



Env-EB/cs-006.00

Convention environnementale

Milieuovereenkomst

entre

tussen

la Région de Bruxelles-Capitale

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

et

en

la Société Nationale des Chemins de
Fer Belges

de Nationale Maatschappij van de
Belgische Spoorwegen

relative aux

betreffende

bruit et vibrations du chemin de fer

het geluid en de trillingen afkomstig
van de spoorwegen

Signée à Bruxelles,

Le/op 24.01.2001

Ondertekend te Brussel,

Par l'adoption de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale entendait indiquer que la lutte contre le bruit devenait une priorité de la Région. L'Ordonnance habilite ainsi le Gouvernement à prendre une série de dispositions réglementaires et contraignantes visant à réduire les sources de bruit en milieu urbain et protéger la population contre les agressions sonores et vibratoires.

Parmi les sources sonores et vibratoires identifiées comme gênantes, on retrouve le bruit engendré par le trafic ferroviaire. Bruxelles compte, en effet, près de 64 km de lignes, dont une partie se retrouve à ciel ouvert fortement imbriquée dans le tissu urbain et les quartiers habités.

Les nouvelles conceptions de la ville, amenées notamment à travers le concept de "Développement Durable", font que, aujourd'hui, un nouveau modèle de développement est appelé à voir le jour. Il est basé sur la recherche d'un équilibre entre l'épanouissement de l'homme, le développement économique et la gestion durable des ressources. Cette notion se traduit par une volonté de ne plus considérer certaines nuisances comme une fatalité et par la nécessité de mettre tout en œuvre pour résoudre les conflits existants et développer un nouvel équilibre entre les diverses fonctions de la ville.

Pour trouver cet équilibre entre, d'une part, la fonction de transport par rail, indispensable à l'essor de la Région de Bruxelles-Capitale et à la viabilité de la mobilité régionale et, d'autre part, la tranquillité et la santé des populations riveraines du chemin de fer, un dialogue nécessaire et constructif doit être trouvé entre les parties en présence.

Conscients du fait que la voie réglementaire imposant de manière unilatérale des normes acoustiques à respecter par la circulation ferroviaire, sans tenir compte d'un certain principe de proportionnalité entre les intérêts en

Door de goedkeuring van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving, gaf de Brusselse Hoofdstedelijke Raad te kennen dat de strijd tegen geluidsoverlast voor het Gewest een prioriteit geworden was. Zo machtigt de ordonnantie de Regering om een aantal regelgevende en bindende maatregelen te nemen die ertoe strekken de oorzaken van geluid in een stedelijke omgeving te beperken en de bevolking te beschermen tegen hinder door geluid en trillingen.

Het geluid veroorzaakt door het spoorverkeer maakt deel uit van de bronnen van geluid en trillingen die als hinderlijk worden opgegeven. Brussel telt niet minder dan 64 km aan spoorlijnen, waarvan een deel in de open lucht dat het stedelijk weefsel en de woonzones overlapt.

De nieuwe opvattingen over de stad, met name aangebracht in het raam van de "Duurzame Ontwikkeling", maken dat er vandaag een nieuw ontwikkelingsmodel op komst is. Het resulteert uit de zoektocht naar evenwicht tussen de ontplooiing van de mens, de economische ontwikkeling en het duurzame beheer van de hulpbronnen. Dat begrip wordt weerspiegeld in het voornemen om bepaalde vormen van hinder niet meer als onvermijdelijk te beschouwen en de noodzaak alles in het werk te stellen om de bestaande conflicten op te lossen en een nieuw evenwicht te zoeken tussen de verschillende functies van de stad.

Om dat evenwicht te bereiken tussen enerzijds de functie van het transport per trein, onontbeerlijk voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de leefbaarheid van de regionale mobiliteit, en anderzijds de rust en de gezondheid van de buurtbewoners rond de spoorweg, moet er op constructieve wijze overleg worden gepleegd tussen de betrokken partijen.

Er zich van bewust dat de regelgevende weg waarbij op eenzijdige wijze geluidsnormen worden opgelegd die door het spoorverkeer in acht moeten worden genomen, zonder rekening te houden met een zekere evenredigheid tussen

jeu, ne constitue pas le chemin idéal pour rechercher cet équilibre;

Conscients du fait que la voie de la concertation, du dialogue et de l'accord négocié constitue le moyen le plus efficace pour mettre en place une politique durable et progressive de la gestion des nuisances acoustiques dues au chemin de fer en ville;

Conscients du fait que le but du présent accord est de trouver des solutions acceptables communes qui visent, d'une part, à rendre l'ambiance sonore acceptable pour les quartiers riverains des voies de chemin de fer et, d'autre part, à permettre de développer, dans de bonnes conditions, la politique ferroviaire à Bruxelles;

Conscients du fait que cet accord impliquera pour chacune des parties, des contraintes d'ordre financier, organisationnel ou encore réglementaire;

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, représenté par Monsieur Didier GOSUIN, Ministre de l'Environnement,

Et

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB), représentée par Monsieur Jean-Marie RAVIART, Administrateur directeur,

s'engagent à ce qui suit :

Article 1- Champ d'application

Le présent accord porte exclusivement sur les nuisances sonores et les vibrations engendrées par le chemin de fer dans la Région de Bruxelles-Capitale. Cela comprend :

- le bruit et les vibrations engendrées par la circulation ferroviaire, y compris la traversée des ouvrages d'art;
- le bruit engendré par l'entretien et la réparation des lignes ferroviaires existantes, ainsi que leurs abords;
- le bruit engendré par la construction

de belangen die op het spel staan, niet de ideale weg is om dat evenwicht te bereiken;

Er zich van bewust dat de weg van overleg, dialoog en overeenstemming de doeltreffendste manier is om een duurzaam en stapsgewijs beleid inzake het beheer van de geluidshinder door de spoorweg in de stad op te zetten;

Er zich van bewust dat deze overeenkomst ertoe strekt aanvaardbare gemeenschappelijke oplossingen te vinden die enerzijds leiden tot een geluidsomgeving die aanvaardbaar is voor de wijken die in de buurt van een spoorlijn liggen en anderzijds de mogelijkheid bieden het spoorbeleid in Brussel, in gunstige omstandigheden, uit te werken;

Er zich van bewust dat deze overeenkomst voor elk van de partijen financiële, organisatorische of regelgevende gevolgen zal hebben;

Verbinden de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, vertegenwoordigd door de heer Didier GOSUIN, Minister van Leefmilieu,

En

de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen (NMBS), vertegenwoordigd door de heer Jean-Marie RAVIART, Bestuurder directeur,

zich tot wat volgt :

Artikel 1 – Toepassingsgebied

Deze overeenkomst heeft uitsluitend betrekking op hinder door geluid en trillingen die wordt veroorzaakt door de spoorwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, d.w.z. :

- geluid en trillingen door spoorwegverkeer, met inbegrip van het oversteken van kunstwerken;
- geluid veroorzaakt door het onderhoud en de herstelling van de bestaande spoorlijnen en de omgeving;
- geluid veroorzaakt door de eventuele

éventuelle de nouvelles lignes
ferroviaires.

aanleg van nieuwe spoorlijnen.

Article 2 – Les partenaires exécutants

Pour l'exécution du présent accord,

la Région de Bruxelles-Capitale sera représentée par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, dénommé IBGE, sis Gulledele, 100 à 1200 Bruxelles et, le cas échéant, par l'Administration de l'Équipement et des Déplacements et l'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, sise au Centre de Communication Nord, rue du Progrès n° 80 à 1030 Bruxelles.

La Société Nationale des Chemins de fer belges sera représentée par l'Unité Centrale et de Coordination Sécurité et Environnement, sis rue de France n° 85 – section 10 à 1060 Bruxelles.

Article 3 – Détermination des objectifs de qualité

La Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB réaffirment, en vertu de la Constitution du peuple belge, que chaque citoyen a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. Ce droit comporte notamment le droit à un environnement sain.

Elles adhèrent au principe qui précise que la propriété implique le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements ou un usage empêchant les autres de jouir de leurs droits.

Il y donc lieu de développer un droit du citoyen à jouir d'un environnement sonore sain qui tienne compte d'une certaine réalité technico-économique. Ce droit doit en outre se baser sur les preuves scientifiques concernant les conséquences néfastes de la pollution sonore sur la santé.

Artikel 2 – Uitvoerende partners

Voor de uitvoering van deze overeenkomst

zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden vertegenwoordigd door het Brussels Instituut voor Milieubeheer, BIM geheten, Gulledele 100 te 1200 Brussel, en in voorkomend geval, door het Bestuur Uitrusting en Vervoer en het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Communicatiecentrum Noord, Vooruitgangsstraat 80 te 1030 Brussel.

De Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen zal worden vertegenwoordigd door de Centrale en Coördinatie-eenheid Veiligheid en Milieu, gelegen in de Frankrijkstraat 85 – sectie 10 te 1060 Brussel.

Artikel 3 – Bepalen van de kwaliteitsdoelstellingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS herbevestigen, krachtens de Grondwet van het Belgische volk, dat elke burger het recht heeft op een menswaardig bestaan. Dat recht omvat met name het recht op een gezonde leefomgeving.

Ze ondersteunen het principe volgens welk eigendom het recht inhoudt op de meest absolute wijze te genieten van en te beschikken over de zaken, voor zover er geen gebruik van wordt gemaakt op een wijze die verboden is door de wetten of de reglementen of op een wijze die de anderen verhindert hun rechten te genieten.

Er dient dus te worden gestreefd naar het recht van de burger om een gezonde geluidsomgeving te kunnen genieten die in zekere mate rekening houdt met een technisch-economische werkelijkheid. Dat recht moet onder meer gegrond zijn op de wetenschappelijke bewijzen aangaande de negatieve gevolgen van de geluidsoverlast voor de gezondheid.

L'action normative des pouvoirs publics, instrument d'expression de ce droit, ne peut être excessive, c'est-à-dire telle qu'aucun moyen technique ne permette d'assurer le respect des règles. Il existe un principe de proportionnalité à respecter. En outre, il faudra tenir compte des spécificités de la gêne au bruit engendré par le trafic ferroviaire qui ne peut, pour un niveau $L_{Aeq,t}$ équivalent, être strictement comparé au bruit engendré par la circulation automobile.

De numererende actie van de overheid, het instrument waardoor dat recht tot uitdrukking komt, mag niet buitensporig zijn, d.w.z. op zo een manier dat geen enkel technisch middel het mogelijk maakt de regels in acht te nemen. Er bestaat een evenredigheidsbeginsel dat in acht moet worden genomen. Er moet bovendien rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van het door het spoorverkeer voortgebrachte geluid dat, voor een equivalent niveau $L_{Aeq,t}$, niet strikt vergeleken mag worden met het geluid dat door het wegverkeer wordt voortgebracht.

