



VADEMECUM

DU

BRUIT

ROUTIER

URBAIN



La prise en compte du bruit routier dans les outils de planification en Région de Bruxelles-Capitale

5





La fiche consiste en un texte ordonné et continu sur sa partie de droite.
Les encadrés de la partie de gauche apportent un complément d'information.



Le lecteur peut se reporter à l'encadré situé sur la page de gauche constituant un complément d'information au texte figurant en **CARACTÈRES GRAS**, en **MAJUSCULES** et en **MAUVE**.



Le lecteur peut se reporter à la fiche x spécifiée au centre du pictogramme pour de plus amples informations.

Texte ^x

Les chiffres x en exposant renvoient aux ouvrages référencés en fin de fiche.

Texte

Mise en évidence d'une notion ou d'un élément important.

Texte

Mot ou concept suivi de sa définition.

(X)

Les chiffres romains renvoient aux textes législatifs listés en fin de fiche.

Texte

Le texte en petits caractères mauves se rapporte à l'exemple fil conducteur.



L'outil dont il est question s'applique à l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale.



L'outil couvre le territoire d'une des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale.



L'outil a valeur réglementaire : ses prescriptions doivent impérativement être suivies.



L'outil a valeur de référence : son contenu précise le sens de la volonté politique, sans pour autant se révéler contraignant.



Il est prévu que la concrétisation des prescriptions constitutives de l'outil puisse être subventionnée.



TABLE DES MATIÈRES

■	■	■	■	■	■	■	■	■
Introduction								3
Présentation générale des différents outils								5
L'incidence des outils de planification sur le bruit routier: l'exemple de l'avenue de la Foresterie.....								9
Description du projet								9
Outils de référence.....								11
■ Le Plan régional de développement (PRD)								11
■ Les Plans communaux de développement (PCD)								13
Outils réglementaires - Aménagement du territoire.....								15
■ Le Plan régional d'affectation du sol (PRAS).....								15
■ Les Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS)								17
Outil opérationnel - Gestion de la mobilité.....								19
■ Le Plan IRIS								19
Annexe : Description d'autres outils disponibles en Région de Bruxelles-Capitale								21
La Convention de mobilité								21
Le Plan communal de mobilité (PCM)								23
Les zones 30								25
Les contrats d'axe de la STIB								27
Références								28



INTRODUCTION

En matière de planification, la Région et les communes bruxelloises disposent de plusieurs outils relevant soit de l'aménagement du territoire soit de la gestion de la mobilité. Ces outils ont pour but d'établir une politique cohérente par rapport au sujet traité à l'échelle de la Région ou des communes. Ils permettent d'avoir une vue d'ensemble des actions prévues à court ou moyen terme sur la portion du territoire considéré.



Ces outils de planification, plans, conventions-cadre ou contrats, peuvent avoir une influence directe ou indirecte, volontaire ou non, positive ou négative sur le bruit du trafic routier. En la matière, ils complètent le plan de lutte contre le bruit et les d'actions qui lui sont associées.

Peu connus du public, ils suscitent bon nombre de questions parmi lesquelles :



- ♪ Quels sont les différents outils de planification du territoire et de gestion de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale ?
- ♪ Comment ces outils se structurent-ils les uns par rapport aux autres ?
- ♪ Leurs prescriptions sont-elles contraignantes ou ont-elles valeur d'orientation ?
- ♪ Quels sont les objectifs de ces outils et quels buts poursuivent-ils ?
- ♪ De quelle manière tiennent-ils compte du paramètre « bruit » ?

Dans un premier temps, la fiche énumère les différents outils de planification existants aujourd'hui en Région de Bruxelles-Capitale et les situe de manière générale. Ensuite, par le biais d'un exemple bruxellois "fil conducteur", la fiche aborde la manière dont ces outils influencent ou non le facteur du bruit routier. Il s'agit essentiellement d'une description de la situation actuelle. Celle-ci montre les efforts encore à fournir pour mieux intégrer, à l'avenir, la lutte contre bruit dans les outils de planification. Enfin, les outils plus récents en matière de gestion de la mobilité, bien que n'ayant pas d'application dans le cadre du fil conducteur, sont également repris par souci d'exhaustivité.

LE CODE BRUXELLOIS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le Code Bruxellois de l'Aménagement du territoire (CoBAT) remplace, depuis le 5 juin 2004 l'Ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme (OOPU). Il constitue le pilier législatif en matière d'aménagement et d'urbanisme en Région de Bruxelles-Capitale. Basée partiellement sur l'ancienne loi nationale en la matière, datant de 1962 (I), l'OOPU (II) s'articulait principalement autour de trois axes :

- La planification : les plans de gestion du territoire parmi lesquels il convient de distinguer les plans de développement et les plans d'affectation du sol.
- Les règlements d'urbanisme qui édictent des normes relatives à l'environnement urbain (en matière par exemple de sécurité, de viabilité et de beauté de la voirie, de ses accès et de ses abords).
- Les autorisations : permis d'urbanisme, permis de lotir et certificat d'urbanisme.

Le CoBAT a intégré trois autres domaines d'intervention, initialement séparés et concernant :

- La protection du patrimoine immobilier
- Les sites d'activités inexploités
- Le droit de préemption



HIÉRARCHIE DES PLANS

La hiérarchie des plans est un système de poupées russes qui s'emboîtent les unes dans les autres de telle manière que, toute modification essentielle d'un plan supérieur entraîne en cascade la modification des plans inférieurs non conformes. De même, toute modification essentielle d'un plan inférieur doit se faire dans le respect des dispositions des plans supérieurs. Les outils régionaux sont plus élevés dans la hiérarchie que les outils communaux. Le plan régional de développement (PRD) est donc supérieur au plan communal de développement (PCD). De la même manière, les plans d'affectation (PRAS et PPAS) découlent des plans de développements (PRD et PCD).

Il est à remarquer que tous les plans régionaux décrivent une politique globale pour la Région de Bruxelles-Capitale mais ce sont principalement les communes qui les mettent en application sur leur territoire respectif. Il est donc indispensable que la Région et les communes se concertent et collaborent afin de mener à bien la politique d'ensemble.



PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTS OUTILS



Nuisances : Bruit routier



Outils : Aménagement du territoire
Gestion de la mobilité



Solutions : Diminution des nuisances



Les paramètres qui influencent la production et la propagation du bruit routier sont nombreux. Les outils de planification peuvent avoir un rôle à jouer en la matière. Dans ce domaine, il est possible de distinguer les outils d'aménagement du territoire des outils de gestion de la mobilité. En Région de Bruxelles-Capitale, les outils d'aménagement du territoire sont régis par le **CODE BRUXELLOIS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (CoBAT) (III, IV)**. Ils gèrent le développement d'une région en tenant compte des dimensions socio-économiques, culturelles, esthétiques et environnementales. Dans le cas du bruit, la planification de l'affectation du sol peut, par exemple, permettre de gérer les nuisances acoustiques en plaçant les lieux de résidence loin des zones de trafic intense.

Les outils de gestion de la mobilité ont un caractère plus opérationnel et sont régis par divers textes légaux ou indicatifs. Ils ont pour objectif essentiel d'organiser les déplacements et ils peuvent permettre de diminuer l'impact sonore de la circulation en réduisant par exemple l'intensité et/ou la vitesse du trafic dans des zones sensibles.

Dans ce cadre, il convient encore de distinguer les outils qui peuvent avoir une influence directe sur le bruit (par exemple prévoir des limitations de vitesse sur certaines voiries, réaliser un front bâti continu qui préserve les intérieurs d'ilot ou localiser le trafic important dans des zones non résidentielles) et ceux qui ont une influence indirecte (par exemple prévoir la mise en œuvre d'itinéraires cyclables qui favorise des modes de déplacements silencieux mais qui a aussi une influence sur les gabarits (et/ou profils) des voiries et donc sur les flux et les vitesses des automobiles)

En Belgique régionalisée, certains de ces outils s'appliquent au niveau régional, d'autres au niveau communal ou même local. Pour assurer toute cohérence, les lignes directrices déterminées au niveau régional doivent légalement être intégrées dans les outils communaux. De façon réciproque, elles tiennent généralement compte des spécifications communales.



Il faut encore signaler que plusieurs outils repris dans cette fiche sont soumis aux systèmes de participation citoyenne qui offrent à la population l'opportunité d'émettre un avis avant leur approbation définitive et leur mise en œuvre.

HIÉRARCHIE DES VOIRIES

Le plan Iris et le PRD définissent une spécialisation des voiries tout en veillant à satisfaire les besoins généraux d'accessibilité et d'habitabilité. Il s'agit de respecter les caractéristiques des quartiers riverains et les protéger du trafic de transit, de mettre en œuvre des « zones 30 » mais aussi de protéger les habitants qui résident le long des axes où le trafic de transit est admis.

Réseau régional (primaire)

Le réseau régional a pour fonction d'écouler la plus grande partie du trafic dans la ville

La circulation est la fonction prédominante mais les activités riveraines et l'habitat doivent être protégés de ses nuisances.

Réseau interquartier

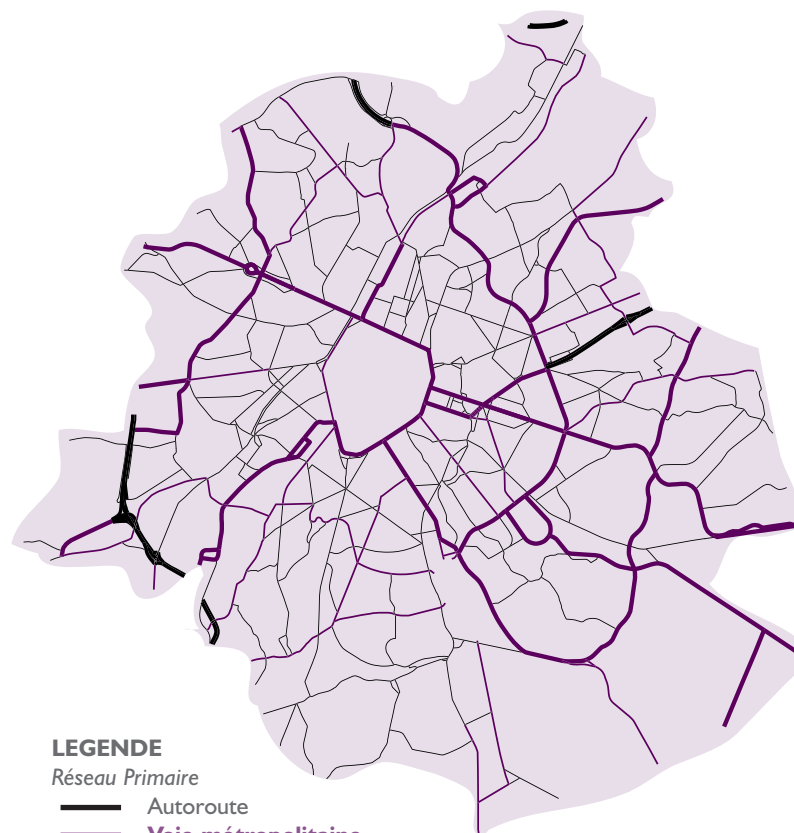
Sur ce réseau, le trafic de transit est autorisé. Mais la circulation n'est pas la fonction principale de la rue.

Des mesures de « traffic calming » sont mises en œuvre pour protéger les fonctions résidentielles partout où c'est nécessaire.

Réseau de quartier

Sur ce réseau, la rue est à considérer comme appartenant aux habitants. Les mouvements de véhicules motorisés y sont seulement tolérés.

Le trafic de transit y est interdit. La vitesse de circulation est inférieure à 30 km/h.



LEGENDE

Réseau Primaire

— Autoroute

— Voie métropolitaine

— Voie principale

Réseau interquartier

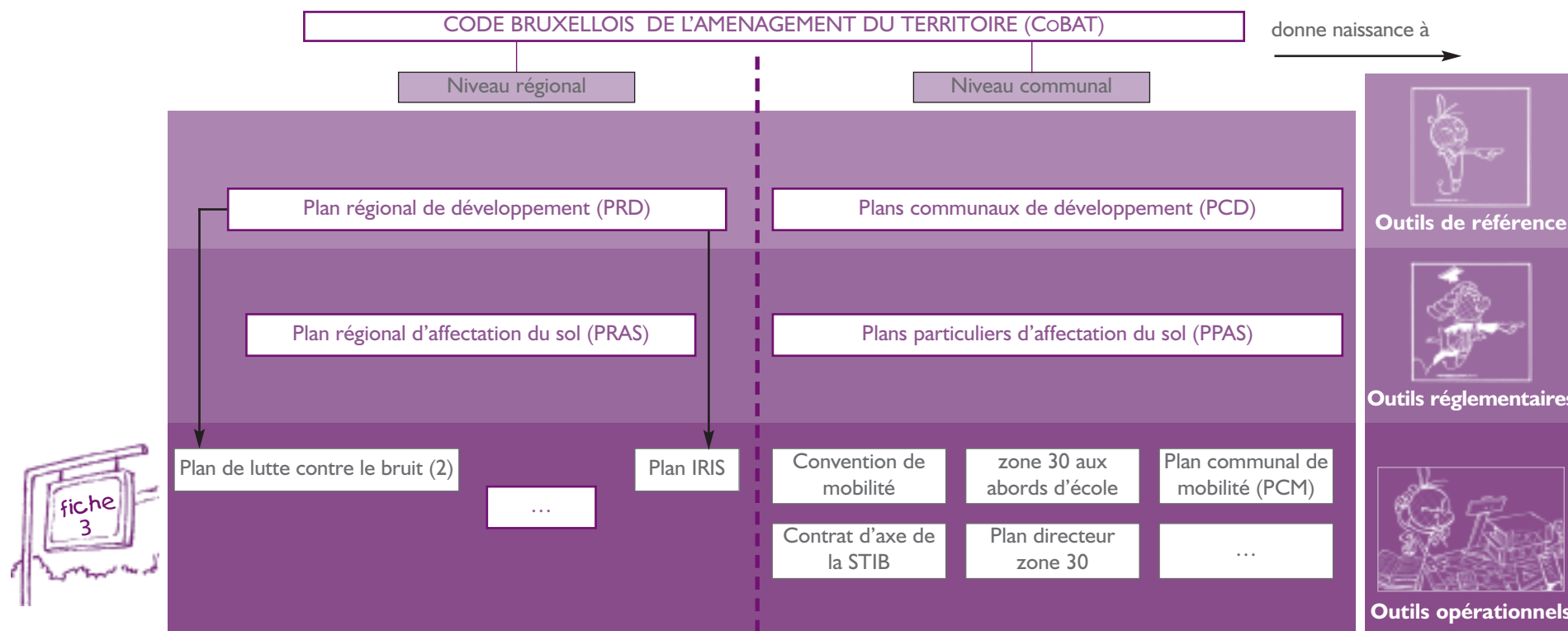
— Voie interquartier

Réseau de quartier

Zone 30 (pas repris sur la carte)



Le diagramme ci-dessous permet de prendre connaissance des principaux outils de planification existant en matière d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale et de visualiser la manière dont ils s'organisent :



Les outils dits de « **référence** » ont une valeur d'orientation mais sont contraignants pour les administrations tandis que ceux dits « **réglementaires** » ont une valeur réglementaire et sont opposables aux tiers. Les outils « **opérationnels** » organisent concrètement les actions sur le territoire. Dans le cas du bruit routier, il s'agit, comme nous l'avons déjà expliqué, essentiellement d'outils de gestion de la mobilité (outre le plan de lutte contre le bruit, spécifique et développé dans la fiche 3).

Le plan des déplacements en Région bruxelloise (1), appelé plan "IRIS" constitue la colonne vertébrale d'une réflexion intégrant toutes les composantes de la mobilité à l'échelle de la Région bruxelloise. En matière de bruit routier, la définition d'une **HIÉRARCHIE DES VOIRIES** de même que la promotion des modes de déplacements alternatifs doux sont deux mesures qui peuvent avoir un impact immédiat sur la réduction des nuisances sonores.

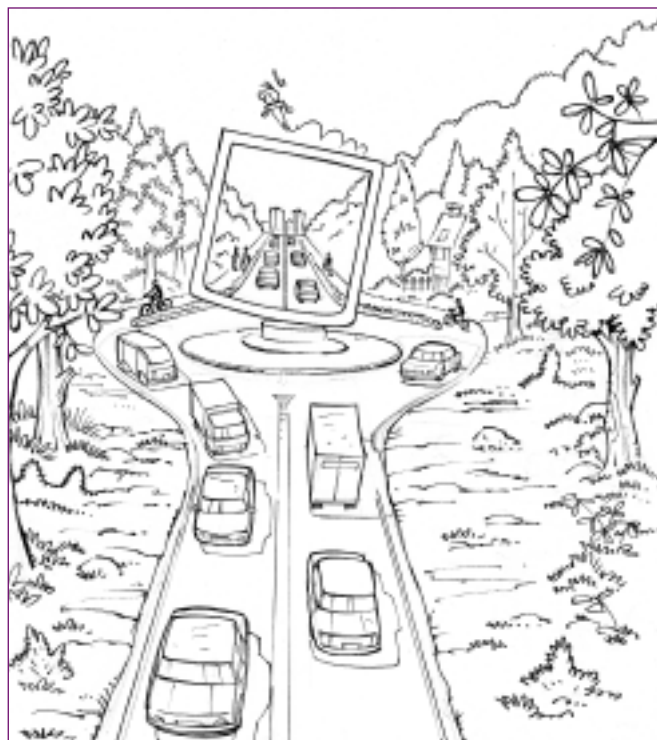
AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DE LA FORESTERIE



Rond-point à la jonction entre l'avenue de la Foresterie et la chaussée de La Hulpe, sur lequel a été implantée l'œuvre « Equilibro Sospeso » de l'artiste Mauro Staccioli.

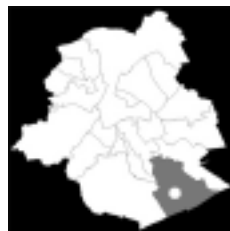


L'INCIDENCE DES OUTILS DE PLANIFICATION SUR LE BRUIT ROUTIER : L'EXEMPLE DE L'AVENUE DE LA FORESTERIE



Ces actions ont été motivées par les différentes prescriptions présentes dans les outils régionaux et communaux. Cette artère de pénétration dans Bruxelles sera notre fil conducteur pour explorer les outils disponibles en Région de Bruxelles-Capitale face à la problématique du bruit routier.

DESCRIPTION DU PROJET



L'avenue de la Foresterie, qui dédouble la chaussée de La Hulpe sur près de 1 km, constitue une entrée de ville importante pour le sud de la Région de Bruxelles-Capitale. Branchée sur les axes de moyenne ceinture que sont le boulevard du Souverain et l'avenue Deleur, elle subit des flux importants de voitures avoisinant les 1.500 véhicules/h en semaine le matin et soir, durant les heures de pointe.

Cette voirie régionale possède aujourd'hui, dans chaque sens, une bande de circulation au centre et une bande de circulation locale latérale, séparée de la voie principale par une berme plantée de haies. L'aménagement le plus visible est la réalisation d'un rond-point à la jonction entre l'**AVENUE DE LA FORESTERIE** et la chaussée de La Hulpe, sur lequel a été implantée l'œuvre "Equilibro Sospeso" de l'artiste Mauro Staccioli. En tant qu'axe de pénétration dans la région, cette voirie recueille un trafic de passage dit "trafic de transit" mais la vitesse y est légalement limitée à 50 km/h.

Pourtant la situation n'a pas toujours été celle-là. En 1996, la Région décidait de renouveler le revêtement routier fortement dégradé. A cette époque, l'avenue possédait une bande de circulation dans chaque sens, mais vu leur largeur importante et le manque d'aménagement approprié, les véhicules y circulaient rapidement. Les habitants du "Coin du Balai" et la commune de Watermael-Boitsfort ont alors proposé à la Région de profiter de cette action pour également réaménager les abords de l'avenue de la Foresterie. En juillet 1998, un revêtement plus silencieux était posé et le nouvel aménagement était conçu afin de limiter les vitesses de circulation.



Le PRD (V, VI) est défini dans le chapitre II du titre II du CoBAT. Le PRD actuel date du 12 septembre 2002. La première version, datant de la législature précédente, avait été adoptée en 1995. Sauf en ce qui concerne l'affectation du sol, les dispositions du PRD sont indicatives et ont une valeur d'orientation. Cependant, l'octroi d'aides aux communes ne peut s'effectuer que dans l'esprit des dispositions du plan. Le PRD détermine des zones d'intervention prioritaire et, le cas échéant, les modifications à apporter aux autres plans hiérarchiquement inférieurs (PRAS, PCD et PPAS). Le PRAS, les PCD et les PPAS ne peuvent s'écarter des dispositions du PRD qu'à certaines conditions dûment motivées.

Pour offrir un environnement sonore de qualité, la Région s'est fixé :

- des objectifs chiffrés en matière d'exposition au bruit : sur base des recommandations de l'OMS mais en restant réaliste par rapport aux réalités de terrain, (les seuils OMS constitue un idéal et correspondent à des niveaux peu tenables en ville) en particulier le long des axes routiers de moyennes et de grande importance. Ces seuils ont finalement été fixés dans le plan bruit;
- des objectifs en matière de gestion de la circulation et d'aménagement des voiries en essayant, en fonction du type de voirie, du trafic qui s'y écoule et des fonctions associées, d'agir sur la vitesse, le mode de conduite et les revêtements, conformément aux trois grandes catégories de voiries fixées par le plan IRIS (voiries du réseau primaire, voiries interquartiers et voiries locales).

Avec le diagnostic et le texte détaillé des 12 priorités et moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs, le PRD actuel comprend 6 cartes qui traduisent sur plan les options en matière d'aménagement du territoire. En ce qui concerne la lutte contre les nuisances sonores, la carte n° 4 "Cadre de vie" est celle qui reprend les éléments importants :

DE L'ESPACE STRUCTURANT À INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE RENFORCÉE

- Espace structurant à intégration environnementale renforcée de type 1 = espaces publics (voiries, anciennes chaussées, ...) où l'on vise une modération du trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie concernée.
- Espace structurant à intégration environnementale renforcée de type 2 = espaces publics (rocares, grandes voiries dans l'axe du canal, ...) où l'on vise le renforcement de la part vouée à la mobilité douce, sans pour autant porter atteinte au trafic automobile (volume et fluidité).
- Entrée de ville = les entrées de ville doivent permettre d'agir concrètement sur la maîtrise du trafic routier (de son intensité, des comportements) et sur la réduction des flux entrant en ville, tout en participant à la structuration du milieu urbain et de son embellissement.

DU RENFORCEMENT DE LA FONCTION DE SÉJOUR

- Liseré d'intervention acoustique (LIA) = défini dans le cadre de l'arrêté du 13 juin 2002 relatif à l'octroi des primes à la rénovation de l'habitat, le LIA définit les alignements résidentiels le long desquels une majoration de la prime est prévue pour certains travaux relatifs à l'isolation acoustique.
- Sur le réseau primaire et les voiries interquartiers, amélioration de la quiétude par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier en zone habitée (ZHPR, ZH, ZM, ZFM dans le PRAS).
- Zone 30 : la mise en œuvre de "zones 30" pour des voiries locales a pour effet de reporter, sur les grands axes, le trafic de transit qui traverse à l'heure actuelle les quartiers résidentiels ainsi que de réduire effectivement la vitesse de circulation à 30 km/h (en principe 50 dB en journée pour un débit horaire moyen de 100 véhicules).





OUTILS DE RÉFÉRENCE

LE PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT (PRD)

Le **PRD** s'applique à l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale. Il définit les objectifs et les priorités de développement et d'aménagement du territoire en fonction des besoins économiques, sociaux, culturels, de déplacement et d'environnement. Il s'agit véritablement d'un projet de ville qui fixe les grandes tendances pour l'avenir de la Région mais qui n'a pas, à proprement parlé, de valeur réglementaire.

En matière d'environnement, un des objectifs du PRD actuel est de mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile. Dans cet ordre d'idée, la réduction des **NUISANCES SONORES** provoquées par la circulation automobile apparaît comme un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois.

Concrètement, la carte n° 4 du PRD intitulée "Amélioration du cadre de vie" traduit cette volonté sur le terrain. Plusieurs dispositions de la carte ont des répercussions directes ou indirectes sur les nuisances acoustiques.

Dans la carte n° 4, l'avenue de la Foresterie est reconnue comme une voirie où **il faut renforcer la fonction de séjour**. Un **liseré d'intervention acoustique** borde le côté de l'avenue qui longe les arrières des parcelles de la drève des Equipages. Le reste de l'avenue est une voirie sur laquelle il faut viser **une amélioration de la quiétude par des mesures sur la vitesse et le revêtement routier en zone habitée**. La Région affirme donc sa volonté de protéger contre le bruit routier les habitants riverains de cette voirie. En outre, l'aménagement d'une **entrée de ville** est prévu au début de l'avenue de la Foresterie, à la sortie de la forêt de Soignes et au carrefour avec l'ancienne chaussée de La Hulpe.

L'aménagement de l'avenue de la Foresterie tel qu'il a été réalisé en 1998 répond donc bien aux objectifs repris dans le PRD. L'entrée de ville a pris la forme d'un rond-point monumental et régule la vitesse du trafic. Le nouveau profil de la voirie et le remplacement du revêtement par un asphalte performant vise clairement à améliorer la quiétude des riverains. L'application d'un liseré d'intervention acoustique là où les habitations sont le plus directement touchées par les nuisances de la voirie permettra aux riverains, dans certaines conditions, d'obtenir des primes à l'isolation acoustique.

A un autre titre, les cartes du PRD n° 5 "Voirie" et n° 6 "Transports en commun", relatives aux politiques régionales en matière de mobilité peuvent également avoir une influence indirecte sur le bruit. Comme elles sont essentiellement reprises du plan IRIS des déplacements, leur impact sera explicité ci-après.

Le PCD (VII, VIII) est défini dans le chapitre IV du titre II du CoBAT. Le premier PCD définitivement approuvé est celui qui a été adopté par la commune de Berchem-Sainte-Agathe le 14 mai 2001. Mais la plupart des communes ont réalisé des dossiers de base qui sont aujourd'hui en vigueur (phase préalable au plan définitif).

Des subventions sont octroyées aux communes par la Région pour élaborer leur PCD. Par ailleurs la réalisation de certaines mesures reprises dans les PCD, comme la mise en œuvre de "zones 30" par exemple, peuvent être subsidiées aussi par la Région.

Les sujets traités par le PCD sont très variés et concernent des matières telles que :

- La population et le logement
- L'emploi et les activités économiques
- Les équipements et services
- L'environnement
- Les déplacements et le stationnement
- L'espace public,
- Le patrimoine immobilier remarquable et l'état général du parc immobilier

Ces différents thèmes sont abordés, pour l'ensemble du territoire communal :

- en terme de situation existante de fait (résultant des observations de terrain) et de droit (résultant de la réglementation en vigueur);
- en terme de diagnostic et d'évaluation des besoins;
- en terme, enfin de moyens et de mesures d'aménagement à mettre en œuvre dans les limites des compétences communales.

Le PCD peut également indiquer des zones d'intervention prioritaire et, le cas échéant, les modifications à apporter aux PPAS. Mais le PCD doit respecter le PRAS et s'inscrire dans les orientations du PRD.



Plusieurs PCD ont clairement indiqué dans leurs objectifs la promotion du développement durable et la mise en place de plans de mobilité respectueux de la vie en ville.

En matière de bruit, cela se traduit surtout dans le chapitre relatif à l'environnement, par des intentions générales, peu développées. Le constat est souvent fait qu'il s'agit d'une problématique qui dépasse les compétences communales et intéresse différents niveaux de pouvoirs (administrations ou organismes extérieurs). Dans les meilleures des cas, les zones bruyantes sont identifiées par catégories de sources de bruit structurelles (voitures, avions, train, ...) et des dispositions générales sont suggérées afin de lutter contre les bruits liés au voisinage ou dans les quartiers résidentiels.

En vertu du CoBAT, tout plan communal de développement doit maintenant être accompagné d'un rapport sur ses incidences environnementales.



LES PLANS COMMUNAUX DE DÉVELOPPEMENT (PCD)



Un **PCD** consiste à définir les objectifs et les priorités de développement et d'aménagement du territoire d'une commune en fonction de ses besoins économiques, sociaux, de déplacement et d'environnement. Un PCD a donc les mêmes ambitions que le PRD mais se limite au territoire communal. Le PCD résume les intentions politiques de la commune. Il doit toutefois s'intégrer dans la philosophie générale définie par les plans régionaux supérieurs. Comme le PRD, ce plan a une valeur indicative.

En matière d'environnement, le PCD reprend les grands principes figurant dans le PRD et les décline au niveau local. Les mesures visant à réduire le bruit routier restent tributaires de nombreux facteurs qui dépassent souvent les compétences communales. Complémentairement, certaines mesures visant à réduire la pression automobile, à favoriser les modes de déplacements collectifs ou non motorisés et à accroître les zones 30 ont également des répercussions induites sur les niveaux de bruit routier.

Lors de la rédaction de cet ouvrage, la commune de Watermael-Boitsfort disposait d'un dossier de base de PCD datant de 1999 (3). Ce dernier est donc postérieur au réaménagement de l'avenue de la Foresterie, qui reste néanmoins reprise dans le dossier de base comme une des voiries les plus bruyantes de la commune (de 70 à 81 dB(A)). Des mesures de bruit réalisées avant et après les travaux auraient permis d'objectiver les gains acoustiques. Malgré ce constat, l'observation de terrain montre que la situation est déjà fortement améliorée.

Des actions destinées à réduire de façon directe le bruit routier sont proposées par ce même dossier de base, en ces termes :

- ♪ "La nature du revêtement routier des parties carrossables sera étudiée de façon à réduire les bruits de roulement sans induire une augmentation de vitesse;
- ♪ le contrôle de la conformité des équipements (pots d'échappements, ...) et des comportements (vitesse) recevra une attention spéciale des services concernés".

D'autres mesures, concernant la politique en matière de mobilité, complètent ces dispositions et sont de nature à influencer indirectement le bruit routier (sur l'avenue de la Foresterie en particulier, sur tout le réseau communal en général) :

- ♪ limiter les vitesses;
- ♪ combattre le trafic de transit;
- ♪ modérer le trafic routier interne à la commune;
- ♪ favoriser, protéger et développer les déplacements non motorisés;
- ♪ favoriser l'utilisation du vélo et des transports publics en complétant les itinéraires cyclistes régionaux (ICR) par un réseau cyclable communal.



Le PRAS (IX) est défini dans le chapitre III du titre II du CoBAT. Le renouvellement du PRAS est réalisé uniquement lorsque le PRD indique qu'il y a lieu de le modifier. Le PRAS actuel a été adopté par le Gouvernement régional et est entré en vigueur le 29 juin 2001. Il se situe au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires et toute délivrance de permis d'urbanisme doit lui être conforme. Il diffère ainsi du PRD par le fait que ces prescriptions ont force obligatoire et réglementaire. Il doit toutefois s'inscrire dans les orientations du PRD en vigueur le jour de son adoption. Il peut indiquer les modifications à apporter aux PCD et aux PPAS qui ne lui sont pas conformes.

En terme de contenu, le PRAS indique :

- La situation existante de fait et de droit (cartes n°1 et n°2).
- L'affectation générale futures des différentes zones du territoire et les prescriptions qui s'y rapportent (cartes n° 3 et 4).
- Les mesures d'aménagement des principales voies de communication (cartes n°5 et n°6).
- Les zones où une protection particulière se justifie pour des raisons culturelles, sociales, historiques, esthétiques, économiques ou de protection de l'environnement.

Il peut également indiquer, facultativement des prescriptions relatives à l'implantation et au volume des constructions et des prescriptions d'ordre esthétique.

Les affectations du sol définies par le PRAS favorisent une mixité progressive des fonctions dans les quartiers (logements, bureaux, industries urbaines, commerces, équipements d'intérêt collectif, espaces verts).

Les prescriptions spécifiques du PRAS relatives à la lutte contre le bruit prévoient que les actes et travaux ayant pour objet :

- la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun, incitent les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers. Ils doivent aussi dissuader la circulation des poids lourds en transit et leur stationnement dans les zones d'habitat à prédominance résidentielle, les zones d'habitat et les zones de mixité sauf lorsqu'ils portent sur une voirie du réseau primaire;
- la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circulent un tram de surface, des bus RER ou au moins 10 bus à l'heure la plus chargée par sens de circulation prévoient des mesures de limitation de la propagation du bruit et des vibrations des itinéraires de tram, lorsque les circonstances locales le requièrent;
- la création ou la modification des itinéraires (de transport en commun) en site indépendant, de même que ceux ayant pour objet la création ou la modification des lignes de chemin de fer, ainsi que des gares et points d'arrêt de ces lignes, ne peuvent être autorisés que s'ils sont accompagnés, notamment des mesures d'aménagement requises concernant leur intégration urbaine et le respect de l'environnement, en particulier par la protection contre le bruit et les vibrations.

Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries du réseau primaire visent à :

- optimiser les conditions de la circulation des véhicules automobiles et des transports en commun, sans porter préjudice au confort et à la sécurité des cyclistes et des piétons;
- atténuer l'impact de la circulation des véhicules automobiles sur les logements et les activités riveraines, sauf si les conditions locales ne le permettent pas et pour autant que cela n'entraîne pas une augmentation significative de la circulation des véhicules automobiles sur les autres réseaux de voiries.

Par ailleurs, les actes et travaux relatifs aux voiries situées sur un itinéraire cyclable régional assurent un itinéraire sécurisant, confortable et lisible en réservant aux cyclistes l'espace nécessaire à cet effet et en établissant les aménagements nécessaires à ces fins.





OUTILS RÉGLEMENTAIRES - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

LE PLAN RÉGIONAL D'AFFECTATION DU SOL (PRAS)



Comme le PRD, le **PRAS** s'applique à l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale. Il détermine essentiellement l'affectation générale des différentes zones du territoire régional et les prescriptions qui s'y rapportent. Il localise clairement, parcelle par parcelle, les endroits où la construction de logements, de commerces, d'équipements, d'activités économiques ou de bureaux est autorisée. Le PRAS établit un équilibre entre les différentes fonctions qui sont la raison d'être d'une ville. Au travers de ses prescriptions précises, le PRAS a un caractère contraignant pour chaque citoyen.

Le PRAS détermine essentiellement l'**AFFECTATION DU SOL**. Il ne contient donc pas de prescriptions directement liées au bruit. Pourtant, en affectant telle zone du territoire à tel type d'activité, plus ou moins bruyante, le PRAS influence indirectement la distribution et l'exposition au bruit. Ainsi, une zone affectée à des activités industrielles sera généralement plus bruyante qu'une zone de logement. Par ailleurs, une zone dense de bureaux va générer, aux heures de pointe en semaine, un trafic de voitures important et donc une augmentation potentielle du bruit routier dans le quartier concerné.

Seules les **PRESCRIPTIONS** liées au réseau des voiries et au réseau des transports en commun comportent certaines mesures qui ont explicitement un impact sur le bruit.

La carte 3 du PRAS relative à l'affectation du sol prévoit, aux abords de l'avenue de la Foresterie, des affectations en zones d'habitation, d'habitations à prédominance résidentielle, d'équipements, en zones vertes et en zone de réserves foncières. Il n'y a donc pas à proprement parlé d'affectation qui génère un trafic automobile important.

Par contre la carte n° 5 "Voiries" indique l'avenue de la Foresterie comme une voirie du réseau primaire (voie principale), c'est-à-dire susceptible de recevoir un trafic de transit important. Il est donc compréhensible de s'attendre à des niveaux de bruit supérieurs aux abords de cet axe de circulation important. Les prescriptions du PRAS précisent toutefois que toute intervention sur le réseau primaire ne peut se faire sans une attention particulière aux impacts sur les fonctions riveraines.

De plus, la carte n° 5 prévoit l'instauration sur cette voirie d'un itinéraire cyclable régional. L'instauration de pistes cyclables sur des axes de circulation important peut, selon le contexte, avoir un effet plus ou moins marqué sur le bruit routier. En effet, le reprofilage d'une voirie relativement large au profit de bandes cyclables spécifiques diminue la largeur des bandes de circulation routière et induit par là une réduction des vitesses, donc du bruit.

Bien qu'antérieur au PRAS dans sa version actuelle, l'aménagement de l'avenue de la Foresterie a appliqué ces principes. La réalisation de bandes locales de circulation, réservée aux bus, vélos et à la desserte locale a conduit à concentrer la circulation de transit sur les deux bandes centrales et à y réduire les vitesses.



Le PPAS (X, XI, XII) est défini dans le chapitre V du titre II du CoBAT. Comme dans le cas du PRAS, un PPAS reste d'application jusqu'au moment où il est jugé opportun de le modifier ou de le remplacer. Les premiers PPAS ont vu le jour dans les années 50 avant la première loi organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Les PPAS ont force obligatoire et valeur réglementaire en toutes leurs dispositions. Celles-ci conditionnent donc la délivrance des permis d'urbanisme qui doivent leur être conformes. Selon de la hiérarchie des plans, les PPAS doivent être conformes aux plans supérieurs, en particulier au PRAS. Ils peuvent toutefois y déroger moyennant certaines conditions dûment motivées (article 4250 du CoBAT).

L'élaboration d'un PPAS peut être initiée par le pouvoir communal ou par le gouvernement régional. La Région peut accorder aux communes une subvention pour l'élaboration de nouveaux PPAS ou pour la modification de plans existants. Les PPAS sont toujours le reflet des conceptions urbanistiques et des choix politiques d'une époque. C'est pourquoi il ne faut pas les considérer comme des plans définitivement figés. Un PPAS peut être modifié voir abrogé.

Un PPAS est constitué de plans (prescriptions graphiques) et de prescriptions écrites. Celles-ci définissent les règles de bon aménagement des lieux. Le PPAS indique :

- la situation existante de fait et de droit
- l'affectation détaillée future des différentes zones du territoire concerné et les prescriptions qui s'y rapportent
- les prescriptions relatives à l'implantation et au volume des constructions
- les prescriptions relatives à l'esthétique des constructions et de leurs abords
- le tracé et les mesures d'aménagement des voies de communication et les prescriptions qui s'y rapportent.

Dans certains cas, il peut être accompagné d'un plan d'expropriation.

En vertu du CoBAT, certains PPAS sont soumis à un rapport sur leurs incidences environnementales. Des recommandations ayant pour objectif de réduire le bruit routier pourraient être émises dans le rapport.

Les PPAS peuvent imposer des prescriptions plus restrictives que celles du PRAS en matière de préservation d'un cadre de vie de qualité. Ils peuvent être les garants d'une certaine sécurité juridique et redynamiser l'évolution d'un quartier.





LES PLANS PARTICULIERS D'AFFECTATION DU SOL (PPAS)



Les **PPAS** sont des plans d'urbanisme à l'échelle des quartiers. Leur objectif est de préciser en le complétant, sur une partie du territoire communal et pour un périmètre donné, le PRAS. Ils s'inscrivent aussi dans les orientations du PCD. Comme le PRAS, ils déterminent essentiellement la répartition des fonctions et les prescriptions détaillées qui s'y rapportent. Ils ont un caractère contraignant pour chaque citoyen.

Les PPAS ne prévoient généralement pas de mesures de lutte contre le bruit de manière explicite. Toutefois, le fait de privilégier tel type d'activité plutôt que tel autre pourra influencer la distribution du bruit sur le territoire communal.



En outre, les PPAS en étant très précis sur l'implantation et la volumétrie des bâtiments peuvent contribuer à créer des conditions favorables à la non propagation du bruit, notamment en créant des intérieurs d'îlots fermés.

Enfin en mettant en place des quartiers résidentiels et en déterminant les voiries locales de type "zones 30", ils peuvent également avoir une influence sur le régime de trafic et modifier favorablement le paysage sonore du quartier.



Le quartier du "Coin du Balai", en ce compris l'avenue de la Foresterie, fait l'objet d'un PPAS approuvé en février 1989. Fait assez exceptionnel pour l'époque, les prescriptions associées à ce plan comprenaient déjà, pour l'aménagement de l'avenue de la Foresterie, des mesures particulières en rapport avec la lutte contre le bruit routier:

- ♪ Réaménagement de l'assiette de l'avenue visant à respecter la limitation de vitesse et à permettre les circulations piétonne et cycliste en toute sécurité.
- ♪ Affectation de la partie non utilisée par la voirie carrossable principale aux aires de stationnement et aux circulations lentes (cyclistes, piétons).
- ♪ Affectation de la partie non utilisée par la voirie carrossable principale à la protection des bâtiments riverains contre le bruit.

Le CoBAT prévoit également que certains projets de PPAS soient soumis à une évaluation préalable de leurs incidences sur l'environnement. Il s'agit, d'estimer les effets directs ou indirects, à court terme et à long terme, temporaires, accidentels ou permanents du PPAS, entre autres sur l'environnement sonore du quartier. Des propositions d'amélioration ou des alternatives sont étudiées et il peut en découler des prescriptions spécifiques comme dans le cas du PPAS du "Coin du Balai".

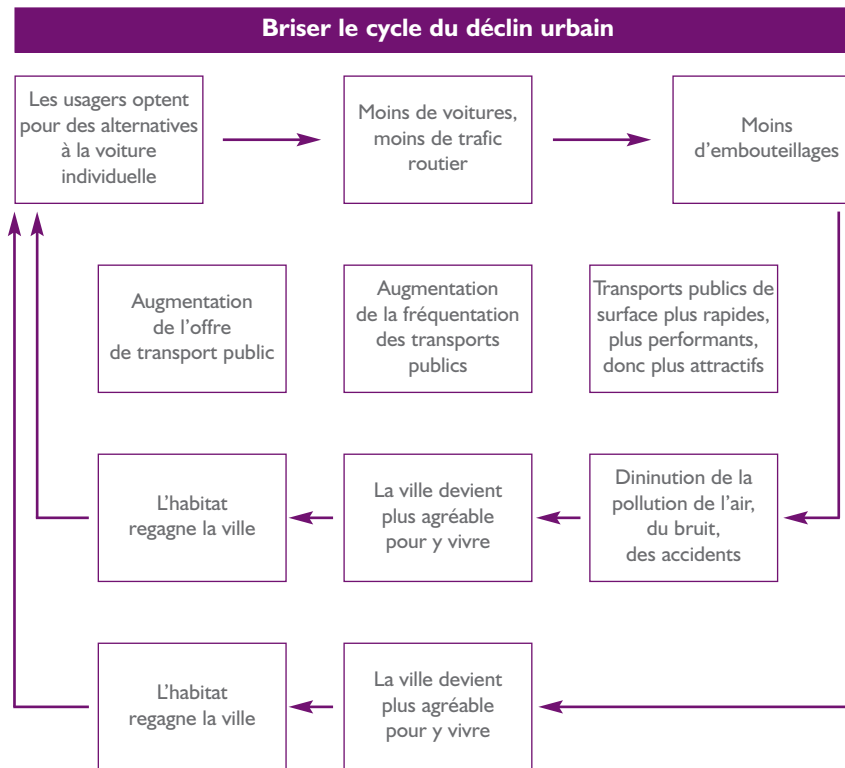
Cette évaluation est fonction de la dimension, de la nature, de la localisation du PPAS et du fait qu'il peut porter atteinte de manière sensible à l'environnement ou au milieu urbain.

Le plan IRIS, aussi appelé plan régional des déplacements, a été élaboré dans les années 90. Il a fait l'objet d'une consultation publique en 1997 et a finalement été approuvé par le Gouvernement régional, le 1er octobre 1998 (1). Lors de la rédaction de cet ouvrage, une actualisation de ce plan est en cours et devrait intégrer toutes les actions déjà mises en œuvre dans le plan actuel.

Le plan IRIS n'a pas de caractère réglementaire opposable aux tiers mais s'impose aux administrations régionales et communales dans toutes leurs actions touchant d'une manière ou d'une autre à la mobilité. En outre le programme "Horizon 2005" intégré dans le plan constitue une instruction-cadre que les administrations et la STIB se doivent de suivre dans le cadre de leurs investissements propres.

Sur base du constat que l'intensité du trafic croît chaque année un peu plus et incite, de par les nuisances qu'elle provoque, les habitants et les entreprises à migrer vers la périphérie, la Région a décidé de définir une politique de déplacement cohérente au travers du plan IRIS. Ce plan insiste sur le fait que les objectifs de réduction du trafic ne peuvent être atteints qu'à condition que tous les acteurs concernés travaillent en étroite collaboration et que les pouvoirs publics puissent offrir des moyens de transports alternatifs à la voiture, efficaces et performants. Le plan IRIS interpelle également tous les citoyens et les invite à repenser certains de leurs comportements ou de leurs choix comme la localisation de leur logement et de leur emploi ou de leurs modes de transports.

Le schéma ci-contre intitulé "briser le cycle du déclin urbain" explique de façon simplifiée les effets positifs d'une gestion de la mobilité et démontre la nécessité de faire appel à une politique volontariste de déplacements.



Sources : PRD 2002





OUTIL OPÉRATIONNEL – GESTION DE LA MOBILITÉ



LE PLAN IRIS

L'objectif du plan **IRIS** est de définir une stratégie globale visant à résoudre les problèmes de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Pour cela, il tente de mettre au point des politiques qui prennent en considération à la fois le développement de la complémentarité des moyens de transport (la voiture, les transports publics, les déplacements cyclables, les piétons, ...) et l'amélioration de leurs conditions de circulation. Le plan IRIS entend aussi développer des mesures qui intègrent ces considérations de mobilité à celles de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la qualité de vie des habitants.

Ce plan est donc un des outils qui intègre le mieux les nuisances du trafic routier dans sa politique et dans les actions qu'il propose. Et bien qu'aucune **MESURE DU PLAN IRIS** ne soit spécifique à la lutte contre le bruit, toutes celles qui, d'une manière ou d'une autre, régulent le trafic, limitent les vitesses et offrent des moyens de transport alternatifs ont pratiquement des répercussions sur le bruit routier en Région de Bruxelles-Capitale, notamment :

- ↳ hiérarchiser le réseau des voiries et réduire le trafic de transit via différents aménagements;
- ↳ développer le réseau des transports en commun;
- ↳ limiter le trafic des poids lourds;
- ↳ développer les itinéraires cyclables.

Dans le plan IRIS, l'avenue de la Foresterie est reprise comme une voirie principale (appartenant au réseau primaire ou régional). Elle est parcourue par un itinéraire cyclable (régional). Elle est également repérée dans la version initiale du plan IRIS comme une "Voirie interdite aux camions de plus de 2 essieux sauf circulation locale".

Si le fait d'appartenir au réseau primaire n'est pas favorable à la diminution du trafic de transit donc du bruit, le fait d'être parcourue par un itinéraire cyclable est plus intéressant (voir dispositions du PRAS expliquées ci-avant). De même, les mesures visant à limiter le trafic des poids lourds sont également favorables à l'amélioration de l'ambiance sonore des fonctions riveraines. L'adoption du plan IRIS date de 1998, juste avant les travaux sur l'avenue de la Foresterie. Il est donc légitime de croire que les principes repris ci-avant ont été appliqués.

Dans la dernière version du PRD (2002), l'avenue de la Foresterie, comme la chaussée de Waterloo, n'est plus soumise à restriction en matière d'itinéraires poids lourds. Elle est devenue une "Voirie accessible à tout camion", sans doute pour des raisons de répartition des itinéraires et d'accessibilité à certaines zones économiques importantes. On peut néanmoins estimer que les travaux entrepris antérieurement limitent l'impact du passage des poids lourds en matière acoustique.

OBJECTIFS DE LA CONVENTION DE MOBILITÉ

La Convention de mobilité constitue une aide précieuse à la commune dans sa mise en œuvre d'une politique globale de mobilité durable. Elle vise notamment à améliorer :

- la sécurité routière en particulier celle des usagers les plus faibles ;
- la vitesse commerciale des transports publics de surface ;
- le cadre de vie dans les quartiers ;
- les conditions d'intermodalité entre les différents modes de transport.

Il est prévu que les moyens régionaux en matière de mobilité soient affectés prioritairement aux actions des communes ayant signé la convention-cadre de mobilité et ayant réalisé leur plan communal de mobilité.



ANNEXE : DESCRIPTION D'AUTRES OUTILS DISPONIBLES EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



De la même manière que ceux déjà développés dans les pages précédents, d'autres outils (convention de mobilité, plan communal de mobilité, plan-directeur de zones 30, ...), peuvent, eux aussi, avoir une influence directe ou indirecte, volontaire ou non, positive ou négative sur le bruit du trafic routier. L'annexe reprend et développe de manière succincte ces autres outils.



LA CONVENTION DE MOBILITÉ

La **CONVENTION DE MOBILITÉ** a pour but d'optimiser la collaboration, en matière de mobilité, entre la Région et une commune. Cette convention est conclue entre ces deux instances, auxquelles viennent se joindre la STIB et la zone de police. Elle doit tenir compte des objectifs et/ou obligations contenues dans les plans régionaux et communaux tels que le PRD, le PRAS, le PCD et le plan IRIS. Il s'agit d'une procédure contractuelle, non soumise à publication au Moniteur belge.

La Convention de mobilité comprend la convention-cadre et ses avenants (4, 5, 6). La convention-cadre est une déclaration d'intention où la commune s'engage notamment à réaliser un Plan Communal de Mobilité (PCM). Les avenants quant à eux peuvent porter sur des domaines divers tels que :

- ♪ les plans-directeur zone 30, résidentielles et piétonnes;
- ♪ les contrats d'axe de la STIB;
- ♪ l'amélioration des transports publics dans tous leurs aspects (vitesse, offre, information aux usagers, arrêts);
- ♪ les aménagements d'itinéraires cyclables régionaux;
- ♪ la plantation d'arbres le long de voiries régionales;
- ♪ les aménagements des abords d'écoles;
- ♪ la mise en sens unique limité¹ de voiries;
- ♪ les arrêts, le stationnement et les livraisons en ville;
- ♪ le car-sharing, le co-voiturage.

Ces avenants permettent de mettre aussi en œuvre les actions prévues au PCM et qui demandent la collaboration de plus d'un partenaire de la convention-cadre de mobilité. L'avenant porte alors sur les modalités concrètes de collaboration et le partage des coûts.

Les PCM, les plans-directeur zone 30 et les contrats d'axe de la STIB sont développés dans la suite de cette fiche.

CONTENU D'UN PCM

L'élaboration d'un PCM comporte 3 phases distinctes, à savoir :

- 1) Etat des lieux et diagnostic de la situation : il s'agit, entre autres, d'analyser l'offre et la demande en matière de mobilité, de définir des objectifs et d'identifier des périmètres d'intervention prioritaire.
- 2) Elaboration de plusieurs scénarios contrastés et construction d'un scénario de mobilité durable : sur base de la première phase, plusieurs scénarios sont examinés afin d'adapter l'offre à la demande. Ces scénarios doivent ensuite converger vers un scénario dépassant la simple adaptation de l'offre à la demande mais répondant également aux objectifs de développement durable.
- 3) Plan d'action : il s'agit de définir les moyens à mettre en œuvre pour aller dans le sens du scénario de mobilité durable ainsi que de dégager les acteurs intervenant dans l'exécution proprement-dite du PCM.

Il est prévu que l'étude et la mise au point de cet outil soient co-financées par la Région à raison de 50%.

Il est à remarquer que, bien avant 2003, certaines communes avaient développé au sein de leur PCD un « plan de circulation ». Ceux-ci avaient pour objectif principal de réduire les embarras de circulation en organisant le déplacement des véhicules de façon optimale dans la commune.





LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM)

De même que la convention-cadre de mobilité, le plan communal de mobilité est une procédure contractuelle. La commune définit à travers le **PCM**, les axes et programmes concrets d'intervention à court et moyen termes permettant de mieux gérer les déplacements de personnes (mobilité, accessibilité et sécurité), le transport des biens et le stationnement au niveau du territoire et des voiries communales.

Il s'agit notamment d'opérer un important glissement de l'utilisation de l'automobile exclusive vers une chaîne de transport multimodal et un plus grand usage de la marche à pied, du vélo et des transports publics.

Le PCM est en quelque sorte assimilable à un plan IRIS au niveau communal. Les problèmes en matière d'environnement (bruit, pollution de l'air par exemple) et de sécurité routière doivent également être rencontrés.

Les objectifs et les mesures à mettre en œuvre proposés par le PCM se doivent de tenir compte des orientations ou obligations définies par les autres plans tels que le PRD, le PRAS, le PCD, le Plan Iris, le Plan Bruit.



CONTENU ET ÉLABORATION D'UN PLAN-DIRECTEUR DES ZONES 30

Un plan-directeur qui a comme objectif d'initialiser le processus de mise en zone 30 de toutes les voiries locales telles que définies dans le PRD, doit au minimum contenir :

- un état des lieux du statut actuel de chaque rue du réseau local et de ses caractéristiques du point de vue des fonctions de circulation et de séjour;
- la définition d'une typologie classant les voiries en fonction de leurs caractéristiques géométriques et des objectifs particuliers en matière de réduction des vitesses et du partage de l'espace public avec, pour chacune de ces catégories, une proposition d'aménagement-type à une échelle 1/200;
- l'établissement du mètre récapitulatif, l'estimation budgétaire, le relevé des contraintes, le planning et la mise en évidence des priorités;
- les dossiers de demande de permis d'urbanisme pour 3 voiries minimum destinées à être transformées en zone 30 à court terme.

Un comité d'accompagnement régional est prévu dans le but de proposer une méthodologie de travail et suivre les différentes étapes de l'élaboration du plan. Chacune des étapes doit obtenir l'aval du comité, composé de représentants des acteurs de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Des modalités de subventions ont été définies en mai 2002 (XV) mais leur validité a pris fin en décembre 2002. Après cette date, il est en effet prévu que la subvention des plan-directeurs zone 30 soit effectuée via la Convention mobilité (voir ci-avant). 15 communes, sur les 19 que comptent la région de Bruxelles-Capitale ont établi leur plan-directeur « zone 30 ».



LES ZONES 30

Le concept de 'zone 30' a été introduit et défini pour la première fois en Belgique en 1975 (XIV). Deux outils se basant sur le concept de 'zone 30' sont à la disposition des communes : le plan-directeur de zones 30 et les zones 30 aux abords d'écoles.

PLAN-DIRECTEUR DE ZONES 30



Un **PLAN-DIRECTEUR DE ZONES 30** est élaboré par la commune et a pour but principal de dissuader le trafic de transit dans le réseau de voiries locales via des aménagements limitant la vitesse des véhicules. Il met concrètement en œuvre la spécialisation des voiries inscrites au PRD qui prévoit la mise en zone 30 de toutes les voiries locales.

Une zone 30 est, comme son nom l'indique, une partie du réseau routier où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h. Elle est définie dans une ou plusieurs rues ou portion de rue où il existe une volonté de rendre la fonction de séjour dominante par rapport à la fonction de circulation. Les zones 30 sont également prévues dans le but de sécuriser la rue.

INSTALLATION DE ZONES 30 AUX ABORDS D'ÉCOLE

Le terme 'abords d'écoles' désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école, et dont le début et la fin sont délimités par les panneaux de signalisation appropriés. À dater de la rentrée scolaire 2005, la zone 30 pour les abords d'écoles devient obligatoire (XVI, XVII).



La zone 30 ne doit pas être confondue avec la 'zone résidentielle' où la vitesse est limitée à 20 km/h. Dans les zones résidentielles, aucune distinction n'est faite entre le trottoir et la voirie, la priorité est donnée au piéton. De même, il ne faut pas confondre rue en zone 30 et "rue réservée aux jeux". Cette dernière se situe dans une rue à limitation de vitesse de 50 km/h maximum et est délimitée par des barrières spéciales afin de fermer la rue le mieux possible.

LE CONTRAT DE GESTION DE LA STIB

Le contrat de gestion conclu entre le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB précise les objectifs à atteindre et les moyens alloués pour les réaliser.

Il régit les rapports entre la STIB et l'administration représentant la tutelle (l'AED – Administration de l'Équipement et des Transports) pour des périodes déterminées et renouvelables.

Il assure la pérennité d'un réseau de qualité et place logiquement le client au centre des préoccupations.

Afin d'assurer la réalisation du contrat de gestion, la STIB établit un plan d'entreprise. Ce plan est approuvé par le Conseil d'Administration, par le Comité de Gestion et par le Gouvernement de la Région.

Il précise les activités à mettre en œuvre pour réaliser le contrat de gestion et comporte les projets d'amélioration, ainsi que les plans d'investissements.

C'est l'outil de gestion et de communication qui permet d'évoluer vers la qualité au travers d'une démarche participative.





LES CONTRATS D'AXE DE LA STIB

Le concept des contrats d'axe est abordé dans le PRD et est introduit dans le **CONTRAT DE GESTION** 2001-2005 entre la STIB et la Région. Les contrats d'axe visent à développer les accords entre la Région, les communes et la STIB, afin d'accroître les performances des transports en commun sur des axes précis. Ils peuvent être étendus à d'autres partenaires publics concernés et instances telles que les comités de quartier.

Ces contrats définissent les objectifs recherchés, la nature et le phasage des interventions de chaque partenaire. Il s'agit de contrats commerciaux via lesquels, par exemple, la STIB peut obtenir qu'une partie d'une voirie régionale soit mise en site propre pour les transports en commun.

Ces contrats, ni strictement communal, ni strictement régional, prévoient des éléments contraignants pour les signataires tandis que d'autres constituent des prescriptions de référence. Leur mise en œuvre est financée par le biais de différents instruments tels que les travaux subsidiés, les budgets de la STIB, les budgets communaux et régionaux, et les accords de coopération avec le Gouvernement fédéral.



RÉFÉRENCES

RÉFÉRENCES LÉGISLATIVES

- I. Loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, publiée au Moniteur belge le 12 avril 1962.
- II. Ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme, publiée au Moniteur belge le 7 octobre 1991.
- III. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 9 avril 2004 adoptant le Code bruxellois de l'aménagement du territoire, publié au Moniteur belge du 26 mai 2004.
- IV. Ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, publiée au Moniteur belge du 26 mai 2004.
- V. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 septembre 2002 arrêtant le plan régional de développement, publié au Moniteur belge le 15 octobre 2002.
- VI. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mars 1995 arrêtant le plan régional de développement, publié au Moniteur belge le 27 mars 1995.
- VII. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 juin 2003 relatif au contenu du Plan communal de développement et à la présentation générale du dossier de base, publié au Moniteur belge le 21 décembre 1995.
- VIII. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 septembre 2003 relatif à l'octroi de subventions aux communes pour l'élaboration de leur Plan communal de Développement, publié au Moniteur belge le 21 décembre 1995.
- IX. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le Plan régional d'affectation du sol, publié au Moniteur belge le 14 juin 2001.
- X. Arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif à l'élaboration d'un plan particulier d'affectation du sol à la demande d'habitants, publié au Moniteur belge le 1er juillet 1992.
- XI. Arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 26 novembre 1992 organisant l'intervention de la Région dans les frais d'élaboration des plans particuliers d'affectation du sol, publié au Moniteur belge le 18 décembre 1992.
- XII. Arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la présentation générale du dossier de base du plan particulier d'affectation du sol, publié au Moniteur belge le 1er juillet 1992.





RÉFÉRENCES

- XIII. Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, publié au Moniteur belge du 9^r décembre 1975.
- XIV. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capital du 2 mai 2002 relatif à l'octroi de subventions aux communes pour l'élaboration d'un plan-directeur couvrant la mise en place de zones 30, zones résidentielles et piétonnes dans le réseau de quartier, publié au Moniteur belge le 7 juin 2002.
- XV. Circulaire ministérielle du 14 mai 2002 relative à l'application de la vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des écoles, publiée au Moniteur belge le 31 mai 2002.
- XVI. Arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, publié au Moniteur belge le 30 avril 2004.

AUTRES RÉFÉRENCES

- (1) Plan de déplacement IRIS de la Région, approuvé par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 16 octobre 1998.
- (2) La lutte contre le bruit urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale, plan 2000-2005, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 21 juin 2000.
- (3) Plan communal de développement, dossier de base, COOPARCH – RU, 1999.
- (4) Lignes directrices pour une convention-cadre de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, 24 octobre 2002.
- (5) Lignes directrices à respecter lors de l'élaboration d'un plan communal de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, septembre 2002.
- (6) Protocole d'accord pour la réalisation d'un plan communal de mobilité, septembre 2002.
- (7) Contrat de gestion 2001-2005 entre la Région et la STIB, signé le 5 avril 2001.

RÉFÉRENCES

OÙ TROUVER CES OUTILS ?

Le code de la route est disponible en librairie ou sur le site www.mobilit.fgov.be

Le site du Moniteur Belge : www.moniteur.be

Le site de l'Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale : www.avcb.be

Le PRD peut être consulté on-line sur le site www.prd.irisnet.be

Le PRAS également publié au Moniteur Belge est consultable sur le site www.pras.irisnet.be

Le CoBAT et le plan IRIS peuvent être obtenus respectivement auprès de l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL) et de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (AED).

