

## Good Network

### B.10 Renforcer le système de gestion dynamique du trafic

*L'ambition est de fluidifier, en maîtrisant le trafic et la congestion sur l'ensemble du réseau bruxellois via une gestion dynamique en temps réel, conformément à la vision du PRM, et en intégrant les incidents et évènements ainsi que la fluctuation de la demande de trafic au cours du temps.*

#### Bilan de mise en œuvre par la Région

##### Mise en œuvre des actions



 Équiper les axes et carrefours stratégiques d'outils d'observation du trafic : installation de caméras intelligentes et de télésurveillance en temps réel

 Prévoir des systèmes et des possibilités d'observation complémentaires pour les zones d'hypercoordination de chantier ou en cas d'incident (par exemple via l'utilisation de drones), en coopération avec Bruxelles Prévention & Sécurité et les zones de police pour assurer le maintien de l'exploitation

 Accélérer le raccordement des différents carrefours à la centrale de contrôle à distance et l'équiper d'un système de dosage du trafic, et permettre une reprise de contrôle manuelle des feux en cas d'incident

 Assurer le transfert à la Région de l'ensemble des carrefours à feux, a minima pour ceux situés sur les réseaux PLUS et CONFORT, en concertation avec les communes

 Étudier les variations et comportements des flux de trafic

 Définir et implémenter des scénarios de programmation des carrefours à feux, pour maîtriser la congestion, en cohérence avec les réseaux définis par la spécialisation multimodale des voiries, et réaménager au besoin certains carrefours en vue de simplifier leur fonctionnement

 Observer les anomalies (dispersion de trafic contraire à la vision du PRM et des PCM) et travailler à les résoudre avec les communes (voir action A.2) et les opérateurs de GPS

 Évaluer le système et le faire évoluer au regard des développements technologiques

#### Analyse de l'avancement et des freins des sous-actions

Les besoins en équipements ont été établis pour l'ensemble de la Région avec une hiérarchisation des demandes.

Pour les caméras de visualisation du trafic, un objectif de 30 caméras par an est visé. L'installation des autres équipements (comptages, détections de files, panneaux à messages variables ...) n'a pas encore été planifiée par manque de ressources (humaines et budgétaires).

Outre l'installation d'équipements, des avancées importantes ont été réalisées sur d'autres projets de récolte de données existantes (ANPR, STIB, ...), d'achat de données (FCD – Floating Car Data) et de participation à des projets européens (TEF – Testing and Experimentation Facilities, TORRES – Traffic prOcessing foR uRban EnvironmentS, ...) pour l'utilisation et la rationalisation de ces équipements.

Pour les possibilités d'observation complémentaires, des drones ont été achetés et une équipe de pilotes est en cours de formation. Ces drones pourront être activés pour différentes missions relatives à la mobilité.

Des contrôleurs du SET (Service Exploitation et Transport) sont maintenant activables pour des missions de mobilité liées aux chantiers. Des agents ont également été formés pour réaliser des observations ponctuelles sur terrain.

Une convention pour obtenir des caméras déplaçables via Safe Brussels a été négociée, mais est toujours en attente de signature.

Le raccordement des carrefours à la centrale des feux se poursuit avec un objectif d'une soixantaine par an. En 2023, 62 carrefours ont été configurés pour être mis en centrale. Les 409 carrefours connectés à cette centrale sont gérables à distance ainsi que localement.

Depuis début 2023, la permanence mobilité a vu son équipe complétée avec un nouveau rôle, les Gestionnaires de Mobilité (GM). Ceux-ci analysent la situation du trafic ou l'anticipent (chantier, évènement ...) et modifient en temps réel les feux de signalisation afin de limiter l'impact et de fluidifier le trafic. Ceci vient en complément des changements locaux (prolongation sur base de détection ...) et automatiques (scénarios de fermeture tunnel ...).

Concernant la gestion dynamique plus automatique, celle-ci s'implémente ponctuellement sur base des données disponibles (principalement FCD). Pour un déploiement à plus large échelle, elle est toujours en attente d'outils de gestion et d'équipements pour avoir des données fiables et utiles.

Il n'y a pas de projet structurel pour reprendre les carrefours à feux communaux. Ceci se fait via opportunité, volonté des communes ou de Bruxelles Mobilité.

Plusieurs scénarios ponctuels ont été encodés que ce soit pour la fermeture de tunnels, la rétention de trafic dans une zone ou favoriser des déviations alternatives. Des scénarios automatiques sur base de données FCD ont également été utilisés pour réaliser de la gestion dynamique.

Le monitoring de la situation trafic se fait en continu et est partagé aux différents partenaires. Citons par exemple :

- la participation et le suivi des études d'aménagement, quartiers apaisés ... ;
- les études réalisées sur base des données existantes (FCD, comptages en tunnel ou ponctuels ...) ;
- les observations réalisées sur place.

Ces études des variations des flux de trafic se font aussi bien en temps réel dans la salle (monitoring) qu'en différé pour des analyses et des avis.

Le manque de données actuel (données de référence, données en temps réel, caméra, comptage, détection de file, temps de parcours) constitue également un frein à ce monitoring et ces évaluations.

Par rapport à la vision de la gestion dynamique, il manque encore trop d'éléments pour l'évaluer dans sa version actuelle. Des indicateurs de performance sont en train d'être mis en place, d'autres sont prévus.

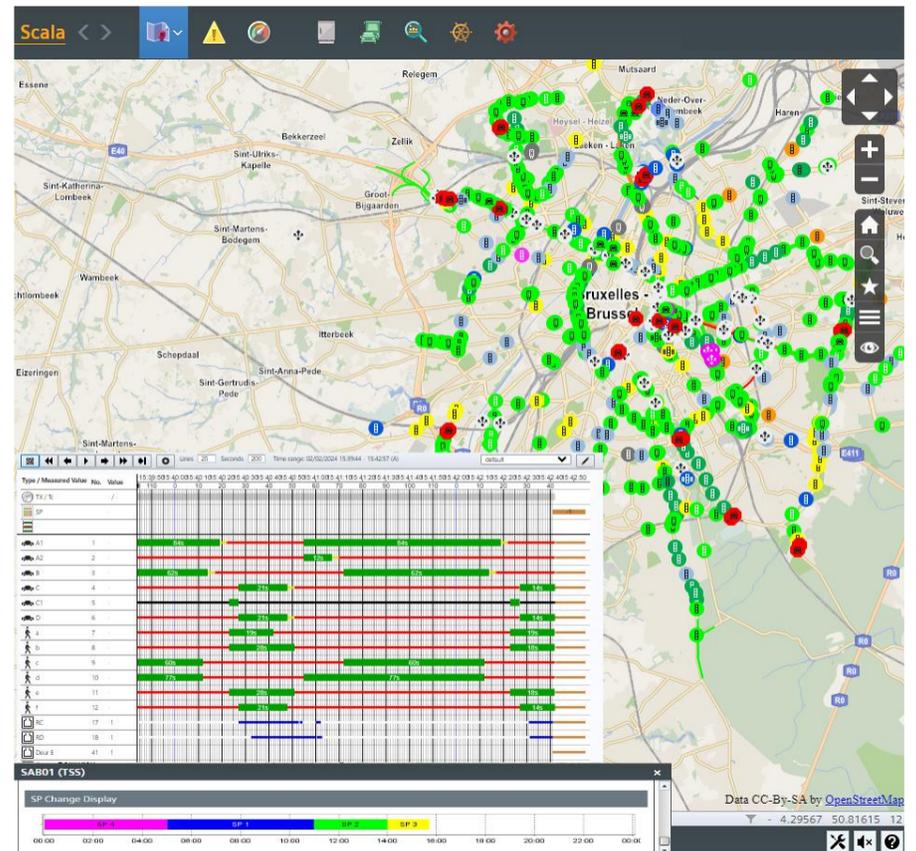
La veille technologique s'effectue de façon continue et proactive via la participation à des projets européens, des congrès ou des visites.

Afin d'intégrer ces nouvelles technologies, augmenter la réactivité, la fiabilité et le nombre d'actions entreprises, le développement d'un Système d'Aide à la Gestion du Trafic (SAGT) est en cours. Dans cette réflexion, une première interface a été développée en 2023, TAMIS. Celle-ci permet de recevoir et traiter différentes données (pour l'instant des événements de Waze ainsi que les chantiers d'Osiris). Elle génère alors des alarmes utiles à destination de la permanence mobilité afin d'augmenter le nombre d'événements détectés, améliorer la rapidité de détection et raccourcir les délais d'intervention.

### Chiffres clés

- 1 poste en salle assuré de 7h à 19h en jour ouvrable – 5 Gestionnaires
- Axes stratégiques avec premières analyses de gestion dynamique : 8 axes
- Scénarios encodés : 16 scénarios globaux
- Carrefours stratégiques gérés dynamiquement :
  - Manuellement : tous ceux connectés à la centrale - 409
  - Sur base d'horaire ou de données :
    - Localement : tous les carrefours à feux
    - Globalement : via les scénarios encodés

### Réalisations illustrées



Interface de la centrale des feux en utilisation

La mise en œuvre de cette action étant plutôt de nature régionale, il n'y a pas d'évaluation sur la mise en œuvre au niveau communal.