Bien qu'il soit difficile d'établir une corrélation directe et univoque entre le niveau de bruit et les perturbations de la santé ou encore la qualité de la vie, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande, dans une optique idéale de protection des populations et de leurs habitations, les valeurs suivantes :

Hoewel het moeilijk is een rechtstreeks en eenduidig onderling verband te leggen tussen het geluidsniveau en de hinder voor de gezondheid of de levenskwaliteit, beveelt de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) vanuit een ideale optiek inzake bescherming van de bevolking en haar woning de volgende waarden aan :

Objectifs de qualité acoustique
Doelstellingen inzake akoestische kwaliteit

Recommandations Aanbevelingen OMS/ WGO	Jour/Dag	Jour/Dag	Nuit/Nacht	Nuit/Nacht
	Intérieur Binnen Local de repos et d'étude Rust - of studieruimte	Extérieur au droit des façades Buiten aan de gevels	Intérieur Binnen	Extérieur au droit des façades Buiten aan de gevels
Valeur guide – $L_{Aeq,8h}$ Richtwaarde	30 dB(A)		30 dB(A)	
Valeur à ne pas dépasser – $L_{Aeq,8h}$		50 dB(A)		45 dB(A)
Niet te overschrijden waarde				
Valeur maximale $L_{A,max}$ Maximale waarde		55 dB(A)	45 dB(A)	

La Région de Bruxelles-Capitale est consciente de l'idéal que constituent ces valeurs et ne peut envisager de les atteindre que dans une perspective à long terme. Néanmoins, la Région et la SNCB estiment qu'il est de leur responsabilité de déterminer un seuil limite reconnu à partir duquel le niveau de bruit est considéré comme excessif et nécessite une intervention :

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zich bewust van het idealistische aspect dat die waarden inhouden en streeft er enkel naar ze op lange termijn te bereiken. Het Gewest en de NMBS achten het niettemin hun verantwoordelijkheid een erkende grenswaarde te bepalen waarboven het geluidsniveau als buitensporig wordt beschouwd en aldus initiatieven moeten worden genomen :

	Jour/Dag (L _{Aeq} 5p,7h00-22h00)		Nuit/Nacht (L _{Aeq} 5p,22h00-7h00)	
	Intérieur Binnen Local de repos et d'étude Rust- en studieruimte	Extérieur au droit des façades Buiten aan de gevels	Intérieur Binnen Local de repos Rustruimte	Extérieur au droit des façades Buiten aan de gevels
Objectifs à atteindre après assainissement Na sanering te bereiken doelstellingen	45 dB(A)	65 dB(A)	40 dB(A)	60 dB(A)
Seuil limite à ne pas dépasser Niet te overschrijden grenswaarde		70 dB(A)		65 dB(A)
Seuil d'intervention urgente Dringende- interventiedrempel		73 dB(A)		68 dB(A)

Il s'agit de valeurs de référence qui doivent guider l'action des pouvoirs publics.

Même s'il n'est pas toujours possible de respecter à l'avenir ces valeurs de référence, particulièrement à l'extérieur, elles doivent constituer l'objectif d'une politique commune de réduction du bruit. La priorité doit rester la protection des habitations et de leur habitabilité en fonction du bruit.

Het betreft hier richtwaarden die de initiatieven van de overheid moet sturen.

Zelfs al zal het niet altijd mogelijk zijn in de toekomst die richtwaarden in acht te nemen, vooral niet buiten, ze moeten het richtdoel vormen van een gemeenschappelijk beleid voor geluidsbeperving. De aandacht moet in de eerste plaats blijven uitgaan naar de bescherming van de woningen en hun bewoonbaarheid in het licht van het geluid.

En ce qui concerne les vibrations, la norme ISO2631 et la norme DIN 4150 – Partie 2 (1992) constituent la référence en vigueur.

Ce faisant et dans un délai de deux ans, les parties s'engagent à :

- étudier les normes acoustiques et vibratoires relatives à la circulation ferroviaire utilisées dans d'autres pays européens et leur applicabilité au milieu urbain de Bruxelles-Capitale;
- sur cette base, proposer pour les périodes de jour et de nuit des seuils acoustiques à respecter par la SNCB et leur programmation dans le temps;
- évaluer les impacts technico-économiques des seuils proposés;
- tester, par des campagnes de mesures réalisées par l'IBGE, la praticabilité des seuils proposés.

A terme, les normes acoustiques et vibratoires seront précisées dans un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Article 4 – Etat général de la situation

Afin d'objectiver la situation acoustique globale due au trafic ferroviaire dans la Région de Bruxelles-Capitale et son évolution dans le temps, les parties s'engagent :

Pour la SNCB :

- à fournir toutes les informations disponibles nécessaires (intensité, typologie du trafic ferroviaire par tronçon, créneaux horaires, ...), à la mise à jour du cadastre du bruit du chemin de fer bruxellois et à son calibrage;

Wat de trillingen betreft, is de ISO2631-norm en de DIN 4150 – Deel 2 (1992)-norm de te hanteren norm.

Zodoende en binnen een termijn van twee jaar, verbinden de partijen er zich toe :

- de geluids- en trillingennormen voor het spoorwegverkeer die in andere Europese landen worden gehanteerd en hun toepasbaarheid in de stedelijke omgeving van Brussel-Hoofdstad te bestuderen;
- op grond daarvan voor zowel de dag als de nacht definitieve voorstellen te doen inzake de door de NMBS in acht te nemen geluidsnormen en hun programmering in de tijd;
- de technisch-economische effecten van de voorgestelde normen te evalueren;
- door middel van door het BIM uitgevoerde metingen de toepasbaarheid van de voorgestelde normen te testen.

Op termijn worden de geluids- en trillingennormen gepreciseerd in een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Artikel 4 – Algemene toestand

Om de algemene geluidstoestanden ingevolge het spoorverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de evolutie ervan in de tijd te objectiveren, verbinden de partijen er zich toe :

Voor de NMBS :

- alle beschikbare informatie te verstrekken (intensiteit, typologie van het spoorverkeer per baanvak, uren ...) die nodig is voor de actualisering van het geluidskadaster van de Brusselse spoorwegen en het ijken ervan;

- à autoriser l'IBGE à installer sur le domaine SNCB deux stations de mesures du bruit et des vibrations le long des voies bruxelloises de chemin de fer, les raccordements électriques et téléphoniques étant à charge de la SNCB;
- autoriser l'IBGE à réaliser toute campagne de mesures jugée nécessaire.

Pour l'IBGE :

- mettre à jour, sur la base des informations fournies par la SNCB, le cadastre du bruit du chemin de fer bruxellois, y compris son calibrage;
- installer deux stations de mesures à des endroits judicieusement choisis pour caractériser le bruit du chemin de fer bruxellois et son évolution dans le temps;
- autoriser l'accès à la SNCB aux informations recueillies par les stations de mesures;
- sur la base des informations fournies par le cadastre et de celles récoltées dans le cadre de la préparation du Plan Régional d'Affectation du Sol, estimer et localiser la population influencée par le bruit du chemin de fer.

Pour l'IBGE et la SNCB conjointement :

- publier régulièrement un état de la situation liée au bruit du chemin de fer à Bruxelles et de son évolution. Le premier rapport sera publié en 2002, et les suivants tous les 30 mois.

Les parties s'entendent pour qu'aucune des informations recueillies et traitées dans le cadre du présent article ne soit divulguée sans une consultation préalable de l'autre partie. Dans la mesure du possible, les parties s'entendent pour

- het BIM toestemming te geven op NMBS-terreinen langs de Brusselse spoorwegen twee meetstations voor geluid en trillingen te installeren, waarbij de elektrische en telefoonaansluitingen ten laste van de NMBS vallen;
- het BIM toestemming te geven alle meetcampagnes op te zetten die noodzakelijk worden geacht.

Voor het BIM :

- op grond van de informatie van de NMBS het geluidskadaster van de Brusselse spoorwegen te actualiseren en te ijken;
- twee meetstations te installeren op oordeelkundig gekozen plaatsen om het geluid ingevolge de Brusselse spoorwegen en de evolutie ervan in de tijd te karakteriseren;
- de NMBS toegang te verschaffen tot de informatie die door de meetstations wordt verzameld;
- op basis van de informatie uit het kadaster en die welke werd verzameld in de voorbereidingsfase van het Gewestelijk Bestemmingsplan, de bevolking in te schatten en te lokaliseren die door het geluid van de spoorwegen wordt beïnvloed.

Voor het BIM en de NMBS samen :

- geregeld een stand van zaken aangaande het geluid ingevolge de spoorwegen in Brussel en de evolutie te publiceren. Het eerste verslag zal in 2002 worden gepubliceerd en vervolgens om de 30 maanden.

De partijen komen met elkaar overeen dat geen van de informatie-elementen die werden verzameld en verwerkt in het raam van dit artikel bekend worden gemaakt zonder vooraf de andere partij te hebben geraadpleegd. In de

obtenir un consensus sur les informations publiées.

Article 5 – Mesures préventives d'aménagement du territoire

Afin d'éviter de créer de nouvelles situations de conflit acoustique et vibratoire le long des voies de chemin de fer, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à adapter les outils réglementaires existants, en vue d'assurer une limitation maximale d'exposition aux bruits et vibration dans une zone minimale de 50 mètres de part et d'autre des voies de chemin de fer situées à ciel ouvert et également par rapport au trafic en tunnel. Ceci implique que les mécanismes suivants seront intégrés dans les instruments de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme :

- imposition de normes d'isolation acoustique et vibratoire à l'égard des constructions riveraines des infrastructures ferroviaires;
- dans toutes les zones et dans un périmètre de 50 mètres de part et d'autre des voies de chemin de fer à ciel ouvert et dans des zones à trafic en tunnel, les constructions de bâtiments à destination du logement ou d'autres activités sensibles au bruit et aux vibrations sont autorisées, à condition d'offrir un degré d'isolation acoustique et vibratoire suffisant;
- promotion de construction de bâtiments affectés à des activités non sensibles;
- vérification des mesures de précaution pour empêcher l'apparition de phénomènes de réverbération acoustique du bruit du chemin de fer.

mate van het mogelijke verbinden de partijen er zich toe een consensus over de gepubliceerde informatie te bereiken.

Artikel 5 – Preventiemaatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening

Om nieuwe conflictsituaties inzake geluids- en trillingenhinder langs de spoorwegen te voorkomen, verbindt de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er zich toe de bestaande reglementaire instrumenten aan te passen om ervoor te zorgen dat, in een zone van minimum 50 meter aan weerszijden van de spoorweg in de open lucht en ook ten overstaan van spoorverkeer in tunnel, de blootstellingsgrens aan geluidshinder en trillingen maximaal beperkt wordt. Dat veronderstelt dat de volgende mechanismen zullen worden geïntegreerd in de instrumenten voor ruimtelijke ordening en stedenbouw :

- opleggen van normen voor isolatie tegen geluid en trillingen voor constructies in de buurt van de spoorweginfrastructuur;
- in alle zones en in zones van minimum 50 meter aan weerszijden van de spoorweg in de open lucht alsook in de zones met spoorverkeer in tunnel mogen er gebouwen bestemd voor het wonen of andere geluids- en trillingengevoelige activiteiten worden gebouwd mits er voldaan wordt aan een behoorlijke isolatie tegen geluiden en trillingen;
- bevorderen van het bouwen van gebouwen voor niet-gevoelige activiteiten;
- controleren van de voorzorgsmaatregelen om het opduiken van verschijnselen van akoestische weerkaatsing van de spoorweg te voorkomen.

Article 6 - Mesures préventives de politique ferroviaire

Les parties en présence s'accordent sur l'application d'un principe d'évaluation préalable des incidences relatives aux modifications structurelles importantes du trafic ferroviaire comme précisé ci-dessous.

- Ce principe s'applique en tout cas à toute nouvelle infrastructure, nécessitant un permis d'urbanisme et une étude d'incidences préalable en application de la réglementation bruxelloise. Il est entendu que l'évaluation des incidences acoustiques liées au développement des infrastructures devra tenir compte de l'utilisation des voies correspondant au scénario d'exploitation du trafic le plus chargé acoustiquement.
- Ce principe s'applique également lors de la conception de nouveaux scénarios globaux d'exploitation des voies de chemin de fer sur la Région (RER,...), portant notamment sur l'augmentation des fréquences, des vitesses, le renouvellement du matériel roulant ou de l'occupation de créneaux horaires actuellement libres. Dans ce cadre, une évaluation des impacts acoustiques sera réalisée.

Afin de mettre en œuvre le présent article, la SNCB communiquera les nouveaux scénarios globaux d'exploitation envisagés.

Article 7 – Mesures préventives de gestion ferroviaire

La SNCB s'engage, dans un délai de deux ans, à présenter un programme de gestion acoustique de la circulation ferroviaire à Bruxelles. Ce programme, réactualisé périodiquement, reprendra l'ensemble des mesures prises par la SNCB et leur délai de mise en œuvre pour prendre en compte la composante bruit dans sa gestion et portera notamment sur :

Artikel 6 – Preventiemaatregelen inzake spoorwegbeleid

De betrokken partijen verbinden zich tot de toepassing van het principe van een voorafgaande evaluatie van de effecten aangaande belangrijke structurele wijzigingen van het spoorverkeer zoals hieronder bepaald.

- Dit principe is in elk geval van toepassing op elke nieuwe infrastructuur, waarvoor een stedenbouwkundige vergunning en een voorafgaande effectenstudie vereist zijn met toepassing van de Brusselse regels. Bij de evaluatie van de akoestische effecten die verbonden zijn aan de ontwikkeling van de infrastructuur zal rekening moeten worden gehouden met het gebruik van wegen die overeenkomen met de exploitatiescenario's van het meest akoestisch belaste verkeer.
- Dit principe is tevens van toepassing bij de uitwerking van nieuwe algemene exploitatiescenario's voor de spoorwegen in het Gewest (GEN,...), met name betreffende de toename van de frequenties en de snelheid, de vernieuwing van rollend materieel of de bezetting van periodes die momenteel vrij zijn. In dat verband wordt een evaluatie van de geluidseffecten uitgevoerd.

Om dit artikel ten uitvoer te brengen, zal de NMBS de nieuwe algemene exploitatiescenario's waaraan wordt gedacht, meedelen.

Artikel 7 – Preventiemaatregelen inzake spoorwegbeheer

De NMBS verbindt er zich toe binnen een termijn van twee jaar een programma voor geluidsbeheer voor het spoorverkeer in Brussel voor te leggen. Dat periodiek geactualiseerde programma zal het geheel van maatregelen overnemen dat door de NMBS is genomen alsook de tijd die nodig is om ze ten uitvoer te leggen om rekening te houden met het bestanddeel geluid in het beheer en zal met name betrekking hebben op :

- l'intégration de critères acoustiques dans le choix des technologies disponibles relatives aux convois et à la conception, la pose, l'entretien, la réparation et le remplacement des voies et de leurs équipements;
- les caractéristiques de gestion (ligne, vitesse, créneaux horaires) des convois particulièrement bruyants.

Article 8 – Mesures préventives relatives aux chantiers d'entretien et de renouvellement des infrastructures ferroviaires et de leurs abords, à proximité des zones habitées

L'intensité du trafic ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale est telle qu'il n'est pas envisageable en journée de procéder à des travaux sans perturber gravement le trafic ferroviaire. Conscient de cette contrainte, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à améliorer le régime particulier relatif à la gestion des chantiers du chemin de fer.

Les parties s'accordent sur le principe d'une information préalable des riverains et des autorités communales concernées lors de travaux d'entretien et de renouvellement entrepris par la SNCB.

En tout état de cause, la SNCB s'engage, pour tous les travaux de nuit bruyants programmés entre 22h et 6h, à informer, d'une part, l'IBGE et les autorités communales concernées et, d'autre part, par un courrier distribué en toutes boîtes, les riverains susceptibles d'être gênés.

L'information, communiquée au moins 5 jours avant le début des travaux programmés, doit préciser la durée, les horaires, l'étendue et la nature des travaux, ainsi que l'importance des nuisances sonores générées par ces travaux et toutes autres informations utiles: le n° de téléphone du responsable de chantier accessible durant les heures de fonctionnement, etc.

- de l'intégration van de geluidscriteria in de keuze van de beschikbare technologieën met betrekking tot de treinen en het ontwerp, de aanleg, het onderhoud, de herstelling en de vervanging van sporen en hun uitrustingen;
- de beheerskenmerken (lijn, snelheid, uren) van de bijzonder luidruchtige treinen.

Artikel 8 – Preventiemaatregelen betreffende de werken voor onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en omgeving, in de nabijheid van woonzones

De intensiteit van het spoorverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt niet de mogelijkheid tijdens de dag over te gaan tot werkzaamheden zonder daarbij het spoorverkeer ernstig te verstoren. Zich bewust van die hinderpaal, verbindt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering er zich toe het specifiek systeem te verbeteren voor het beheer van de werkzaamheden bij het spoor.

De partijen verbinden zich tot het principe van voorafgaand informeren van de buurtbewoners en de bij de NMBS-werkzaamheden voor onderhoud en vernieuwing betrokken gemeentelijke instanties.

De NMBS verbindt er zich in elk geval toe voor alle geplande luidruchtige nachtelijke werkzaamheden tussen 22u en 6u enerzijds het BIM en de betrokken gemeentelijke instanties in te lichten en anderzijds, via een bericht in de brievenbus, de buurtbewoners die hinder kunnen ondervinden.

De informatie, minstens 5 dagen voor het begin van de geplande werkzaamheden meegedeeld, moet de duur, de uren, de omvang en de aard van de werkzaamheden preciseren, alsook de ernst van de voortgebrachte geluidshinder en alle andere nuttige inlichtingen: het telefoonnummer van de persoon die tijdens de werkuren verantwoordelijk is voor de werkzaamheden enz.

La SNCB et l'IBGE organiseront conjointement un "audit" relatif à l'organisation des chantiers et s'accorderont, dans un délai de deux ans, sur les mesures à prendre en vue de minimiser les nuisances sonores, tenant compte du principe de réalisme technico-économique. En outre, une liste des travaux soumis aux mesures particulières de publicité précitée sera établie. Dans ce cadre, la SNCB s'engage à fournir toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension de l'organisation des chantiers et à autoriser les visites de chantier.

Article 9 – Plan d'assainissement des points noirs

Conscients qu'un certain nombre d'endroits situés le long des voies ferrées font l'objet de plaintes répétées de la part de la population riveraine, les parties contractantes s'engagent :

- à tenir à jour un registre des plaintes et d'en publier une synthèse à l'occasion de la publication régulière d'un état de la situation acoustique des voies ferrées à Bruxelles et de son évolution, prévue à l'article 4;
- à procéder à une étude acoustique (le cas échéant, par l'intermédiaire de l'IBGE) des sites les plus problématiques (les points noirs) afin d'objectiver les nuisances subies par les riverains et, le cas échéant, d'identifier les solutions potentielles.

Les points noirs suivants devront être traités en priorité et faire l'objet d'une étude approfondie. Au cas où un assainissement s'avérerait nécessaire, celui-ci sera conçu en collaboration avec l'IBGE.

- les ponts métalliques qui enjambent l'avenue de l'Exposition;

De NMBS en het BIM organiseren samen een audit aangaande de organisatie van de werkzaamheden en komen binnen een termijn van twee jaar overeen over de te nemen maatregelen voor het minimaliseren van de geluidshinder, rekening houdend met het principe van technisch-economisch realisme. Bovendien wordt een lijst opgesteld van de werkzaamheden die onderworpen zijn aan de speciale regelen van voorafgaande openbaarmaking. De NMBS verbindt er zich in dat verband toe alle nodige informatie te verschaffen voor het goede begrip van de werkzaamheden en voor het bezoeken van de werkzaamheden.

Artikel 9 – Saneringsplan voor de zwarte punten

Er zich van bewust dat een aantal plaatsen langs de spoorwegen het voorwerp zijn van herhaalde klachten van de buurtbewoners, verbinden de partijen er zich toe :

- een klachtenregister bij te houden waarvan ze een samenvatting publiceren naar aanleiding van de geregelde publicatie van een stand van zaken van de geluidssituatie van de spoorwegen in Brussel en de evolutie ervan, als bepaald in artikel 4;
- over te gaan tot een geluidsonderzoek (in voorkomend geval via het BIM) aangaande de probleemsites (de zwarte punten) om de hinder te kunnen objectiveren die de buurtbewoners ondergaan en eventueel mogelijke oplossingen aan te dragen.

Tot de eerste geïdentificeerde zwarte punten waarnaar grondig onderzoek moet gebeuren (indien men genoodzaakt wordt te saneren zal dit samen met het BIM worden uitgewerkt), behoren o.a. :

- de ijzeren bruggen over de Tentoonstellingslaan;

- Boitsfort : la gare et le clos des Chênes; sur la ligne L161, le tronçon "rue des archives - av. Emile Van Becelaere"; sur la ligne L26 et L161, le quartier "avenue des Taillis - drève de Weigélias - av. Marie Clothilde";
- le site du Vogelenzang à Anderlecht;
- à Etterbeek, les zones habitées le long de la ligne 26;
- à Evere, les zones de conflit sur la ligne 26 entre le bd Wahis et l'av. Bordet;
- à Auderghem : les sections avenue du Paepedelle, rue des Trois Ponts et suivantes de la ligne 26;
- à Schaerbeek : la portion de la ligne 26 au-delà du square Plasky ainsi que de la Cage aux Ours (place Verboeckhoven) et la gare de Schaerbeek;
- à Berchem, le tronçon de la ligne 50 traversant la commune.
- het station van Bosvoorde en Eikhove, op lijn L161, het spoorweggedeelte tussen de «Archiefstraat - Emile Van Becelaerelaan » ; op lijn L26 en L161, de wijk « Hakhoutlaan-Weigeliasdreef – Marie-Clothildelaan » ;
- de Vogelenzang te Anderlecht ;
- de woonzones langs lijn 26 te Etterbeek ;
- de conflictgebieden op lijn 26 tussen de Wahis- en de Bordetlaan te Evere;
- te Oudergem, het spoorweggedeelte Papendelle, Drie bruggen en volgende van lijn 26 ;
- te Schaarbeek : het spoorweggedeelte van lijn 26 na de Plaskysquare net als de Berenkooi (Verboeckhovenplein) en het Schaarbeekse station;
- te Berchem, het spoorweggedeelte van lijn 50 dat dwars door de gemeente loopt.

Pour rappel, les points noirs correspondent à des zones habitées ou occupées où il y a soit une concentration de sources de bruit, soit un nombre élevé de plaintes liées au bruit.

La reconnaissance d'un point noir n'implique cependant pas qu'un assainissement soit absolument nécessaire mais plutôt qu'une étude objective et approfondie doit être réalisée.

La liste des points potentiels ou avérés sera revue périodiquement.

Si après avoir envisagé toutes les solutions technico-économiques possibles d'un point noir précis on ne pouvait réduire à la source le bruit ferroviaire à un niveau acceptable, un mécanisme de financement de l'isolation acoustique des habitations serait alors mis en œuvre. Des solutions d'expropriation devront être envisagées comme ultime recours.

Ter herinnering, zwarte punten komen overeen met bewoonde of bezette zones waar er ofwel een concentratie van geluidsbronnen is, ofwel een hoog aantal klachten over geluid.

De erkenning van een zwart punt veronderstelt niet noodzakelijk dat er absoluut een sanering moet worden uitgevoerd, maar veeleer dat een objectief en diepgaand onderzoek moet worden uitgevoerd.

De lijst van potentiële of bestaande punten wordt regelmatig geactualiseerd.

Als na het analyseren van alle technisch-economische oplossingen voor een bepaald zwart punt, het geluid afkomstig van de spoorwegen aan de bron niet tot een aanvaardbaar niveau kan worden teruggebracht, zal gebruik worden gemaakt van een financieringsmechanisme voor de geluidsisolatie van de woningen. Als laatste middel moet worden gedacht aan onteigening.

Article 10 – Engagements financiers respectifs

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à mettre à disposition du présent accord les moyens matériels et humains, l'expertise et toute l'information disponible nécessaire au sein de l'IBGE pour l'exécution du présent accord. Cela implique également, le cas échéant, la réalisation, par les services de l'IBGE, d'un certain nombre d'études acoustiques. A titre indicatif, l'implication de l'IBGE est évaluée à environ un agent mi-temps par an.

Lorsqu'une sous-traitance vers des bureaux d'études ou des expertises spécialisées seront jugées nécessaires et acceptées par les deux parties, les coûts seront partagés à hauteur de 50 % pour chacune des parties.

Lorsque des investissements de correction à la source des impacts acoustiques dus au trafic ferroviaire seront nécessaires, ils seront pris en charge par la SNCB sauf convention existante contraire. Conformément au contrat de gestion entre la SNCB et l'état fédéral, les investissements relevant des missions de service public de la SNCB devront être à charge de l'état fédéral.

Pour toute nouvelle infrastructure soumise à permis d'urbanisme et afin de garantir le respect des conditions environnementales de l'infrastructure autorisée, une convention spécifique à l'infrastructure sera négociée et conclue entre les parties avant le dépôt de la demande de permis y relatif.

Chaque convention spécifique devra au minimum préciser les objectifs de qualité à atteindre, les mesures envisagées, les mécanismes de suivi du respect de l'accord, la programmation et le mode de financement. Elle sera rédigée dans le même esprit que la présente convention.

Artikel 10 – Respectievelijke financiële verbintenissen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering verbindt er zich toe alle noodzakelijke materiële en menselijke middelen, alle deskundigheid en alle informatie ter beschikking te stellen van het BIM voor de uitvoering van deze overeenkomst. Dat omvat in voorkomend geval ook de uitvoering, door de diensten van het BIM, van een aantal geluidsonderzoeken. De bijdrage van het BIM wordt bijvoorbeeld op ongeveer een halfijds personeelslid per jaar geraamd.

Als een onderaanneming via adviesbureaus of gespecialiseerde deskundigenonderzoeken noodzakelijk wordt geacht en door beide partijen wordt aanvaard, neemt elk van de partijen 50 % van de kosten op zich.

Als corrigerende investeringen nodig zijn voor ingrepen aan de bron op het vlak van geluidshinder afkomstig van de spoorwegen, vallen ze ten laste van de NMBS, behalve als er een overeenkomst bestaat die het anders bepaalt. Overeenkomstig de beheersovereenkomst tussen de NMBS en de federale overheid, moeten de investeringen ingevolge de dienstverlenende opdracht van de NMBS ten laste van de federale overheid vallen.

Voor elke nieuwe spoorweginfrastructuur die aan een stedenbouwkundige vergunning onderworpen is en om de inachtneming van de milieuvoorwaarden van de toegestane infrastructuur te waarborgen, zal een voor de infrastructuur specifieke overeenkomst tussen de betrokken partijen worden gesloten vóór de indiening van de aanvraag van de vergunning terzake.

Elke specifieke overeenkomst moet minstens de te verwezenlijken kwaliteitsdoelstellingen, de geplande maatregelen, de mechanismen voor de follow-up van de inachtneming van de overeenkomst, het programma en de financieringswijze preciseren. Ze zal worden opgesteld in dezelfde geest als deze overeenkomst.

Lorsque, après étude acoustique, des points noirs sont reconnus sur des tronçons de chemin de fer existants, des mesures de protection acoustique ou, dans les cas extrêmes, une expropriation des logements, sera envisagée.

La Région et la SNCB se concerteront pour trouver le moyen de répondre financièrement aux attentes de la population. Dans ce cadre, la Région assurera également sa part de responsabilité.

Après deux ans de mise en œuvre de la présente convention, l'IBGE et la SNCB procéderont à une évaluation des besoins financiers pour la constitution d'un fonds d'intervention pour l'isolation acoustique des bâtiments affectés au logement.

Sur les modalités de constitution de ce fonds et les critères et procédures d'attribution, la Région se concertera avec le Gouvernement fédéral.

Article 11 - Transparence et concertation avec les habitants riverains

L'action des parties en présence doit être basée sur la confiance que les citoyens peuvent avoir dans les pouvoirs publics. Cette confiance part d'abord et avant tout d'un souci de clarté et de transparence dont les pouvoirs publics doivent pouvoir leur témoigner. Dès lors, la Région et la SNCB s'engagent à rendre leurs actions claires et transparentes et à motiver leurs décisions.

La Région mettra sur pied un comité de concertation qui réunira les communes et la Région (IBGE, AATL, AED) et la SNCB.

Les objectifs de ce comité sont :

- créer un climat de confiance et de respect mutuel entre toutes les parties concernées;
- offrir à chacune des parties la possibilité d'exprimer son point de vue;

Indien na een akoestisch onderzoek zwarte punten op bestaande spoorverbindingen erkend worden, zullen akoestische beschermingsmaatregelen of, in uiterste gevallen, een onteigening van de woningen worden overwogen.

Het Gewest en de NMBS zullen overleg plegen om de manier te vinden waarop financieel kan worden tegemoetgekomen aan de verwachtingen van de bevolking. In dat verband neemt ook het Gewest zijn deel van de verantwoordelijkheid op.

Na twee jaar tenuitvoerlegging van deze overeenkomst zullen het BIM en de NMBS de geldmiddelen inschatten die nodig zijn om een interventiefonds aan te leggen dat aangesproken wordt om de woongebouwen akoestisch te isoleren.

Over de wijze waarop dit fonds wordt aangelegd en over de toewijzingscriteria en - procedures zal het Gewest overleg plegen met de federale overheid.

Artikel 11 - Duidelijkheid en overleg met de buurtbewoners

De initiatieven van de betrokken partijen moeten stoelen op het vertrouwen dat de burgers in de overheid kunnen hebben. Dat vertrouwen komt in de eerste plaats vanuit een streven naar duidelijkheid en doorzichtigheid waarvan de overheid blijf moet kunnen geven. Het Gewest en de NMBS verbinden er zich bijgevolg toe hun initiatieven duidelijk en doorzichtig te houden en hun beslissingen met redenen te omkleden.

Het Gewest zal een overlegcomité met de gemeenten en het Gewest (BIM, BROH, BUV), en de NMBS oprichten.

Dat comité heeft als doel :

- een sfeer van vertrouwen en wederzijds respect tussen de betrokken partijen te scheppen;
- aan elk van de partijen de mogelijkheid te bieden aan haar standpunt uiting te geven;

- présenter les informations, les propositions et l'état d'avancement des travaux prévus par le présent accord et, le cas échéant, les amender.

Le Comité de concertation, présidé par la Région, se réunira au minimum deux fois par an.

A la demande des autorités communales, des séances d'information peuvent être organisées pour les populations concernées.

Article 12 – Respects des règles de droit

Le présent accord ne dispense en rien la SNCB de respecter les règles de droit et les procédures administratives en vigueur dans la Région de Bruxelles-Capitale pour l'obtention d'un quelconque permis ou de tout autre élément défini par la loi.

Article 13 – Evaluation

Tous les 30 mois, l'IBGE présentera au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale un rapport d'évaluation de la mise en œuvre du présent accord, accompagné d'une réaction officielle de la SNCB.

Sur cette base, les deux parties évalueront la nécessité de dénoncer l'accord, de le renégocier ou de poursuivre les travaux entrepris. Dans le cas où cette convention serait dénoncée, un préavis de 6 mois doit être respecté.

Article 14 – Comité d'accompagnement

Pour le suivi de la bonne exécution du présent accord, il est créé un comité d'accompagnement, composé d'un représentant de l'IBGE, de la SNCB, d'un représentant du Ministre de l'Environnement, d'un représentant du Ministre du Logement et d'un représentant du Service A1 de l'AED. Ce comité se réunira au moins deux fois par an et aura pour tâche :

- de l'information, de proposer et de formuler des vœux et des recommandations en matière de travaux, de mesures et de procédures, de veiller à ce que les travaux, les mesures et les procédures soient conformes aux engagements pris par le présent accord et, le cas échéant, de proposer des modifications à ces engagements.

Het Overlegcomité, voorgezeten door het Gewest, komt minstens tweemaal per jaar samen.

Op vraag van de gemeenten kunnen voor de betrokken buurtbewoners informatiesessies worden georganiseerd.

Artikel 12 – Inachtneming van de wettelijke voorschriften

Deze overeenkomst stelt de NMBS niet vrij van haar plicht om de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vigerende wettelijke voorschriften en administratieve procedures voor het verkrijgen van onverschillig welke vergunning of elk ander door de wet voorgeschreven element, na te leven.

Artikel 13 – Evaluatie

Om de 30 maanden legt het BIM de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een evaluatieverslag voor over de uitvoering van deze overeenkomst, vergezeld van een officiële reactie van de NMBS.

Op grond daarvan beslissen de twee partijen over de noodzaak de overeenkomst op te zeggen, er opnieuw over te onderhandelen of de aangevatte werkzaamheden voort te zetten. In geval deze overeenkomst opgezegd wordt, geldt een opzegtermijn van 6 maanden.

Artikel 14 – Begeleidingscomité

Voor de follow-up van de goede uitvoering van deze overeenkomst wordt een begeleidingscomité opgericht dat is samengesteld uit een vertegenwoordiger van het BIM en een van de NMBS, een vertegenwoordiger van de Minister van Leefmilieu, een vertegenwoordiger van de Minister van Huisvesting en een vertegenwoordiger van de Dienst A1 van het

- annuellement, d'établir une programmation des travaux communs et respectifs en exécution du présent accord;
- de traiter par priorité les litiges entre les parties concernées par le présent accord dans le but de trouver un consensus;
- de rechercher un consensus sur les documents prévus par le présent accord et destinés à diffusion publique.

BUV. Dat comité zal twee keer per jaar samenkomen met als taak :

- jaarlijks een planning op te stellen van de gemeenschappelijke en respectieve werkzaamheden in uitvoering van deze overeenkomst;
- als eerste alle geschillen te behandelen tussen de betrokken partijen totdat er een akkoord wordt bereikt;
- tot een gemeenschappelijk standpunt te komen over de in deze overeenkomst voorgeschreven documenten die voor het grote publiek bestemd zijn.

Vu l'accord du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du _____ ;

Gelet op het akkoord van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gegeven op _____ ;

Vu l'accord du Comité de Direction de la SNCB du 16.10.2000;

Gelet op het akkoord van het Directiecomité van de NMBS gegeven op 16.10.2000;

Fait à Bruxelles, le _____, en
6 exemplaires français et 6 exemplaires néerlandais.

Opgesteld te Brussel, op _____, in
6 Franstalige exemplaren en 6 Nederlandstalige exemplaren.

Signatures des personnes mandatées :

Handtekeningen van de gemachtigden :

Jean-Marie RAVIART,
Administrateur directeur

Jean-Marie RAVIART,
Bestuurder directeur

Didier GOSUIN
Ministre de l'Environnement de la Région de
Bruxelles-Capitale

Didier GOSUIN,
Minister van Leefmilieu van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest