

le **Cem**aphore

Bulletin d'information sur la mobilité



Au sommaire

LES SUJETS DU MOIS

- L'impact sonore des dispositifs surélevés
- Visite d'un conseiller en mobilité wallon sur le continent américain.

Ça donne quoi là-bas ?

DU CÔTÉ DU CENTRE DE DOCUMENTATION

BILLET D'HUMOUR

L'AGENDA

Le CeMaphore est un élément dynamique du réseau des conseillers en mobilité. Au fil des numéros, il vous propose des informations spécifiques et ponctuelles liées au réseau et à son contexte : l'actualité, les informations venant des CeM, les informations venant de la Région, les informations sur des résultats d'études (belges ou européennes), le centre de documentation (livres, articles, dossiers, etc.), les manifestations (colloques, débats, séminaires, etc.), les ressources (personnes et institutions de contact).

La parole à ... Eric CORNELIS du Groupe de Recherche sur les Transports des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix

Créé, voici près de trente ans, au sein du Département de Mathématiques Appliquées des FUNDP, le Groupe de Recherche sur les Transports (GRT) s'est d'abord, tout naturellement, intéressé à la modélisation des problèmes de trafic.

Mais plus les modèles que nous développons devenaient détaillés et sophistiqués, plus nous nous rendions compte que le bât blessait au niveau de la connaissance de la demande de déplacements, données essentielles pour "nourrir" les modèles.

Nous avons alors également investigué dans ce domaine, notamment au travers des enquêtes de mobilité. Dans ce cadre, nous assurons actuellement le suivi scientifique de l'enquête sur la mobilité des ménages wallons.

C'est peut-être via cette action que les CeM ont appris à mieux nous connaître, notamment par le groupe de travail mis sur pied avec eux afin de réfléchir à une extension de cette enquête à des problématiques plus locales. Mais nous sommes également à leur disposition de par nos séminaires mensuels ou nos formations continuées.

Eric CORNELIS
Responsable – Chercheur senior
Tél. : 081 72 49 22
Courriel : eric.cornelis@math.fundp.ac.be
Site : <http://www.grt.be>



L'impact sonore des dispositifs surélevés

La circulation automobile ne cesse d'augmenter et, avec elle, les nuisances qu'elle occasionne. Le bruit est l'une de ces nuisances et il est de plus en plus omniprésent dans notre quotidien. Il en résulte que le calme est un critère de confort que l'on recherche pour le choix de son lieu de résidence.

L'aménagement d'un dispositif surélevé devient, pour les riverains, une atteinte à la quiétude tant recherchée. Alors, cet aménagement engendre-t-il objectivement une nuisance supplémentaire ou est-il simplement une résurgence du phénomène NIMBY⁽¹⁾?

L'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) a fait réaliser plusieurs campagnes de mesures acoustiques pour tenter d'évaluer objectivement l'impact sonore des dispositifs surélevés. L'évaluation s'est faite aussi bien à l'échelle globale que locale.

En effet, il est important de pouvoir estimer l'impact acoustique global qu'a ce dispositif dans l'ensemble de sa "zone d'influence" (la zone d'influence étant définie comme la zone dans laquelle le comportement de l'automobiliste est modifié suite à la présence du dispositif). De même, il est important de pouvoir quantifier la gêne subie localement par les riverains situés juste en face du dispositif.

Les résultats sont pour le moins surprenants. Pour les trois profils de vitesse étudiés (vitesses d'approche V_{85} ⁽²⁾ hors de la zone d'influence de 30 km/h, 50 km/h et 70 km/h), l'impact acoustique global est nul ou positif. Autrement dit, dans tous les cas de figure envisagés, les dispositifs surélevés étudiés (ralentisseurs de trafic et plateaux) ne dégradent pas et même améliorent la situation acoustique par rapport à une situation sans aménagement. Cela peut facilement s'expliquer par le fait que la vitesse des véhicules diminue dans la zone d'influence du dispositif, engendrant une diminution de la nuisance sonore. **L'impact acoustique local d'un dispositif surélevé est, lui aussi, positif.** Aussi bien en amont (zone de freinage), à hauteur du dispositif, qu'en aval (zone d'accélération), l'impact d'un ralentisseur de trafic ou d'un plateau est positif.



Une exception néanmoins : la zone d'accélération située juste après un ralentisseur de vitesse, où l'on observe une faible augmentation du niveau moyen mais une diminution du "pic" acoustique.

Ces études démontrent très clairement que **l'installation d'un dispositif surélevé n'occasionne aucune augmentation du niveau de bruit pour les riverains.** Néanmoins, les riverains évoquent fréquemment une gêne acoustique. Elle peut s'expliquer par la création d'un bruit variable (distinction entre les phases de freinage, de franchissement et d'accélération) plus gênant que le bruit d'un véhicule roulant à vitesse constante. On peut comparer cela à l'écoulement du filet d'eau d'un robinet, nettement moins dérangeant qu'un écoulement goutte à goutte, pourtant moins bruyant. À noter que la conduite sportive ou un dispositif mal réalisé ruinent tous les effets positifs possibles.

Philippe NOEL

Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
Gulledelle 100, 1200 Bruxelles
Tél. : 02 775 78 33
Courriel : pno@ibgebim.be

⁽¹⁾ NIMBY : acronyme de "Not In My BackYard", littéralement, pas dans le fond de mon jardin.

⁽²⁾ Le V_{85} désigne la vitesse en dessous de laquelle se déplacent 85% des véhicules.

Visite d'un conseiller en mobilité wallon sur le continent américain. Ça donne quoi, là-bas ?

Lors de la "Rencontre de la Mobilité" organisée par l'Union des Villes et des Communes de Wallonie (UVCW) à Liège en décembre 2002, Luc Couillard, de l'Agence Métropolitaine des Transports (Québec), a eu la bonne idée de lancer une invitation à participer à leur 5^{ème} Congrès International des Transports à Montréal. Grâce à la réaction rapide des membres du Cabinet du Ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie, je suis partie au Canada, d'abord pour représenter la Wallonie et le réseau des CeM, puis pour rencontrer, échanger, découvrir des gens, des lieux, des expériences, parfois proches de ce que nous vivons ici, parfois tellement différentes.

Comme il est difficile de tout raconter ou de choisir un thème plutôt qu'un autre, j'ai réalisé un petit site Internet – <http://www.ville.namur.be/mobilitemon-treal2003> – où j'ai rassemblé les expériences liées à ma présence au Congrès et à ma visite à la Ville de Québec, auprès de la Division du Transport. Vous pourrez bientôt le consulter au départ du site des CeM.

Je vous ferai part, en quelques mots, d'une expérience intéressante et, me semble-t-il, transposable chez nous. Elle a été menée par Marc Belanger, de la Société de Transport de Montréal, qui s'est chargé de la mise en place d'un service de transport en commun pour les entreprises d'un zoning, répondant exactement à la demande de mobilité des travailleurs. Le projet est né à l'initiative d'une entreprise de ce zoning qui, dans un premier temps, a fait appel à la Société de Transport de Montréal (STM), afin d'étudier le projet de mise en service d'une navette pour ses employés. Après accord de la STM, il y a eu recherche de partenariat pour le financement auprès d'autres entreprises du zoning, de la municipalité, des institutions, etc. Et la navette a pu être mise en service. Chaque mois, la STM facture le service, en soustrayant préalablement les recettes directes (clients de la navette). Lorsque le seuil de rentabilité a été atteint, l'entreprise s'est retirée du partenariat et le service de navette s'est poursuivi de manière autonome. L'entreprise avait donc tout intérêt à encourager ses employés à prendre la bonne habitude d'utiliser cette navette, ce qu'elle a fait en mettant en place diverses politiques promotionnelles (chèques cadeaux, jeux, etc.). Parmi les différences entre nos deux régions, il en est une qui me vient à l'esprit. Dans cette contrée, légèrement plus fraîche que la nôtre, l'utilisation des horoda-

teurs est proscrite car non seulement le ticket placé derrière le pare-brise obligerait le contrôleur à sortir de son véhicule (et par -40° C, faut y aller !), mais de plus, avec la neige qui tombe sur les voitures, de toute façon, on ne voit plus rien!

Enfin, de réelles perspectives d'échanges existent car les problèmes de mobilité sont toujours les mêmes, de part et d'autre de l'océan. La langue et la culture nous rapprochent et nos amis québécois sont impatients de nous rendre visite et surtout de faire partie d'un grand réseau des conseillers en mobilité. Puissions-nous leur réserver un accueil aussi généreux que celui qu'ils m'ont offert lors de mon déplacement !

Nathalie DEREME
Conseillère en mobilité
Cellule Mobilité – Ville de Namur
5000 Namur
Tél. : 081 24 63 08
Courriel nathalie.dereme@ville.namur.be



VUE 1 – Montréal, bus scolaire
VUE 2 – Québec, Feu de signalisation à décompte numérique pour la traversée des piétons
SOURCE – Ville de Namur, Nathalie Derème



Conseil de lecture

Mise en œuvre d'une signalétique touristique en Wallonie, Gouvernement wallon, 1999

Cette brochure reprend un ensemble de recommandations édictées par le Gouvernement wallon relatives à la signalisation touristique. Très souvent, en effet, lorsque l'on pense "signalisation touristique", on pense "signalisation routière". Or, il existe bien d'autres formes de signalisation, telles que le balisage des réseaux à trafic lent ou les circuits de promenade. Cette publication, consultable dans votre centre de documentation, nous le rappelle grâce, notamment, à la présentation des recommandations et de la mise en œuvre de ces différents outils de signalisation.

Comment prendre en compte le transport des marchandises quand on élabore et qu'on met en œuvre un plan communal de mobilité ?, MET, mai 2003 (Les manuels du MET, 7)

Cette nouvelle publication du MET a pour objectif d'offrir aux décideurs et acteurs de la mobilité urbaine une meilleure compréhension des situations impliquant le transport de marchandises. Comment établir un diagnostic de ce type de transport en milieu urbain, comment définir une stratégie, mettre en œuvre un plan et en assurer le suivi, ... autant de questions importantes auxquelles ce manuel aide à répondre. À découvrir dans votre centre de documentation ou à commander auprès de la Direction de la Communication du MET (tél. : 081 40 84 80).

Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires Centre de documentation et de diffusion en mobilité
Courriel : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>
Tél. : 081 77 31 25 – 081 77 31 32



L'AGENDA

Du réseau

- Le 20 et le 21 novembre 2003 (jour au choix) "La problématique des marchandises et de la livraison en milieu urbain. Problèmes – Contexte – Outils et effets", groupe visé : CeM (A)
- Le 15 et le 16 décembre 2003 (jour au choix) "La problématique du charroi agricole. Machines – Problèmes – Contexte – Solutions", groupe visé : CeM (B)

Ces différentes formations auront lieu au CAMET, bld du Nord 8 à Namur, de 9 h 30 à 16 h 30. Un courrier reprenant toutes les informations utiles a été adressé à chaque CeM.

Infos : Brigitte Ernon
Tél. : 081 77 31 32
Courriel : bernon@met.wallonie.be

L'AGENDA

Hors réseau

En Belgique

- Du 6 au 8 novembre 2003, 4^{ème} conférence européenne sur les voies vertes : "Voies vertes urbaines et péri-urbaines", au Palais des Congrès à Liège
Une réduction de 50% est accordée aux CeM communaux qui s'inscrivent à ce colloque.
Infos et inscription :
Fax : 081 22 90 02
Courriel : info@aew-egwa.org
- Le 13 novembre 2003 "Comment améliorer la mobilité des piétons et des personnes à mobilité réduite ?", formation PEDIBUS, de 13 h 00 à 16 h 30 au CAMET, 8 bld du Nord à Namur.
Infos : Service Pédibus
Tél., Fax : 04 252 18 14
Courriel : contact@gamah.be

À l'étranger

- Du 1er au 3 octobre 2003, "Contre les idées reçues sur le stationnement : les nouvelles démarches",
Du 1er au 3 octobre 2003, "Signalisation et équipements de la route en milieu urbain",
Du 7 au 9 octobre 2003, "Sécurité et aménagement des routes interurbaines",
Du 21 au 22 octobre 2003, Piloter la concertation autour des projets d'infrastructure, "Enjeux, démarches, stratégies",
Du 28 au 30 octobre 2003, "Sécurité et aménagement urbain", à Paris (France)
Infos : Ecole nationale des Ponts et Chaussées
28, rue des Saints-Pères, F-75343 Paris cedex 07
Tél. : 00 33 (0)1 44 58 27 13
Fax : 00 33 (0)1 44 58 28 30
Courriel : rose@enpc.fr
Site : <http://pfe.enpc.fr>

Si vous n'êtes pas CeM et que vous souhaitez recevoir le Cemaphore, veuillez transmettre vos coordonnées par fax ou par courriel à :

Véronique André, animatrice du réseau
c/o MET D.311 – Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur
Tél. : 081 77 31 26, Fax : 081 77 38 22
Courriel : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Billet d'humour

VUE – Le sens de la ville ou l'art de donner dans le panneau. Cette scène s'étale, avec majesté, au pied de la rue dite "la butte aux cailles". la rue "du dindon de la farce" aurait tout aussi bien pu convenir.



Visitez l'agenda du site internet du réseau des CeM pour découvrir d'autres activités : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Le réseau des CeM a mis au point une procédure de participation aux frais d'inscription pour les CeM communaux qui souhaitent assister à des séminaires, à des colloques ou à des formations. Pour plus de renseignements, contacter l'animatrice du réseau.



mobilité
en wallonie
direction générale
des transports