste d'éducation routière.

LE COLLÈGE JAN VAN RUUSBROEC DE LAEKEN A PRIS LE TEMPS !

Après l'inscription au Plan de déplacements scolaires, un groupe de travail composé de la direction, du président du comité des parents, du président du comité des élèves, de la commune et de la police a rapidement été mis sur pied. L'école a immédiatement déclaré qu'elle n'entendait pas s'attaquer à la problématique du vélo étant donné qu'il existe, depuis des années, un groupe de travail consacré à la sécurité cycliste... à l'exception d'un seul point délicat, à savoir le carrefour avec l'avenue Mutsaard où



de très nombreux cyclistes doivent traverser en même temps cette rue très fréquentée. Tous ces cyclistes ne peuvent pas traverser simultanément, ce qui engendre parfois des situations dangereuses. Après concertation, un allongement de la durée du feu vert pour les cyclistes a été demandé. Cette démarche est allée de pair avec une grande campagne d'information menée par l'école. Un feu vert pendant 40 secondes de plus... un monde de différence ! La concertation a déjà aussi permis de poursuivre la réflexion de l'entrée de l'école. Dans le futur, les voitures seront écartées de l'environnement scolaire immédiat.



LE VÉLO À LA COTE À L'ATHÉNÉE ROYAL KAREL BULS DE LAEKEN

Un plan cycliste a été mis sur pied dans le cadre du Plan de déplacements scolaires. Concrètement, des cours pour apprendre à rouler à vélo ont été introduits au premier degré. Ces cours seront poursuivis dans les autres degrés. Pro Vélo a été sollicité afin de prévoir des formations dans l'école pour apprendre aux jeunes à être agiles à vélo et à faire face à des situations routières réelles. Un authentique atelier vélos a également été créé afin d'effectuer le contrôle des vélos plusieurs fois par an, le concierge veillant au matériel.

Le 15 mai dernier, la Journée de la mobilité douce a été l'occasion d'encourager tant les élèves que le personnel de l'école à faire le choix de la mobilité durable.

LA COMMUNICATION COMME VECTEUR DE MODIFICATION DES COMPORTEMENTS À L'ATHÉNÉE ROYAL EMANUEL HIEL DE SCHAERBEEK

À l'occasion de l'établissement d'un PDS, l'école a mis l'accent sur l'information et la communication en faveur d'une mobilité durable. Elle compte bien mettre à profit cet outil pour modifier le comportement des jeunes. Il s'agit d'une priorité pour elle tant sur le chemin de l'école qu'à l'école même. Elle utilise pour cela les moyens à sa disposition, car le domaine scolaire connaît un réaménagement en profondeur depuis 2009 : nouveau bâtiment (de cours), réaménagement du parking, construction d'un nouveau hall des sports, etc.

L'école a réalisé une grande enquête « Mobile » dont les données ont été traitées dans les cours d'informatique. Pour communiquer ces résultats, l'école a totalement remanié ses pages web, un projet qu'elle nourrissait depuis longtemps déjà. Une page Mobilité a été ajoutée, avec des accents et des liens vers une mobilité durable. L'école a fait appel à l'IBSR pour présenter des programmes « Kijk Uit » (NDLT : équivalent de « Contacts » sur la VRT) dans les couloirs du bâtiment de l'école.

MAIS ENCORE...

La liste des initiatives prises par les différentes écoles PDS (Plan de déplacements scolaires) ces dernières années est trop longue que pour être exhaustive. Nous pouvons encore citer pêle-mêle : l'installation d'un 'dépose-minute' à l'école primaire Floralia (Woluwe-Saint-Lambert), la construction d'un abri pour vélos à l'école primaire De Bloeiende Kerselaar (Watermael-Boitsfort), l'aménagement d'une piste réservée aux cyclistes et piétons à la Groene School (Anderlecht), la modification du sens de la circulation autour de l'école école primaire Maria-Boodschap (Bruxelles-Villes) ou encore la mise sur pied d'une méthode d'apprentissage du vélo à l'école primaire De Goudenregen (Ganshoren).

**Julie Godart
Olivier Dubrulle**

asbl GREEN
j.godart@greenbelgium.org
o.dubrulle@greenbelgium.org

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Service Mobilité	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse email à laquelle nous devons l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante :

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

C'EST ÉCOLOGIQUE

Pour éviter les gaspillages, nous souhaiterions diffuser le Moniteur de la Mobilité en priorité par e-mail. Par conséquent, si vous avez reçu ce numéro sous format papier, alors que vous disposez d'une adresse e-mail, nous vous saurions gré de bien vouloir nous la communiquer à l'aide du bon ci-joint ou via un e-mail à l'adresse suivante :

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

Oui, un collègue souhaiterait obtenir le Moniteur de la Mobilité. Voici ses coordonnées :

Fonction.....
 Prénom.....
 Téléphone.....
 Organisation.....
 Fax.....
 E-mail.....
 Nom.....
 Adresse.....

Oui, je dispose d'une adresse e-mail et vous pouvez m'envoyer le Moniteur de la Mobilité à cette adresse :

Nom.....
 Prénom.....
 E-mail.....

BON À RENDRE À LA CELLULE MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE