

# LA LUTTE CONTRE LE BRUIT EN MILIEU URBAIN DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE



## PLAN

2000 – 2005



Administration de l'Équipement  
et des Déplacements  
Ministère de la Région Bruxelles-Capitale  
CCN  
Rue du Progrès 80  
1030 BRUXELLES

Institut Bruxellois pour la  
la Gestion de l'Environnement

Gulledelle 100  
1200 BRUXELLES

Bien que le bruit constitue l'une des nuisances majeures ressenties par la population en milieu urbain, la lutte contre le bruit est restée jusqu'à présent le parent pauvre de la politique environnementale.

Il a fallu attendre 1996 pour que la Commission Européenne lance une réflexion intégrée par la publication de son livre vert sur la lutte contre le bruit (COM(96)540). Ce premier pas doit conduire l'Union Européenne à adopter une stratégie cohérente relative à la lutte contre le bruit, particulièrement en milieu urbain. Ainsi, plusieurs directives sont en préparation.

De même, reconnaissant l'importance des nuisances acoustiques en milieu urbain et la nécessité d'améliorer la qualité de l'ambiance sonore des Bruxellois, le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptait le 17 juillet 1997 une ordonnance – cadre relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain.

Cette ordonnance implique notamment la nécessité pour le Gouvernement d'adopter et de mettre en œuvre un plan de lutte intégrée contre le bruit, plan préparé par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), en collaboration avec l'Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le processus d'adoption du plan prévoit :

- une phase de propositions, élaborées par les deux administrations citées plus haut, et approuvées en première lecture par le Gouvernement ;
- une phase de consultation des communes, du public, ... par l'organisation d'une enquête publique de deux mois ;
- une phase d'adoption du plan par le Gouvernement, après dépouillement et prise en compte des divers avis émis.

Le présent document constitue le plan dans sa version définitive, tel qu'adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 21 juin 2000.

## **PLAN 2000-2005**

La problématique du bruit en milieu urbain est un sujet complexe et difficile à résoudre parce qu'il est la résultante d'une multitude de sources dans un environnement à multiples fonctions. Comment, en effet, concilier la fonction d'habitation, de séjour et de repos avec les besoins de mobilité et d'activités économiques et de loisirs que requiert une ville-région qui se veut accueillante et dynamique ?

La Région de Bruxelles-Capitale fait œuvre de pionnière dans sa tentative d'aborder, dans une approche globale, la prise en compte du bruit dans la gestion urbaine.

Le plan de lutte contre le bruit en milieu urbain (2000-2005) a pour ambition de lancer un mouvement, qui sera certes lent et long, afin que tous les acteurs concernés, à quelque niveau de responsabilité que ce soit, puissent intégrer à la source des préoccupations légitimes de limitation du bruit.

L'aménagement du territoire, l'urbanisme, la mobilité, l'aménagement public, entreprendre, s'amuser, conduire,... autant de compétences et d'actes posés qui doivent s'appréhender dans un certain respect de l'autre et de la gêne potentielle que l'on peut générer.

Bien entendu, il ne s'agit pas de faire de Bruxelles une zone de silence, mais d'anticiper les problèmes de conflit et de trouver des solutions dans les cas les plus graves. En effet, Bruxelles perd des habitants; un des motifs invoqués est le manque de calme; que serait Bruxelles sans ses habitants ?

Résoudre les conflits de mixité entre la fonction d'habitation et de repos et les autres fonctions urbaines, c'est contribuer plus que certainement à améliorer la qualité de la vie en ville. N'est-ce pas là un début de développement durable ?

Ce premier Plan n'est qu'une première étape, qu'il y aura bien entendu lieu d'évaluer dans quelques années afin de poursuivre le travail entamé. D'ailleurs, avant de s'engager dans un tel plan, une enquête publique a été organisée du 11 février au 11 avril 1999. Elle a recueilli près de 8.000 réactions. Il semblait en effet indispensable de vous consulter, de vous informer et de vous faire réagir. Le gouvernement régional ne peut, en effet, développer son plan seul, il compte sur vous. Car sans vous, il ne peut espérer aboutir.

Aujourd'hui, le plan est en phase d'exécution pour une période de 5 ans.

**TABLE DES MATIERES**  
**La lutte contre le bruit en milieu urbain**  
**dans la Région de Bruxelles-Capitale**

**PLAN 2000-2005**

<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>1</b>
<b>LISTE DES ABREVIATIONS.....</b>	<b>1</b>
INTRODUCTION.....	1
<b>PARTIE I : PRINCIPES D’ACTION.....</b>	<b>2</b>
1. <i>Préliminaire.....</i>	2
2. <i>Les objectifs de la lutte contre le bruit.....</i>	2
3. <i>Les droits du citoyen.....</i>	3
4. <i>La hiérarchie des principes d’action.....</i>	5
5. <i>L’approche multi-instrumentale.....</i>	6
6. <i>La responsabilité publique et privée.....</i>	6
7. <i>Le réalisme technico-scientifique.....</i>	6
8. <i>Le réalisme technico-économique.....</i>	7
9. <i>Le service à la population.....</i>	7
10. <i>La responsabilité individuelle (pollueur payeur).....</i>	7
11. <i>Les indicateurs statistiques.....</i>	7
12. <i>La coopération internationale.....</i>	7
<b>PARTIE II : STRATEGIE.....</b>	<b>9</b>
1. <i>Introduction.....</i>	9
2. <i>Le constat bruxellois.....</i>	9
3. <i>La stratégie bruxelloise.....</i>	9
4. <i>Clarification, responsabilisation et partage des tâches.....</i>	10
5. <i>L’approche préventive.....</i>	11
6. <i>L’assainissement des points noirs.....</i>	12
7. <i>La concertation et la médiation.....</i>	12
8. <i>La sensibilisation et l’éducation aux comportements.....</i>	13
9. <i>La fixation de normes de produit.....</i>	13
10. <i>Evaluation et révision du plan.....</i>	13
<b>PARTIE III : CONTENU DU PLAN.....</b>	<b>15</b>
1. <i>La lutte par cible.....</i>	15
2. <i>L’aménagement du territoire et l’urbanisme.....</i>	16
2.1. <i>Introduction.....</i>	16
2.2. <i>L’aménagement du territoire.....</i>	16
2.3. <i>La protection acoustique et vibratoire des immeubles.....</i>	18
3. <i>La circulation routière.....</i>	19
3.1. <i>Les mesures stratégiques.....</i>	19
3.2. <i>L’approche préventive.....</i>	20
3.3. <i>L’approche curative et la gestion des points noirs.....</i>	22

3.4. La STIB, les TEC, De Lijn.....	26
3.5. Les collecteurs de déchets .....	26
3.6. L'accessibilité de la ville aux camions .....	27
3.7. Les performances acoustiques des véhicules, motocycles et camions .....	28
4. <i>Le bruit des avions</i> .....	28
5. <i>La circulation ferroviaire</i> .....	32
6. <i>Les installations classées</i> .....	37
7. <i>Les chantiers</i> .....	38
8. <i>Les alarmes et sirènes</i> .....	38
9. <i>La musique amplifiée électroniquement et les effets sur la santé</i> .....	39
10. <i>Harmonisation des réglementations communales</i> .....	40
10.1. Les bruits de voisinage.....	40
10.2. La tranquillité sur la voie publique .....	41
10.3. Les activités nocturnes en plein air .....	41
10.4. Les établissements ouverts au public tels que cafés, bars, restaurants, salles de spectacles.....	42
11. <i>La gestion des plaintes</i> .....	43
12. <i>L'éducation et la sensibilisation du citoyen</i> .....	44

## **ANNEXE 1 : INVENTAIRE DES POINTS NOIRS PRIORITAIRES**

## **ANNEXE 2 : LISTE DES VOIRIES BRUYANTES PRIORITAIRES DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

## **ANNEXE 3 : LISTE DES ZONES POTENTIELLES DE CONFLIT ENTRE LE BRUIT DU CHEMIN DE FER ET LES ZONES HABITEES DANS LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

## **ANNEXE 4 : PREMIERE EVALUATION DES SOURCES DE FINANCEMENT DU PLAN**

## **ANNEXE 5 : MOYENS ET ECHEANCIERS INDICATIFS DU PLAN POUR LA PERIODE 1999 – 2004**

## **ANNEXE 6 : LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE BRUXELLOIS EN MATIERE DE BRUIT**

1. INTRODUCTION.....	
2. LA NOUVELLE ORDONNANCE-CADRE EN MATIERE DE BRUIT .....	
2.1. <i>Introduction</i> .....	
2.2. <i>Les objectifs de l'ordonnance</i> .....	
2.3. <i>La hiérarchie d'intervention du Gouvernement</i> .....	
2.4. <i>Planification régionale de la lutte contre le bruit</i> .....	
2.5. <i>Le Règlement communal de bruit</i> .....	
2.6. <i>Habilitations générales du Gouvernement</i> .....	
2.7. <i>Gestion d'un point noir à la demande des citoyens</i> .....	
2.8. <i>Lutte contre le bruit sur la voie publique</i> .....	
2.9. <i>Lutte contre le bruit de voisinage</i> .....	
2.10. <i>Contrôle des nuisances sonores</i> .....	
3.1. <i>Introduction</i> .....	
3.2. <i>Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la méthode de contrôle des conditions de mesure de bruit</i> .....	

- 3.3. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre les bruits de voisinage.....
- 3.4. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées.....
- 3.5. Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit des avions.....

## **ANNEXE 7 : ELEMENTS D'ACOUSTIQUE, L'EXPRESSION DE LA GENE, LA SANTE ET LES OUTILS REGIONAUX**

- 1. L'OREILLE, LE SYSTEME AUDITIF ET L'AUDITION
- 2. NOTIONS D'ACOUSTIQUES
- 3. LA MESURE DU SON
- 4. L'EXPRESSION DE LA GENE ET LA SANTE
- 5. LA PHYSIOLOGIE DE L'OREILLE ET LE BRUIT
- 6. LES RECOMMANDATIONS
- 7. PRESENTATION DES OUTILS PROPRES A LA REGION
- 8. CONCLUSIONS

## **ANNEXE 8 : LA GESTION DES PLAINTES DE BRUIT A BRUXELLES – ANALYSE**

- 1. LES COMMUNES BRUXELLOISES ET LE BRUIT
- 2. LE CHEMINEMENT DE LA PLAINTTE

## LISTE DES ABREVIATIONS

AATL	Administration de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme
AED	Administration de l'Équipement et des Déplacements
ARP	Agence Régionale de Propreté – "Bruxelles-Propreté"
ECOBURU	Guichet d'information à destination des entreprises bruxelloises dans le domaine de l'urbanisme, de l'environnement et des aides économiques
IBGE	Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
LA <sub>éq,t</sub>	Niveau de pression acoustique équivalente sur la période t
MRBC	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
PPAS	Plan Particulier d'Aménagement du Sol
PRAS	Plan Régional d'Affectation du Sol
PRD	Plan Régional de Développement
RVA	Régie des Voies Aériennes
SDRB	Société de Développement de la Région Bruxelloise
SLRB	Société de Logements de la Région Bruxelloise
SNCB	Société National des Chemins de fers Belges
STIB	Société de Transport Intercommunal Bruxelloise

L'annexe 7 reprend une vulgarisation technico-scientifique des notions relatives au bruit.

## INTRODUCTION

Dans un souci de clarté et de cohérence, le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a voulu revoir l'ensemble des anciennes dispositions réglementaires en matière de bruit et les fondre en un seul texte majeur duquel découle un certain nombre de principes, de dispositions et d'habilitations précises.

Ce texte majeur est l'Ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (M.B. du 23.10.1997) ; il permet aujourd'hui de développer une stratégie intégrée de lutte contre le bruit, notamment par l'adoption d'un plan et de sa mise en œuvre.

Le plan constitue un acte du Gouvernement qui, dans le respect de l'ordonnance, reprend la stratégie et les actions qu'il va entreprendre sur plusieurs années. Le plan est impératif pour toutes les entités administratives dépendantes de la Région.

L'Ordonnance ne reprend aucune norme acoustique. Celles-ci sont et seront précisées par des arrêtés du Gouvernement. Ainsi, plusieurs arrêtés ont été adoptés ou sont déjà en projet ;

- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixant la méthode de contrôle des conditions de mesure de bruit , adopté le 2 juillet 1998 (M.B. du 21.07.1998);
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, adopté le 2 juillet 1998 (M.B. du 21.07.1998);
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générées par les installations classées, adopté le 2 juillet 1998 (M.B. du 21.07.1998);
- Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit des avions, adopté le 27 mai 1999 (M.B. du 11.08.1999).

Seul l'arrêté royal du 24 février 1977 fixant les normes acoustiques pour la musique dans les établissements publics et privés n'a pas été abrogé.

Une présentation de l'ensemble des dispositions réglementaires régionales touchant au domaine du bruit figure en annexe 6.





# PARTIE I : PRINCIPES D'ACTION

## 1. Préliminaire

Le plan de lutte contre le bruit en milieu urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale pour la période 2000 – 2005 est basé d'abord sur une série de principes d'actions stratégiques, constitués d'une série d'options.

Les principes constitutifs de cette stratégie s'inspirent dans une très large mesure de différents engagements et documents politiques auxquels la Région de Bruxelles-Capitale a adhéré. Il s'agit principalement de :

- la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, dont les 27 principes énoncent les droits et responsabilités des nations dans la poursuite du développement et du bien-être des peuples (1992) ;
- l'Agenda 21, un schéma directeur de promotion d'un développement durable du point de vue social, économique et environnemental (1992) ;
- le document "Vers un développement soutenable - Programme communautaire de politique et d'actions pour l'environnement et le développement durable et respectueux de l'environnement" – le plan relatif à l'environnement de l'Union Européenne (1993 et révisé en 1997) ;
- le "Community Noise", étude de référence faisant le point sur les effets du bruit sur la santé de l'homme – réalisé par OMS (1995) ;
- le Plan Régional de Développement de la Région de Bruxelles-Capitale (1995) ;
- le Livre Vert sur la (future politique européenne de) Lutte contre le bruit de la Commission Européenne (1996).

C'est sur la base des divers principes, issus de ces documents de consensus, que découlent les différentes propositions contenues dans les parties II et III du présent plan.

## 2. Les objectifs de la lutte contre le bruit

Les objectifs primordiaux de la politique d'environnement et d'aménagement et de gestion urbaine doivent viser à créer ou à recréer des villes et des agglomérations dont l'environnement sonore soit compatible notamment avec la fonction d'habitation.

Ces objectifs impliquent :

- la volonté de répondre aux besoins des habitants de la Région (soutien de l'attractivité résidentielle) et donc d'assurer une meilleure qualité du cadre de vie et de protéger les habitants contre les nuisances;
- d'assurer une croissance des activités garantissant aux habitants de la région le progrès social et le respect de la qualité de vie en ville.



Dans le souci d'améliorer la qualité de la vie pour tous ceux qui habitent ou travaillent à Bruxelles, la Région de Bruxelles-Capitale estime que la réduction et la limitation de la pollution sonore doivent être recherchées dans tous les domaines où l'agression par le bruit se fait sentir.

La Région de Bruxelles-Capitale considère également que le plan de lutte contre le bruit en milieu urbain doit être un projet ambitieux et concret qui puisse répondre aux besoins et aux aspirations de ceux qui vivent dans la Région. Il ne s'agit pas, bien entendu, de nier la réalité urbaine avec son cortège de spécificités (trafic, mixité des fonctions, richesse et diversité de cultures et de comportements, etc.) mais il y a lieu aujourd'hui de rééquilibrer la place de chacune de ces composantes de manière à maintenir une certaine qualité de vie à la population résidente.

Il y a des choix importants à faire. Faire ces choix, c'est s'inscrire dans un futur voulu et non subi.

### *3. Les droits du citoyen*

La Région de Bruxelles-Capitale réaffirme 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; en outre elle adhère au principe qui précise que la propriété est le droit de jouir et 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.

Toutefois, l'action normative de la Région, 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.

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

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 leur habitation, les valeurs suivantes :



Objectifs de qualité à terme :

Recommandations OMS	Jour		Nuit	
	Intérieur Local de repos et d'étude	Extérieur	Intérieur Local de repos	Extérieur
Valeur guide – $L_{Aeq,8h}$	30 dB(A)	50 dB(A)	30 dB(A)	45 dB(A)
Valeur à ne pas dépasser – $L_{Aeq,8h}$		55 dB(A)		
Valeur maximale $L_{A,max}$			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 de long terme. Néanmoins, la Région estime qu'il est de sa responsabilité politique de déterminer un seuil d'intervention à partir duquel la situation acoustique des populations résidentielles est considérée comme tout à fait intolérable et nécessite une intervention : il s'agit de seuils qui doivent enclencher une action des pouvoirs publics.

Seuil d'intervention	Jour ( $L_{Aeq,8h}$ )		Nuit ( $L_{Aeq,8h}$ )	
	Intérieur Local de repos et étude	Extérieur	Intérieur Local de repos	Extérieur
	45 dB(A)	65 dB(A)	40 dB(A)	60 dB(A)

Même s'il ne sera pas toujours possible de les respecter, particulièrement à l'extérieur, la priorité doit cependant être axée sur la protection des habitations et leur habitabilité en fonction du bruit.

La Région de Bruxelles-Capitale exprimera le droit du citoyen à jouir d'un environnement sonore sain soit par des normes, soit par des valeurs guides acoustiques leur garantissant ainsi un certain niveau de protection. Celles-ci s'exprimeront de préférence en décrivant la gêne ressentie et non spécialement le bruit émis. Elles seront spécifiques au type de bruit émis (de manière à prendre en considération les caractéristiques des sources), au contexte environnant (le bruit de fond, la typologie du quartier, etc.) et à la période d'émission.

La norme détermine une valeur acoustique limite qui doit être respectée de manière impérative. La valeur guide détermine un objectif de qualité vers lequel on doit tendre pour obtenir une situation acoustique satisfaisante. Cette dernière se réfère à des situations qui ne peuvent durablement s'améliorer que sur le moyen ou le long terme.

La Région sera également attentive à corriger la dérive sociale des nuisances acoustiques. Il faut en effet constater que ce sont les populations les plus aisées qui ont une exigence plus importante de



qualité de la vie, alors que des populations socialement défavorisées, soumises à une gêne parfois plus importante, ne se manifestent que peu.

La détermination d'un droit du citoyen implique que celui-ci ait également des devoirs et donc une certaine responsabilité à assumer. La Région entend donc également développer une approche répressive lorsque cela s'avérera nécessaire.

#### *4. La hiérarchie des principes d'action*

Pour développer une politique de lutte contre le bruit en milieu urbain, la Région adopte la hiérarchie des principes d'action suivante :

1. la prévention des bruits et vibrations provenant de sources fixes ou mobiles ;
1. la réduction et la limitation du bruit et de sa propagation par des protections acoustiques ;
2. la protection (l'isolation) acoustique des immeubles occupés et des espaces ouverts à usage privé ou collectif.

Ces différents principes impliquent notamment que la Région :

- assure dans tous ses mécanismes de décision relatifs à la gestion urbaine (aménagement du territoire, urbanisme, gestion des voiries, politique de transport, permis d'environnement, etc.) la prise en compte, dès la conception, des impacts potentiels sur l'environnement sonore des populations concernées ;
- mette tout en œuvre pour que, là où des problèmes graves de bruit se posent dans des proportions inacceptables pour la santé et le bien-être des populations, on puisse, par des mesures correctrices, diminuer la pollution sonore et ce par des moyens techniquement et économiquement réalistes ;
- envisage des mesures de protection acoustique à la réception dès que l'ambiance sonore d'un lieu s'avère néfaste pour la santé et la tranquillité des populations et que tous les autres moyens techniquement et économiquement réalistes pour ramener le bruit à un niveau acceptable auront été pris en considération.



### *5. L'approche multi-instrumentale*

Le développement de la politique environnementale, et particulièrement de celle relative à la lutte contre le bruit, implique nécessairement une approche intégrée, multi-disciplinaire et multi-instrumentale.

En effet, dans le domaine de la lutte contre le bruit, il y a lieu de recourir aux instruments suivants :

- l'approche scientifique et l'expertise technique, indispensables pour quantifier le bruit et identifier la gêne ressentie d'une part et pour simuler et évaluer les solutions d'autre part;
- la réglementation, nécessaire à la fixation des règles dans un Etat de droit, ainsi que la mise en œuvre effective et le contrôle de celle-ci ;
- les instruments économiques publics permettant de développer tantôt des effets incitatifs, tantôt des effets dissuasifs ;
- les investissements publics, notamment dans le but d'améliorer des situations existantes ;
- le développement d'une organisation intégrée capable de répondre aux besoins, basée sur la responsabilisation et le partenariat ;
- l'information, la sensibilisation, la formation et l'éducation, à la base des changements culturels et comportementaux, facteurs de changement à court, moyen et long termes.

### *6. La responsabilité publique et privée*

L'organisation de la société est complexe et l'articulation des compétences, des responsabilités et des actions des différents intervenants reste difficile à organiser et à comprendre pour le citoyen.

Chaque pouvoir public (Etat fédéral, Région et Communes) ainsi que chaque administration, à quelque niveau que ce soit, détient une part de responsabilité dans la gestion publique du bruit. La Région fera la clarté sur la responsabilité de chaque autorité et cherchera par tous les moyens possibles à la faire assumer, en premier lieu par la négociation et la conciliation.

De façon générale, les politiques environnementales nécessitent la mobilisation et la bonne volonté de tous les partenaires concernés. La Région, tout en assurant ses propres responsabilités dans la gestion urbaine, développera des actions en partenariat et en coopération avec les autres partenaires institutionnels dans des matières de préoccupations communes. Le secteur privé est également invité à assurer la part de responsabilité qui lui revient dans l'amélioration de la qualité sonore de la Région.

La Région privilégiera aussi et surtout le partenariat avec les communes bruxelloises notamment pour gérer les plaintes de proximité et développer la sensibilisation de la population. En effet, les communes bénéficient d'une situation de proximité qui facilite un échange direct avec les habitants et une offre de services rapprochée.

### *7. Le réalisme technico-scientifique*



Basée sur une méthodologie objective, c'est-à-dire reproductible et non contestable, la démarche scientifique est nécessaire pour poser un diagnostic, développer des méthodes de simulations et d'évaluation des situations et enfin analyser les facteurs comportementaux et subjectifs liés aux nuisances acoustiques.

Ainsi, dans le cadre de sa politique de lutte contre le bruit, la Région s'appuiera sur cette démarche nécessaire et complétée par la recherche des meilleures techniques possibles, garanties d'une certaine efficacité et véritables instruments d'aide à la décision.

#### *8. Le réalisme technico-économique*

La Région, dans l'ensemble des mesures qu'elle propose pour lutter contre le bruit, devra particulièrement tenir compte du rapport coût-efficacité des solutions qu'elle préconise et devra en démontrer a priori l'efficacité. Il devra donc être tenu compte de la proportionnalité et de l'équilibre entre l'impact socio-économique du bruit d'une part et le coût des solutions d'autre part.

#### *9. Le service à la population*

La Région aura pour souci constant de développer un service optimal à la population, notamment par les mécanismes d'expertises, de gestion des plaintes et d'aide à la protection des immeubles.

En outre, l'action de la Région 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 que les pouvoirs publics doivent pouvoir leur donner. Dès lors, la Région s'engage à rendre son action claire et transparente, à associer les citoyens à la prise de décision et à motiver ses décisions.

#### *10. La responsabilité individuelle (pollueur payeur)*

Chaque fois qu'il pourra être identifié, le responsable d'une situation qui porte atteinte, d'un point de vue acoustique, à la qualité de la vie rendant les conditions de vie inacceptables pour la santé et la tranquillité de la population, sera associé à la recherche de solutions et sera responsabilisé, dans la mesure du possible, dans leur mise en œuvre tant sur le plan technique, organisationnel que financier.

#### *11. Les indicateurs statistiques*

La mise en œuvre du plan doit être mesurée et évaluée. C'est pourquoi le volet "données" revêt une importance particulière. Des mécanismes nécessitent d'être mis en place pour assurer la base statistique nécessaire permettant de suivre, à travers différents indicateurs, l'état des nuisances sur la Région, les pressions exercées, la détermination des responsabilités et l'efficacité des réponses apportées.

#### *12. La coopération internationale*



La Région participera aux travaux des villes et régions européennes actives dans le domaine de la lutte contre le bruit. Une telle participation permet de bénéficier d'enseignements découlant des expériences que d'autres ont déjà menées et ainsi renforcer l'expérience et l'expertise de la Région. En outre la Région se positionnera comme interlocuteur actif vis à vis de la Commission Européenne dans le cadre de la politique qu'elle compte mettre en œuvre dans le domaine du bruit urbain et des directives qu'elle compte proposer en la matière.

La Région suggéra à la Commission qu'elle entreprenne des études épidémiologiques qui permettent de manière univoque la détermination de normes internationalement reconnues en relation avec la santé des populations.



## **PARTIE II : STRATEGIE**

### *1. Introduction*

La lutte contre le bruit est une matière complexe et difficile. En effet, en milieu urbain, la pollution sonore est la résultante d'une multitude de sources. Celles-ci sont tant d'origine technique, structurelle que comportementale. L'objectivation de la pollution sonore par la mesure du bruit est également complexe et la corrélation entre la mesure et la gêne effective ressentie par la population est des plus délicates car elle comporte une part de subjectivité. L'influence de l'âge, du milieu culturel ou encore d'autres facteurs comportementaux sont déterminants.

La recherche même de solutions acceptables en milieu urbain est œuvre peu aisée en raison justement de cette multiplicité de sources et d'acteurs impliqués, de cette technicité des mesures et des simulations, de l'appréciation de la gêne, etc.

Toutes ces raisons expliquent en partie que la politique du bruit s'est peu développée jusqu'à présent, mais aujourd'hui elle connaît de nouveaux développements, grâce notamment à l'impulsion donnée par l'Union européenne.

### *2. Le constat bruxellois*

L'élaboration du projet de plan de lutte contre le bruit en milieu urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale était basée sur un certain nombre de constats, d'études, d'expériences qui sont rassemblés et présentés sous une forme claire et synthétique dans les Carnets de l'Observatoire N°6 : Le Bruit à Bruxelles – IBGE, 1998.

Y sont repris de manière systématique, un certain nombre d'informations sur :

- les effets du bruit sur les individus ;
- le bruit routier et les paramètres influençant celui-ci ;
- le bruit aérien ;
- le bruit ferroviaire ;
- les problèmes classiques de bruit liés à différentes installations ;
- les plaintes et leur prise en charge ;
- ...

Ceci constitue l'état des données disponibles qui ont pu être recueillies. Un certain nombre d'information, d'analyse et de réflexion est également présenté en annexes 7 et 8.

### *3. La stratégie bruxelloise*

La lutte contre le bruit en région bruxelloise doit se reposer sur une approche intégrée dont un des éléments est sans conteste l'expertise technique nécessaire pour maîtriser les phénomènes de bruit.





C'est la raison pour laquelle la stratégie relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale est structurée en 2 phases.

#### Phase I : Mise au point des instruments de gestion

La première phase de la stratégie va consister à :

1. préparer, par le développement d'une expertise suffisante, les instruments d'intégration de la prise en compte du bruit dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme, à l'aménagement et à la gestion de la mobilité, ceci devant présider au développement d'une approche préventive ;
2. identifier les points noirs, entamer leur étude et la recherche de solutions ;
3. impliquer les acteurs fédéraux (SNCB, Belgocontrol) et les différentes instances fédérales en matière de gestion aérienne, le gouvernement) dans la prise en compte du bruit à Bruxelles (transport et normes de produits);
4. finaliser le contexte réglementaire bruxellois ;
5. mettre en place une coordination dans la gestion et la prise en charge des plaintes en matière de bruit, notamment en clarifiant la répartition effective des tâches entre le niveau communal et le niveau régional ;
6. informer et sensibiliser le citoyen à la lutte contre le bruit.

#### Phase II : Application des instruments de gestion

Après évaluation, la deuxième phase va :

1. intégrer la prise en compte préventive du bruit dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement et de gestion de la mobilité,... ;
2. poursuivre l'étude et la résolution de points noirs entamées dans la première phase ;
3. accompagner et évaluer la réalisation des plans d'assainissement élaborés par les entités responsables d'éléments de transport (SNCB, Belgocontrol) et les différentes instances fédérales en matière de gestion aérienne, STIB, ... ;
4. développer un mécanisme financier structurel d'alimentation d'un fond permettant le financement de travaux de protection des immeubles et des espaces le nécessitant, en respectant dans la mesure du possible le principe du pollueur – payeur ;
5. poursuivre l'effort d'information et de sensibilisation du citoyen.

#### *4. Clarification, responsabilisation et partage des tâches*

La répartition des compétences entre l'Etat fédéral, la Région et les Communes est bien entendu fixée par la loi. Cependant, clarifier les rôles et les niveaux d'intervention, c'est d'abord et avant tout éviter des actions concurrentes et développer des synergies. Il semblerait donc normal que les différents acteurs de la Région et les communes s'entendent sur l'organisation de la gestion d'un certain nombre de dossiers.



Parmi les acteurs régionaux impliqués, on peut citer principalement :

- l'IBGE pour ses compétences d'observatoire et de recherche en environnement, de planification environnementale, d'autorisation et de contrôle ou encore d'information, de sensibilisation et d'éducation à l'environnement ;
- l'AED pour ses compétences relatives à la planification de la mobilité, la construction, l'entretien et la gestion des infrastructures routières régionales, la tutelle sur la STIB, etc.
- l'AATL pour ses compétences relatives à la planification de l'aménagement du territoire, à l'urbanisme, aux subsides à la rénovation, etc.

D'autres acteurs régionaux, tels que la STIB, la SLRB, la SDRB et l'ARP ont également un rôle à jouer.

La typologie des plaintes révèle relativement bien une certaine répartition des responsabilités entre les différents intervenants. En effet les problèmes de bruit de type structurel (liés aux déplacements) doivent se régler de manière préférentielle au niveau régional (et dans un certain nombre de cas avec le niveau fédéral) compte tenu de leurs complexités technique, juridique et de leur ampleur, alors que les problèmes de bruit de type conjoncturel (à l'exception partielle des établissements classés) sont plutôt du ressort communal, autorité la plus proche du citoyen. Cette répartition situe d'une certaine manière le pouvoir public qui devrait prendre en charge la gestion du problème et la recherche de solutions. Néanmoins, il y a lieu de définir des règles générales uniformes et de développer des actions spécifiques à l'échelle régionale.

La Région clarifiera le domaine de compétences et donc d'actions effectives (d'intervention) des différents acteurs publics impliqués dans la gestion urbaine, pour ainsi les responsabiliser (les "professionnaliser"), chacun à leur niveau (l'Etat fédéral, la SNCB, BELGOCONTROL, la Région - les différentes administrations, les communes).

### *5. L'approche préventive*

La Région développera en premier lieu son expertise dans la maîtrise des facteurs de bruit permettant d'établir des recommandations techniques précises dans un certain nombre de domaines tels que l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'environnement, la mobilité, l'aménagement et la gestion de la voirie.

Dans un deuxième temps, la Région intégrera ces recommandations dans les pratiques et les instruments technico-administratifs qui fondent les décisions liées à la gestion urbaine.

De manière permanente, la Région développera sa connaissance évolutive de la situation notamment par une simulation aussi réaliste que possible ainsi que par des campagnes et des réseaux de mesures.



## *6. L'assainissement des points noirs*

Certains problèmes de bruit semblent aujourd'hui d'une ampleur et d'une gravité telles qu'ils doivent faire l'objet d'un processus d'assainissement urgent.

Il y a donc lieu de les identifier, de les reconnaître comme points noirs, d'objectiver les nuisances perçues et de mettre en place un mécanisme d'étude et, le cas échéant, de résolution de ceux-ci (approche curative).

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 situation sonore y est perçue comme gênante. La reconnaissance d'un point noir n'implique cependant pas qu'un assainissement soit absolument nécessaire mais plutôt qu'une étude objective et approfondie soit réalisée.

La Région entend reconnaître, étudier, objectiver et organiser la prise en charge concertée des points noirs par les pouvoirs publics (mécanisme de plan d'assainissement). Ceci préside à la mise en place d'une méthodologie d'intervention de la Région pour les problèmes de bruit de cette nature. Cette méthodologie est basée sur une approche multidisciplinaire et concertée impliquant, le plus tôt possible, l'ensemble des parties concernées.

Un mécanisme de saisine de la Commune ou de la Région, instauré par l'article 10 de l'ordonnance, est d'ailleurs ouvert aux habitants d'un quartier qui estiment subir des nuisances acoustiques graves. L'ordonnance organise ainsi un mécanisme de reconnaissance officielle par les autorités bruxelloises d'une demande des citoyens. Il s'agira bien entendu de nuisances acoustiques dont la multiplicité et/ou la complexité ne permet pas une application simple de la réglementation et/ou parce que la réglementation ne permet pas de responsabiliser simplement un quelconque fauteur. Il s'agira pour l'essentiel de nuisances sonores dues au trafic.

Dès que la demande des citoyens est reconnue par le gouvernement régional ou le collège des Bourgmestre et Echevins de la commune concernée, une étude est alors réalisée par l'IBGE. Celle-ci comprend :

- une étude objective des nuisances perçues ;
- des propositions visant à améliorer la situation ;
- une estimation budgétaire des propositions.

Une fois ces éléments établis, il appartiendra aux pouvoirs publics impliqués de poser un choix et de le mettre en œuvre.

## *7. La concertation et la médiation*



Certains problèmes de bruit, notamment ceux relatifs au voisinage, ne peuvent se résoudre par une approche technique, l'approche réglementaire et coercitive n'apportant pas toujours le règlement du conflit; ils sont plutôt le résultat d'un manque de dialogue et de respect mutuel ou encore de comportement désinvolte.

Des solutions durables pourront être trouvées par un mécanisme de concertation, de conciliation ou encore de médiation, basé sur l'écoute, le dialogue, le respect mutuel et la recherche en commun de solutions.

La Région proposera donc de favoriser le recours notamment à la médiation qui vise, dans un esprit positif, à restaurer le dialogue entre les intervenants, à les écouter et à les aider à trouver une solution à l'amiable.

### *8. La sensibilisation et l'éducation aux comportements*

De nombreux éléments interviennent dans la genèse d'un conflit acoustique, un de ceux-ci concerne le comportement même du citoyen. Une information régulière et une éducation de celui-ci sont nécessaires.

En effet, aucune politique cohérente émanant d'un pouvoir public ne peut se baser sur la seule approche administrative et réglementaire. Elle doit impérativement compter sur l'adhésion et la participation active du citoyen. Il y a donc lieu de sensibiliser chaque citoyen sur son comportement et sur l'impact qu'il peut avoir comme sa manière de conduire, l'utilisation d'appareils amplificateurs de musique, son comportement à la sortie d'un café ou d'un restaurant tard le soir, les travaux de rénovation qu'il effectue à des moments inopportuns, etc. Le respect mutuel doit être à la base des comportements citoyens.

### *9. La fixation de normes de produit*

Dans un certain nombre de cas, il y a lieu d'imposer certaines caractéristiques acoustiques auxquelles doivent répondre certains produits pour être mis sur le marché. Même si cette compétence n'est pas directement du ressort de la Région, certaines demandes justifiées pourraient être transmises à l'Etat fédéral. La Région interviendra :

- soit pour inciter l'Etat fédéral à prendre de nouvelles dispositions en matière de normes;
- soit pour inciter l'Etat fédéral à faire respecter les normes de produit ;
- soit pour fixer des normes régionales restrictives d'émission sonore à l'utilisation de certains appareillages.

### *10. Evaluation et révision du plan*

Ainsi que le prévoit l'ordonnance régionale relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, l'IBGE rédigera, tous les 30 mois, un rapport d'évaluation de la mise en œuvre du plan à l'attention du



Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette évaluation sera l'occasion, le cas échéant, de proposer des adaptations, des réorientations ou une révision complète du plan. En tout état de cause, un nouveau plan devra être préparé à l'horizon 2005 afin de permettre de remettre en débat public, après un délai raisonnable, des choix et des programmes d'actions dans le domaine du bruit à Bruxelles.



## PARTIE III : CONTENU DU PLAN

### 1. La lutte par cible

Les problèmes de bruit<sup>1</sup>, tels qu'on les retrouve à Bruxelles, peuvent être classés de la manière suivante :

#### **bruit structurel :**

##### la circulation routière

(voitures, camions, motos, bus, tram, métro)  
(collecte de déchets et nettoyage de voirie)

##### la circulation ferroviaire

##### la circulation aérienne

#### **bruit conjoncturel :**

##### les "installations"

les installations classées (dont les chantiers, conditionnement d'air, machinerie, etc.)  
les autres (horeca, salle de spectacle, discothèque, salle de sport, de danse, etc.)

##### le voisinage

d'une infrastructure génératrice d'un mouvement de population (ex. école, parking, espace de jeux, etc.)

immédiat (intérieur / extérieur)

##### la voie publique

les comportements individuels

les marchands ambulants

les sirènes et alarmes

les marchés, les foires, les animations

Il s'agit à chaque fois de cibles différentes qui doivent s'appréhender de manière particulière. Le plan bruxellois de lutte contre le bruit sera dès lors organisé suivant ces différentes cibles.

Bien entendu, le premier élément à prendre en compte dans l'amélioration de l'acoustique des villes est sans doute son organisation qui se matérialise par l'aménagement du territoire. Celui-ci, de par sa complexité, constitue cependant l'élément le plus difficile à prendre en considération.

---

<sup>1</sup> La lutte contre le bruit intègre également la lutte contre les vibrations. Les nuisances provoquées par celles-ci, bien qu'elles se manifestent de manière moins fréquente, peuvent être de nature très gênante. On les retrouve essentiellement en relation avec le chemin de fer, le métro et le tram, les chantiers (battage de pieux) et les poids lourds.



## 2. L'aménagement du territoire et l'urbanisme

### 2.1. Introduction

Sur le plan conceptuel, il paraît évident que l'aménagement du territoire et l'urbanisme jouent un rôle essentiel dans la détermination de l'ambiance sonore de la ville et de ses quartiers. Ainsi, par la détermination territoriale des grandes fonctions de la ville et de leur degré de mixité et par la spécialisation des axes de transport, l'aménagement du territoire, et l'urbanisme qui en précise la destination, contribuent au développement de certaines ambiances sonores, créant ainsi des quartiers dit calmes et des quartiers bruyants (carnet 6-5).

Sur un plan pratique et concret, pour une ville dont les possibilités de développement urbanistique sont aujourd'hui limitées, la prise en compte consciente du bruit à travers le projet de Plan Régional d'Affectation du Sol reste particulièrement difficile. De manière convergente avec d'autres préoccupations, la définition de zones spécialisées à fonction d'habitation contribue néanmoins à protéger certains quartiers et à en modifier d'autres.

Cependant, si l'on souhaite tenir compte du facteur "bruit", l'attention doit être portée sur différents aspects visant :

- la continuité des fronts de bâti pour protéger les intérieurs d'îlots fermés habités ;
- la protection des intérieurs d'îlots affectés au logement ;
- l'identification de situations incompatibles avec la fonction de séjour parce que génératrices de conflit lié au bruit ;
- la restitution et/ou le maintien des ambiances acoustiques compatibles avec les lieux publics ou privés de repos et de délasséments tels que les parcs ;
- les phénomènes de réverbération acoustique et donc les modifications acoustiques que connaissent certains quartiers ou certaines voiries suite à la construction de grands bâtiments, particulièrement le long des grandes voiries (carnet 6-13) et le long des voies de chemin de fer;
- l'isolation acoustique des bâtiments.

### 2.2. L'aménagement du territoire

#### **Prescription 1**

Dans le cadre de la gestion et de l'aménagement des parcs et des espaces verts régionaux, l'IBGE procédera, en collaboration avec les partenaires concernés, à l'étude acoustique, l'analyse des résultats, l'identification des solutions, leur évaluation et leur mise en œuvre pour les parcs suivants :

**Le parc Elisabeth** (Communes de Koekelberg et de Ganshoren) ;

Espace vert d'une étendue d'environ 15 ha bordé de plusieurs voiries à forte densité de trafic (avenue des Gloires Nationales, avenue du Panthéon)



**Le parc du Jardin Botanique** (Commune de Saint-Josse-ten-Noode) (carnet 6-21) ;

Espace vert d'une étendue d'environ 7.5 ha bordé de plusieurs voiries caractérisées par une forte densité de trafic et une vitesse de circulation élevée (boulevard Vitoria Régina, boulevard du jardin botanique et rue Royale)

**Le parc du Jaegersveld** (Commune de Watermael-Boitsfort) (carnet 6-22) ;

Espace vert d'une étendue d'environ 3.5 ha bordé de plusieurs voiries caractérisées par une forte densité de trafic de type pulsé et une vitesse de circulation relativement élevée (avenue Delleur, rue Alfred Solvay)

**Le parc du Cinquantenaire** (Ville de Bruxelles, commune d'Etterbeek).

Espace vert d'une étendue d'environ 32 ha traversée par une portion de l'avenue Kennedy caractérisée par une forte densité de trafic et une vitesse de circulation élevée, et bordé de plusieurs voiries à forte densité de trafic (avenue des Nerviens, avenue de la Renaissance,...)

La localisation des points noirs est reprise en annexe 1.

Les options d'aménagements lourds qui pourraient être envisagées telles que le placement d'écrans anti-bruit (carnet 6-41), seront soumises à la consultation des habitants et des usagers des parcs. En outre, les communes seront invitées à identifier pour les parcs communaux ceux qui nécessitent un traitement du type évoqué ci-dessus. Après accord du Ministre de tutelle, l'IBGE procédera à l'étude, l'analyse et la recherche de solutions pour les parcs communaux qui subissent une gêne acoustique importante.

Suite aux réactions durant l'enquête publique, les parcs suivants ont été identifiés :

- Evere : Parc du Bon Pasteur et Parc du complexe sportif.
- Bruxelles : Parc de l'Abbaye de la Cambre et Parc du Bois de la Cambre
- Berchem : réserve naturelle de Zavelenberg et réserve naturelle de Kattebroeck
- Uccle : Parc Wolvendael

**Prescription 2**

L'IBGE, en collaboration avec l'AATL, a pour mission d'identifier un certain nombre de catégories d'activités bruyantes qui ne sont pas nécessairement soumises à permis d'environnement et/ ou d'urbanisme et pour lesquelles, dans des zones accueillant du logement, certaines conditions devraient être définies. Les communes seront associées à la démarche.

**Prescription 3**

Dans le cadre des procédures relatives à l'élaboration de PPAS, à l'obtention d'un certificat et/ou d'un permis d'urbanisme et/ou d'environnement nécessitant une évaluation préalable des incidences (carnet 6-17) en application des réglementations régionales en vigueur, le Gouvernement, sur proposition de l'IBGE et de l'AATL, précisera par une circulaire ministérielle, les éléments importants à prendre en compte dans l'analyse des problèmes acoustiques et proposera des recommandations relatives aux méthodes d'étude.





A terme des propositions seront formulées en vue d'intégrer la dimension dans les plans d'aménagement et de développement.

#### **Prescription 4**

Dans le but de mieux comprendre et de mieux suivre les évolutions de l'ambiance sonore urbaine, l'IBGE installera de nouvelles stations de mesures dans des quartiers typiques de Bruxelles (carnet 6-5) permettant de tenir compte des différentes sources de nuisances sonores évoquées ci-dessous. L'IBGE s'inscrira dans une démarche de coopération européenne dans le but d'optimiser la gestion de stations de mesures et d'exploitation des résultats.

### 2.3. La protection acoustique et vibratoire des immeubles

#### **Prescription 5**

L'AATL et l'IBGE en association avec l'AED définiront des normes relatives à l'isolation acoustique des bâtiments et envisageront des normes d'isolation plus sévères notamment pour l'érection ou la rénovation de tout bâtiment (nécessitant un permis d'urbanisme) destiné à la fonction de séjour dans une zone riveraine d'une voirie à gros trafic, d'une voie de chemin de fer, etc.

#### **Prescription 6**

Un mécanisme structurel de subsides à la rénovation acoustique des logements sera mis en œuvre en 2002. Le mécanisme de subside sera élaboré et finalisé en 2000 par l'IBGE et les services du Logement conjointement. Ce mécanisme devra, dans la mesure du possible, être financé par l'application du pollueur-payeur et les critères d'attribution devraient (carnet 6-8) être fonction du niveau d'exposition au bruit. Dans le cadre de nuisances occasionnées par la circulation routière, l'IBGE, en collaboration avec l'AED, élaborera un classement acoustique des voiries, afin d'améliorer leur habitabilité, notamment des grands axes.

#### **Prescription 7**

Le Gouvernement adoptera, sur proposition de l'IBGE et de l'AED, en collaboration avec la STIB, la SNCB et le secteur de la construction, des normes de vibration déterminant des seuils limites d'inconfort pour les populations et les effets sur les bâtiments.

#### **Prescription 8**

L'IBGE et l'AATL, en collaboration avec l'AED et les professionnels du secteur concerné, réaliseront une recherche systématique des techniques, appareillages et dispositifs permettant la protection acoustique des bâtiments (vis à vis de l'ambiance tant extérieure qu'intérieure) à des fins de diffusion vers les professionnels de la construction, les établissements de formation (écoles d'architecture et écoles techniques) et vers la population. Enfin, l'AATL assurera une mission de conseil aux communes en matière de protection acoustique dans le cadre des programmes de rénovation.



## Prescription 9

La SLRB, dans le cadre de sa politique relative au logement social, et la SDRB, à travers ses opérations de rénovation urbaine, seront, dans le cas de rénovation ou de construction de logements, particulièrement attentives au confort acoustique des logements, tant vis-à-vis de l'extérieur que de l'intérieur.

### 3. La circulation routière

Parmi les sources de nuisances sonores en milieu urbain, la circulation automobile constitue l'un des motifs majeurs de plaintes de bruit à Bruxelles.

Le niveau sonore atteint sur environ 500 km de voiries dépasse les 65 dB(A) en journée (carnet 6-8), niveau à partir duquel une gêne est ressentie, en raison notamment de la charge de trafic (carnets 11-3 et 6-26) que connaît la Région (carnets 11-1 et 11-2), des vitesses excessives (carnet 6-25), de la faible qualité et/ou du mauvais état de certaines voiries (carnet 6-23), de leurs conceptions bruyantes ou encore en raison de la configuration urbaine des voiries. D'après une première évaluation, assez grossière, cela concerne environ 28 % de la population bruxelloise (carnet 6-9).

De plus certaines expériences d'aménagement routier ont démontré toute l'importance du facteur bruit dans leur conception qui pouvait, selon le cas, améliorer ou empirer la situation acoustique de la voirie (carnet 6-24). Des bons et de mauvais exemples existent à Bruxelles.

La Région entend développer une politique volontariste d'intégration du bruit dans les politiques de sécurité et de mobilité routières pour limiter les effets acoustiques de la circulation routière.

#### 3.1. Les mesures stratégiques

Le Plan Régional de Développement et le Plan relatif à la mobilité, appelé Plan Iris, permettent par certains de leurs aspects d'espérer une amélioration de la situation acoustique des voiries. En effet, il y est prévu :

- une spécialisation des voiries dans le but de réduire les nuisances dans les quartiers résidentiels et d'y restaurer ainsi une certaine qualité de vie ;
- une réduction de la pression automobile par un transfert modal vers d'autres modes de transport.

Le plan IRIS prévoit une modération de la pression automobile avec un objectif de réduction de 6 % pour le trafic à destination de Bruxelles, à la pointe du matin, entre 1991 et 2005. Les mesures décidées dans le cadre du Plan IRIS sont notamment les suivantes :

- renforcement de l'attractivité des transports publics (infrastructure, matériel roulant, fréquences, vitesse commerciale);
- développement d'itinéraires cyclables ;
- création d'un véritable RER permettant d'offrir une alternative concurrentielle à la voiture;



- construction de parkings de dissuasion à l'extérieur de la ville ;
- mise en œuvre d'une gestion globale du stationnement automobile basée sur une dissuasion de l'utilisation du parking en voirie avec protection des riverains et des commerces ;
- gestion du trafic "camions" et "autocars" avec un principe d'interdiction du trafic de transit, le développement d'itinéraires pour poids lourds et des solutions hors voirie pour le stationnement de longue durée.

Enfin, si nécessaire, des mesures d'isolation acoustique seront envisagées selon des modalités à définir par le Gouvernement.

### 3.2. L'approche préventive

Les gestionnaires de voiries, tant communaux que régionaux, ne disposent pas aujourd'hui de l'expertise nécessaire pour appréhender de manière préventive les paramètres essentiels qui déterminent l'ambiance sonore des voiries, en fonction de certaines caractéristiques. Cette expertise doit être développée et se matérialiser par une intégration de fait de l'aspect acoustique dans l'aménagement des voiries et dans les paramètres de gestion de la mobilité.

Il doit s'agir d'informations techniques, de recommandations, d'outils de simulation, de formation, etc. L'AED et l'IBGE disposent déjà d'un certain nombre d'éléments étudiés (les revêtements routiers bruxellois, les aménagements locaux de voirie, etc.) qu'il convient encore de combiner et de traduire en éléments pratiques et opérationnels.

De plus, et en attendant le développement de cette expertise, le Gouvernement identifiera les projets de rénovation ou d'aménagement routier programmés par l'AED qui devraient faire l'objet d'une étude acoustique préalable afin de simuler la situation projetée d'une part, et d'identifier les mécanismes d'amélioration possibles de l'ambiance sonore des voiries d'autre part.

#### **Prescription 10**

Le Gouvernement développera les principes d'action suivants pour toute intervention d'ensemble (construction, rénovation et / ou (ré)aménagement) de voiries régionales à Bruxelles :

- le Gouvernement étudiera un mécanisme d'évaluation préalable des incidences de travaux de rénovation et/ou de réaménagement de voiries régionales et en particulier pour les grands axes, en particulier les autoroutes, voies métropolitaines, voies principales, telles que définies dans le PRAS. Le Gouvernement étudiera la possibilité d'intégrer ce mécanisme aux instruments juridiques régionaux.
- la définition d'une méthodologie, de manière à pouvoir l'inclure dans les cahiers des charges d'étude des projets de l'AED ;
- la mise sur pied d'une collaboration avec l'IBGE dans le processus actuel d'élaboration des projets de l'AED afin de :
  - suivre les études acoustiques ;
  - formuler des recommandations pour les futurs aménagements ;



- évaluer l'efficacité des réalisations après travaux.

Tenant compte du programme d'investissements de l'AED, les voiries suivantes seront étudiées en priorité :

- Ring Ouest – à hauteur de l'Av. Luizenmolen – Joseph Bracops ;
- Fin de l'Autoroute E40 – à hauteur de l'avenue Colonel Bourg – pont des Communautés – tunnel Grosjean ;
- Avenue de la Couronne ;
- Boulevard Lambermont – Wahis – Boulevard Général Jacques ;
- Boulevard du Triomphe;
- Chaussée de Wavre à la jonction avec la E411 – à hauteur du Rouge-Cloître.

#### **Prescription 10 bis**

Dans le cadre de la politique de déplacement et en vue de limiter l'impact sonore du trafic routier, la gestion des flux intégrera la maîtrise des vitesses à travers notamment le strict respect des limitations des vitesses réglementaires, par des aménagements de voiries adéquats pour les grands axes et par la création de zones 30 en milieu résidentiel.

Des mesures de sensibilisation seront développées pour accompagner la mise en œuvre de ces actions de limitation de la vitesse.

#### **Prescription 11**

L'IBGE développera, en collaboration avec l'AED et l'AATL, des outils d'aide à la décision pour la planification et la gestion intégrée du bruit du trafic routier à l'usage des gestionnaires de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la mobilité et des voiries en milieu urbain.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un soutien financier par le programme LIFE de l'Union Européenne en préparation de la future stratégie européenne relative à la lutte contre le bruit. En pratique, il s'agira d'aboutir à un cahier de recommandations techniques et pratiques et à la détermination d'un outil mathématique prévisionnel fiable pour Bruxelles. Les communes seront associées tout au long de l'étude.

#### **Prescription 12**

Conformément aux prescriptions de l'Ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain et, partant du suivi des données de base relatives à l'évolution de l'intensité du trafic routier et à sa répartition à Bruxelles ainsi que de la mise en œuvre du Plan IRIS, l'IBGE et l'AED publieront tous les 30 mois un rapport d'évaluation sur l'évolution des nuisances acoustiques provoquées par le trafic automobile, à travers l'établissement d'un cadastre fiable du bruit routier et le recensement des plaintes de bruit dues au trafic routier (carnets 6-8 et 6-9).



### **Prescription 13**

L'IBGE et l'AED publieront un rapport d'évaluation sur les possibilités de recours aux instruments financiers liés à l'automobile dans le but de financer la lutte contre le bruit routier et de mettre ainsi en place à terme un accès à un mécanisme structurel d'aide publique.

#### 3.3. L'approche curative et la gestion des points noirs

Le réseau régional de voiries, compte tenu de sa spécialisation, connaît un certain nombre de points noirs qui rendent aujourd'hui difficilement compatible la fonction de séjour avec celle de mobilité.

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

Les mécanismes d'assainissement acoustiques sont propres à chaque zone. On connaît a priori les facteurs déterminant le niveau acoustique d'une voirie. Il peut s'agir : d'une vitesse excessive sur un aménagement routier favorisant la vitesse et la conduite rapide, d'un état de dégradation avancé de la voirie ou encore d'une configuration acoustique défavorable en raison des bâtiments bordant une voirie ainsi que leurs caractéristiques acoustiques (orientation, forme, surface réfléchissante,...).

Cependant, chaque cas doit pouvoir s'évaluer indépendamment et les solutions envisageables, pour réalistes qu'elles soient, doivent intégrer un certain nombre de contraintes telles l'esthétique des lieux, la fonction prédominante de la voirie, le coût, la faisabilité technique,... Les solutions retenues devraient rechercher la meilleure adéquation possible entre tous ces éléments et le facteur bruit.

Dans le cas de l'installation de protections anti-bruit, le Gouvernement veille à privilégier le recours à une valorisation de déchets.

Si, après avoir envisagé toutes les solutions technico-économiques possibles d'un point noir précis, la Région ne pouvait réduire à la source le bruit routier à un niveau acceptable, un mécanisme de financement de l'isolation acoustique des habitations serait alors mis en œuvre. Ce mécanisme doit encore être étudié et évalué budgétairement avant sa mise en place.

La reconnaissance d'un point noir et son étude seront également possibles par la mise en œuvre de l'article 10 de l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Cette disposition permet à la population d'un quartier de saisir soit le collège des Bourgmestre et échevins, soit le gouvernement régional dans le but de faire étudier les nuisances qu'ils subissent. L'étude est réalisée par l'IBGE.



Aujourd'hui, il semble également indispensable de disposer d'un cadastre fiable de l'état des revêtements routiers à Bruxelles, cadastre qui soit maintenu à jour par les gestionnaires de voiries et géré par l'AED, l'IBGE assurant l'expertise technique auprès des communes. Ainsi une étude récente, menée par l'IBGE, a pu déterminer qu'au moins 16 % des voiries disposaient d'un revêtement routier en mauvais état contre 43 % dans un état qualifié de moyen et donc susceptible de se dégrader (carnet 6-23).

#### **Prescription 14**

Sur la base du cadastre du bruit routier, croisé avec d'autres informations relatives au niveau de dégradation des voiries et au projet de PRAS, une première liste de voiries (annexe 2) à rénover en priorité a été identifiée (carte n°1). Le Gouvernement prend acte de ces premières informations et en tiendra compte, conjointement aux autres critères, lors des décisions de rénovation du réseau, notamment à travers la tutelle sur les communes et les mécanismes de travaux subsidiés.

Le Gouvernement reconnaît que les sites suivants doivent, en priorité, faire l'objet d'une étude acoustique afin d'envisager leur réhabilitation acoustique. Il s'agit de :

#### **Le quartier du Vogelenzang à Anderlecht**

Zone d'habitation située à proximité du croisement entre bd J. Bracops et bd M- Carême et longée par la ligne de chemin de fer Bruxelles - Gand et l'axe autoroutier du ring ouest.

Le tronçon de chemin de fer est situé en déblai par rapport au site et est caractérisé une forte densité de convois marchandises et voyageurs. Les axes routiers sont caractérisés par une forte densité de trafic. La zone concernée compte approximativement 200 logements.

#### **Le quartier des Pléiades – Colonel Bourg**

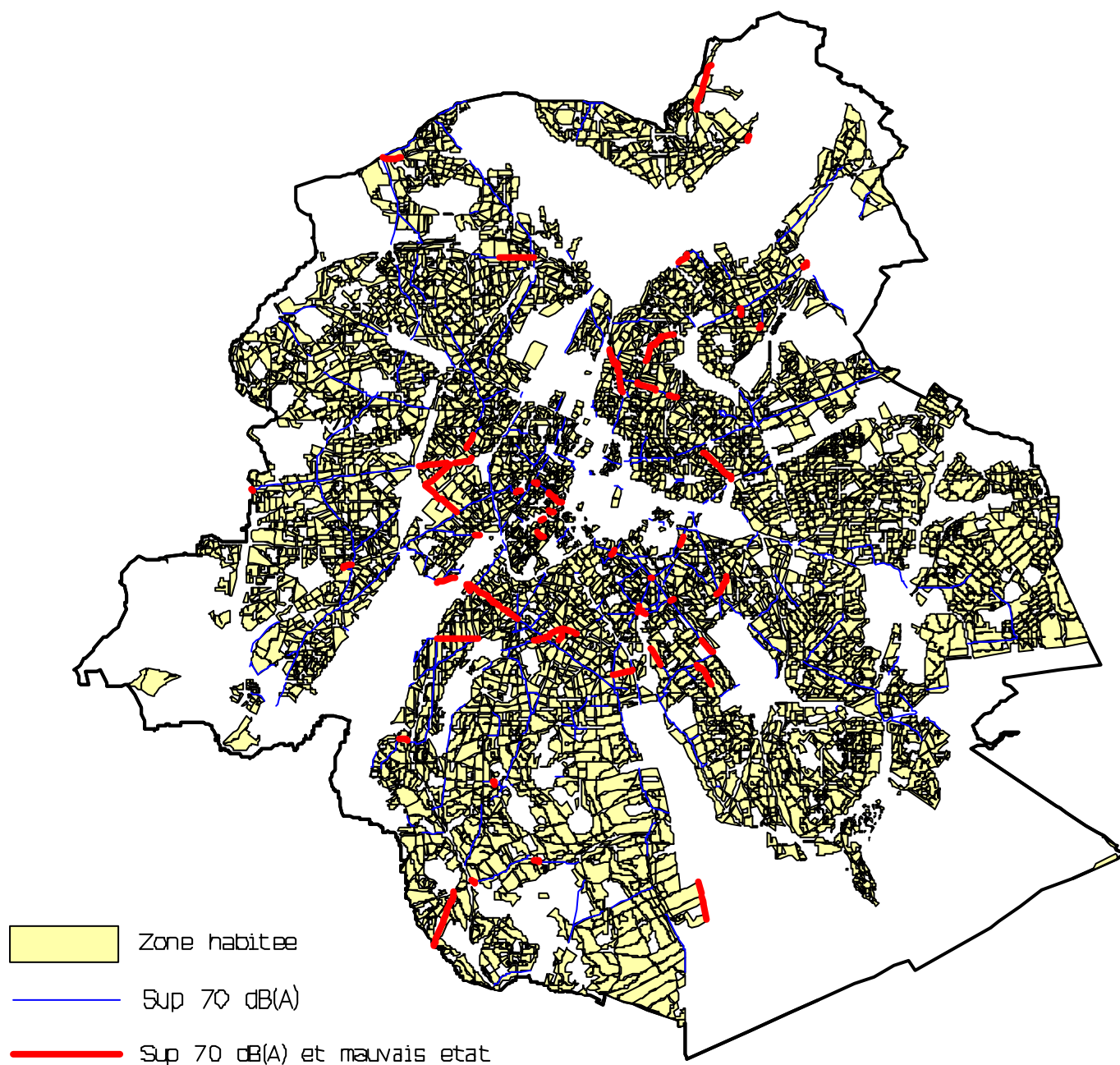
Zone d'habitation et zone mixte réparties de part et d'autre de l'axe autoroutier Bruxelles-Liège (E40). Cet axe est caractérisé par un trafic important et une vitesse de circulation élevée. Le quartier des Pléiades est localisé dans la commune de Woluwe-St-Lambert et le quartier Colonel Bourg est localisé dans la commune d'Evere. La zone concernée compte approximativement 200 logements.

#### **Avenue Nouvelle – avenue de la Couronne**

Zone d'habitation et zone mixte traversées par la ligne de chemin de fer Bruxelles-Namur (ligne 161) et les axes routiers de l'avenue de la Couronne et l'avenue Nouvelle. Le tronçon de chemin de fer est situé en déblai par rapport au site et est caractérisé une forte densité de convois marchandises et voyageurs. Les axes routiers sont caractérisés par une forte densité de trafic du type pulsé. La zone concernée compte approximativement 300 logements.



**Carte n°1 :** Première identification des voiries (>70 dB(A) en journée), traversant des quartiers d'habitation (le cas échéant, le mauvais état du revêtement est précisé)  
(réalisé au moyen de Brussels Urbis © 1.04)



### **Boulevard des Invalides**

Zones d'habitation traversées par un axe routier caractérisé par un trafic important et circulant à une vitesse relativement élevée. La zone concernée compte approximativement 100 logements.

### **Le site Hermann-Debroux**

Zone à forte mixité, zone mixte, zone administrative, zone d'habitation et zone de parc réparties de part et d'autre de l'axe autoroutier Bruxelles-Namur (E411) en viaduc caractérisé par un trafic important et circulant à une vitesse relativement élevée. La zone concernée compte approximativement 100 logements.

### **Les boulevards Général Wahis, Reyers et Lambermont**

Zone à forte mixité, zone mixte et zone d'habitation réparties de part et d'autre de l'axe routier constitué des boulevards Général Wahis, Reyers et Lambermont, caractérisés par un trafic fluide important et circulant à une vitesse relativement élevée. La zone concernée compte approximativement 2000 logements.

### **Avenue de l'Exposition Universelle**

Zone administrative, zone de parc et zone d'habitation réparties de part et d'autre de l'axe routier constitué par un portion de l'avenue de l'Exposition Universelle à Jette caractérisée par un trafic fluide important et une vitesse de circulation relativement élevée. La zone concernée compte approximativement 600 logements.

### **Chaussée d'Haecht**

Zones d'habitation réparties de part et d'autre de l'axe routier constitué par un portion de la chaussée de Haecht à Schaerbeek caractérisée par un trafic pulsé important constitué d'une part relativement importante de poids lourds. La zone concernée compte approximativement 500 logements.

Suite aux réactions manifestées durant l'enquête publique, les sites suivants ont été identifiés :

- Sur le territoire d'Evere : la chaussée de Haecht, la chaussée de Louvain et le Boulevard Léopold III
- Le site de Beaulieu à Auderghem
- Berchem : avenue Charles Quint et la Chaussée de Gand
- La Chaussée de Louvain (passage sur Schaerbeek et Saint-Josse)

Annuellement, un calendrier d'étude des points noirs sera défini. L'étude devra aboutir à la mise en évidence des aménagements et/ou procédures de réduction de la gêne pour les riverains. Ce calendrier sera complété par les demandes émanant de la population en application de l'article 10 de l'ordonnance.

La localisation des points noirs est reprise en annexe 1.

Ces différents sites seront étudiés conjointement par l'IBGE et l'AED (carnet 6-20) en collaboration avec les Communes.





### 3.4. La STIB, les TEC, De Lijn

La Société de Transport Intercommunal Bruxelloise dispose d'un réseau de transport public relativement dense à Bruxelles. De ce fait, elle est un acteur important dans la politique de mobilité de la Région (carnets 11-5, 6-27, 6-28). Cependant, à travers la gestion de ses infrastructures et de sa flotte de véhicules, il lui arrive de participer à l'aggravation de l'ambiance sonore de certaines voiries et parfois d'en être le principal responsable.

La Région estime que les pouvoirs publics régionaux doivent montrer l'exemple.

Il y a donc lieu de développer avec la STIB, et avec les autres sociétés de transports publics (les TEC, De Lijn) d'ailleurs, une politique de moindre bruit de leurs activités. Ceci pourrait se matérialiser à travers un accord préétabli portant sur les mesures à déployer.

#### **Prescription 15**

Le Gouvernement intégrera dans le contrat de gestion de la STIB le principe d'une concertation avec l'AED et l'IBGE en vue de la définition d'une politique de moindre bruit. Cette politique sera basée notamment sur l'identification des points noirs la concernant et la recherche de solutions, l'intégration de normes de bruit dans les cahiers des charges d'acquisition de matériels roulants et d'infrastructures, le style de conduite des chauffeurs, la définition d'objectifs de bruit à respecter par les transports publics, etc.

Dans ce cadre, par un échange d'informations relatives aux paramètres de gestion du trafic, la STIB et l'IBGE réaliseront un cadastre du bruit engendré par le transport public.

#### **Prescription 16**

La Région associera les TEC et De Lijn à la recherche de solutions communes pour le développement d'une politique de moindre bruit liée aux transports publics à Bruxelles.

### 3.5. Les collecteurs de déchets

Les activités de collecte de déchets sont sources de bruit en milieu urbain, en raison notamment des types de camions utilisés et du transbordement des déchets dans des bennes métalliques, de la vidange des bulles à verre, etc. occasionnant des résonances acoustiques facilement reconnaissables.

En outre, et pour éviter les embouteillages, de nombreuses opérations de collecte se déroulent tard le soir ou tôt le matin. Le Gouvernement entend maintenir ces activités dans des limites acceptables pour les populations.

Parmi ces activités, il y a bien évidemment celles de "Bruxelles Propreté"- Agence Régionale de Propreté (ARP) qui collecte tous les jours les déchets ménagers et assimilés des Bruxellois.



### **Prescription 17**

Le Gouvernement chargera l'ARP de préparer, en collaboration avec l'IBGE, un plan de moindre bruit de ses activités de collecte de déchets.

A titre d'exemple, les opérations d'enlèvement de déchets par conteneurs et de nettoyage de voiries pourront être organisées, de manière à prendre en compte le caractère résidentiel des quartiers habités, avant 7h00 du matin ou après 22h00 le soir en semaine, ainsi que le week-end et les jours fériés tout en intégrant les contraintes de mobilité générale de la Région.

Ce plan devra comprendre au minimum la recherche de matériels moins bruyants (clauses à prévoir dans les cahiers des charges d'acquisition de matériels ou encore l'insonorisation du matériel existant), la détermination des plages horaires de travail en fonction des zones, une formation des agents à un comportement moins bruyant, la localisation des conteneurs, etc.

### 3.6. L'accessibilité de la ville aux camions

Dans le cadre du Plan IRIS des déplacements et de la stratégie développée par l'AED dans le domaine du transport de marchandises, sera étudié l'accès de la ville en terme d'itinéraires empruntés, de gabarits de camions et de créneaux horaires choisis pour les déplacements. Les camions constituent en effet une des sources de bruit relativement importante, comparativement aux voitures. Des mesures de restriction de pénétration dans les zones habitées peuvent constituer dans certains cas une solution satisfaisante.

### **Prescription 18**

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan IRIS, notamment afin de préserver la fonction résidentielle de la ville, l'AED, en collaboration avec les communes, l'AATL, l'IBGE et les secteurs économiques concernés, tentera de réduire les effets négatifs liés au charroi des marchandises sur le territoire régional par un plan de circulation en 4 points :

1. interdiction de tout trafic de transit à travers la Région. Celui-ci doit se cantonner au ring ;  
Pour le trafic à destination :
2. libre circulation pour l'ensemble des véhicules lourds sur la totalité du réseau principal (axes métropolitains, principaux et autoroutes) ;
3. interdiction de circulation aux camions de plus de deux essieux sur les voiries interquartiers (sauf circulation locale dont la nécessité est dûment prouvée par le conducteur du véhicule) ;
4. à l'intérieur des mailles, constituées par les voiries ci-dessus, le réglage fin des restrictions-limitations horaire ou de tonnage - ainsi que le choix de l'itinéraire le moins dommageable à l'environnement (et des mesures d'accompagnement qui y sont associées), seront opérés à la faveur des processus de délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement.



Un code de bonne pratique sera édité par l'AED pour aider les communes à adopter une démarche cohérente lors de l'examen du permis. Les Communes se concerteront pour établir des mesures cohérentes.

Un régime d'exception permettra de tenir compte des cas particuliers et des cas de force majeure.

### 3.7. Les performances acoustiques des véhicules, motos et camions

Sous l'impulsion de l'Union Européenne, des normes acoustiques ont été édictées pour les véhicules, les motos et leurs dispositifs d'échappement depuis le début des années 70.

Cependant, et malgré une amélioration sensible des performances acoustiques des moteurs (carnet 6-26), ceux-ci restent une source de nuisances acoustiques.

#### **Prescription 19**

Des campagnes de contrôle des véhicules seront réalisées par les polices communales et/ou la gendarmerie avec l'appui de l'IBGE afin de faire respecter les normes acoustiques des véhicules à moteur et plus spécialement des cyclomoteurs, en rapport avec la conformité technique.

### *4. Le bruit des avions*

La politique aéroportuaire de l'Etat fédéral, à travers les activités de la Régie des Voies Aériennes (BELGOCONTROL), aujourd'hui appelée Belgocontrol et du BATC transformée tout récemment en BIAC déployées à l'Aéroport de Bruxelles-National, constitue depuis plusieurs années des motifs de plaintes et de craintes de la part de la population bruxelloise.

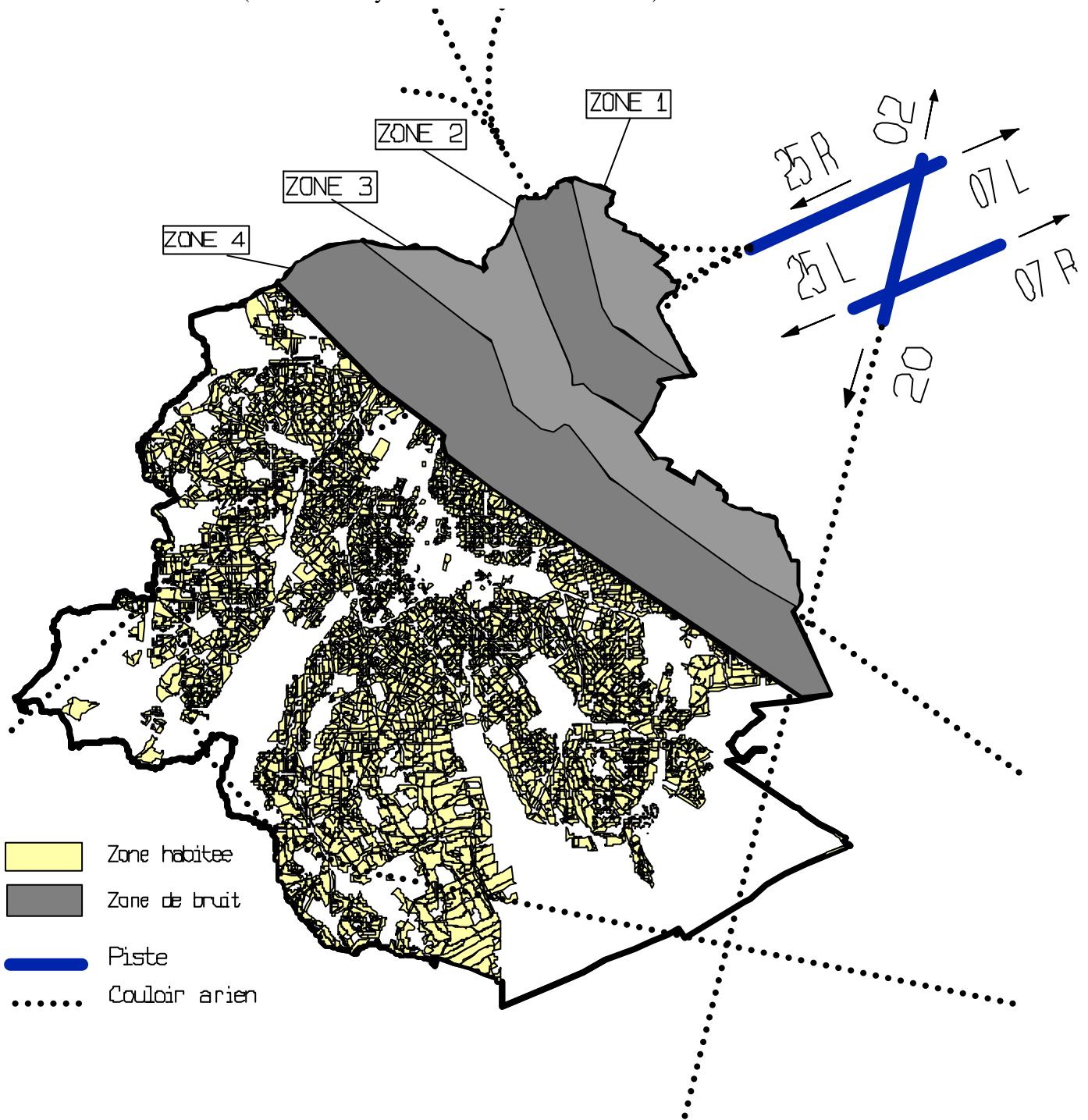
En effet, au début des années 90, les objectifs de la politique aéroportuaire du gouvernement fédéral étaient de tripler le trafic aérien pour atteindre 450.000 mouvements pour l'an 2002 en transformant l'aéroport de Bruxelles-National en véritable plaque tournante du trafic aérien en Europe. Le trafic aérien atteint aujourd'hui près de 280.000 mouvements par an, soit une augmentation de 45 % depuis 1990 et ne cesse d'augmenter chaque année (+ 5 %/an) (carnet 11-7).

Après plusieurs campagnes de mesures réalisées par l'IBGE (carnet 6-10) et après une première évaluation des populations bruxelloises touchées, il apparaît aujourd'hui que les nuisances sonores dues au trafic aérien concernent 210.000 bruxellois (carnets 6-30 et 6-31) dont 70.000 peuvent être considérés comme très gênés (c'est à dire soumis à un niveau de bruit (Ldn) supérieur à 60 dB (A)). La carte n°2 reprend les différentes zones.

**Carte n°2 :** Première évaluation des zones et des populations soumises à un niveau élevé de bruit dû au trafic aérien



(réalisé au moyen de Brussels Urbis © 1.04)



- ZONE 1 : >70dB(A) (environ 2500 habitants)
- ZONE 2 : >65dB(A) (environ 5200 habitants)
- ZONE 3 : >60dB(A) (environ 61800 habitants)
- ZONE 4 : >55dB(A) (environ 145300 habitants)



Une étude récente de l'IBGE a mis en lumière que plusieurs aéroports européens (Amsterdam, Düsseldorf, Hambourg, Munich, Zürich), tous situés à proximité de grandes zones urbaines, développaient depuis de nombreuses années des politiques de réduction de bruit. Celles-ci sont programmées et organisées comme un processus progressif et continu basé notamment sur la transparence de l'information, la collaboration avec diverses entités administratives, la discussion avec les habitants riverains concernés.

Dans le cas particulier de l'Aéroport de Bruxelles-National, outre l'absolue nécessité de mettre en place un tel processus concerté, c'est la politique aéroportuaire de la Belgique tout entière qu'il serait peut-être nécessaire de revoir.

Les dernières péripéties judiciaires relatives aux plaintes des riverains de l'aéroport, particulièrement à la Cour d'Appel de Bruxelles, ont mis en exergue que :

- la Région pouvait édicter une norme fixant un seuil de réceptivité de bruit au sol à ne pas dépasser à l'intérieur des habitations dans un milieu urbain lors du passage d'un avion, norme utilisable en cas de litige en justice ;
- la Région pouvait édicter une norme fixant des objectifs de bruit au sol que devrait respecter la navigation aérienne, ou à tout le moins obligeant BELGOCONTROL à en tenir expressément compte dans la gestion des plans de vols autour de l'aéroport de Bruxelles – National, et particulièrement dans le cadre de son développement futur ;
- devrait être défini correctement la notion d'intérêt général ou d'intérêt collectif justifiant le développement de l'Aéroport International de Bruxelles par rapport au droit des populations survolées à jouir d'un environnement sain et de qualité.

Malgré plusieurs tentatives de négociation depuis 1991 et jusque fin 1999, tantôt avec le Ministre fédéral responsable des communications, tantôt avec les responsables de BELGOCONTROL, aucune avancée significative n'a pu être obtenue quant à une clarification de la politique aéroportuaire de Bruxelles-National intégrant des préoccupations environnementales liées au bruit.

La Région entend, dans le respect du principe de proportionnalité et dans l'affirmation de la nécessité d'un aéroport international desservant la région bruxelloise, demander à l'autorité fédérale de garantir sa responsabilité, à titre de précaution et de prévention, dans le cadre du développement de l'aéroport de Bruxelles - National.

Faisant suite à l'initiative de la Ministre fédérale des transports prise fin 1999, le Gouvernement fédéral adoptait enfin le 12 février 2000 un ensemble de mesures relatives aux nuisances sonores de l'Aéroport de Bruxelles-National :

- détermination d'un seuil de gêne ( $L_{\text{aeq, avion}}$ ) pour la nuit de 55 dB(A) sur une base annuelle au-delà duquel une intervention fédérale est prévue ;
- fixation de quotas de bruit par saison avec une programmation de la réduction de 20% de la quantité émise par rapport à l'année de référence 1999-2000 (été 1999 – hiver 1999-2000), instauration d'un mécanisme de taxation proportionnel au bruit, et alimentation d'un fonds d'indemnisation;



- volonté de revoir les procédures aéroportuaires et l'utilisation de l'aéroport dans le but de minimiser l'impact du bruit au sol ;
- volonté de voir se mettre en place une politique d'aménagement du territoire accompagnée d'une politique d'isolation acoustique des logements, voire d'indemnisation et d'expropriation ;
- une clarification des rôles des acteurs de l'aéroport dans le but d'éviter les confusions d'intérêt.

En priorité et dans un souci de transparence et d'objectivité, l'IBGE garantira à BELGOCONTROL l'accès aux mesures recueillies par ses stations de mesure. En contrepartie, la Région demande que BELGOCONTROL autorise l'accès aux mesures de ses stations et aux informations relatives au trafic aérien (répartition, intensité, type, etc.).

#### **Prescription 20**

Afin de confirmer la volonté fédérale, le Gouvernement proposera à l'Etat fédéral la négociation d'un accord de coopération portant sur le développement d'une politique de moindre bruit visant à respecter au minimum les normes définies par la Région pour les populations survolées dans le contexte de la situation actuelle et dans le cadre du développement futur de l'aéroport de Bruxelles - National.

Cet accord devra prévoir l'amélioration (et au minimum le maintien) (carnet 6-32) de la situation actuelle acoustique au sol et l'affectation des taxes "bruit" d'atterrissage ou de décollage au financement d'un fonds affecté à la protection acoustique des habitations existantes dans les zones les plus touchées et/ou au développement d'alternatives de moindre bruit.

Le Gouvernement soutient qu'une politique de moindre bruit pour l'Aéroport de Bruxelles-National n'aurait de chance d'aboutir que si elle se base sur (carnet 6-33 et 6-34):

- le recours à des instruments économiques qui soient en rapport avec les objectifs de réduction de bruit et affectés à des politiques de moindre bruit ;
- le développement d'un climat de confiance basé sur la transparence en matière d'information relative à l'environnement et la sécurité ;
- la définition de règles acoustiques minimales communes à tous les aéroports belges ; (idéalement, il s'agirait d'une compétence de la Commission Européenne d'établir la base minimale commune relative à des règles environnementales communes à tous les aéroports européens);
- le développement d'une politique aéroportuaire concertée entre l'Etat fédéral et les Régions visant à spécialiser le cas échéant certains aéroports ;
- l'élaboration, par un organisme indépendant de Belgocontrol, de propositions relatives à de nouvelles procédures de vol pour l'Aéroport de Bruxelles-National qui tiennent compte des populations survolées ; propositions qui pourraient faire l'objet de discussions et d'essais;
- une analyse d'un éventuel plafonnement du volume de vols en journée et d'une minimisation (voire de suppression) des vols de nuits en relation avec l'atteinte des objectifs de bruit.



A défaut d'accord significatif avec le niveau fédéral, la Région déploiera tout l'arsenal juridique et réglementaire nécessaire pour faire respecter un minimum de tranquillité pour les citoyens.

#### **Prescription 21**

Afin d'être clair sur ses intentions, le Gouvernement bruxellois a défini par arrêté des normes relatives au niveau sonore maximal admissible que peuvent subir les populations survolées, ainsi que la programmation dans le temps de l'atteinte des objectifs.

Celui-ci a été approuvé par le Conseil d'Etat et les normes qu'il contient sont applicables depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Il prévoit :

- la définition de zones dans lesquelles sont définies des valeurs limites d'immission ;
- la définition de valeurs limites par passage d'avion et par période.

La Région de Bruxelles-Capitale a été subdivisée en trois zones (0, 1, 2 établies en fonction des couloirs aériens; ceux-ci ont été précisés par les SID (Standard Instrument Departure Chart) de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

Ces zones sont définies par les limites du territoire régional et par des arcs de cercle de rayons donnés et centrés sur une balise (située à proximité de la piste 25L/07R) qui permet à chaque avion de connaître à tout instant à quelle distance il se trouve par rapport à ce point. Il saura donc à tout instant avec précision dans quelle zone il se trouve.

Le respect de ces normes devrait apporter une amélioration sensible de la situation acoustique des populations survolées. En effet, d'après une estimation réalisée par l'IBGE, le gain acoustique serait de :

	en journée	la nuit
A Haren	3 dB(A)	8,9 dB(A)
A Evere	4 dB(A)	3,5 dB(A)

#### *5. La circulation ferroviaire*

Le train est un instrument stratégique dans la politique de mobilité que voudrait déployer la Région (carnet 11-4). Cependant, avec ses 64 km de voies ferrées dont une partie se situe à ciel ouvert, il constitue une source de nuisances pour certains habitants riverains des voies, ce qui représente environ 2 % de la population (carnets 6-6, 6-7).



Plusieurs paramètres peuvent être à l'origine des problèmes de bruit liés au train ; il peut s'agir de la vitesse de passage ou du poids du convoi, de l'importance du trafic ferroviaire, de la configuration des lieux et de la proximité des habitations, de la qualité "acoustique" du matériel roulant, de la qualité ou de l'état d'entretien de la voie ou des infrastructures, ... ou encore de la qualité du bâti riverain des voies (carnet 6-29).

Les perspectives d'avenir nous permettent de pronostiquer une augmentation du trafic ferroviaire à partir de et vers Bruxelles. La SNCB vient de soumettre pour approbation par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale son plan de « Mobilité dans et autour de Bruxelles ». Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans sa décision du 18 02 2000 a attiré l'attention sur le fait que toutes les mesures visant à protéger les riverains des nuisances encourues par les chantiers ou le développement du trafic ferroviaire soient de stricte application. Il serait donc nécessaire d'entamer dès maintenant une démarche préventive et curative, avec les responsables de la SNCB, qui vise à :

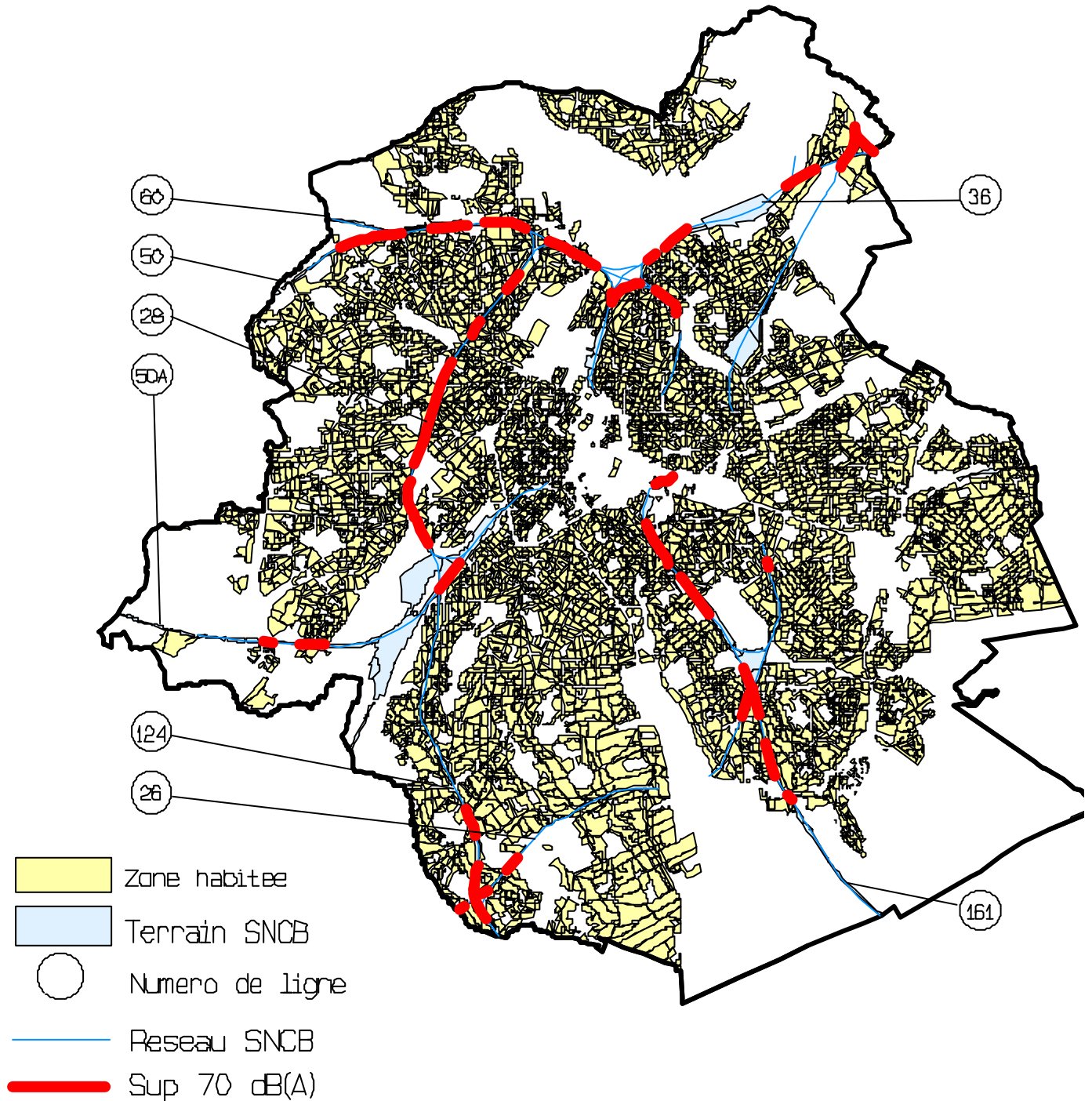
- sur la base du suivi d'un état de la situation, définir des objectifs de qualité sonore de l'environnement des riverains du chemin de fer ;
- identifier les zones de conflits et leur apporter des solutions durables ;
- intégrer dans le plan de gestion du trafic ferroviaire de la SNCB à Bruxelles les éléments nécessaires à une prise en compte du bruit dans les perspectives de développement du trafic.

La Région entend responsabiliser la SNCB en lui proposant, par l'adoption d'un programme commun, basé sur un accord formel, visant à intégrer d'avantage le facteur bruit.





**Carte n°3 :** Détermination des zones potentielles de conflit entre le bruit du chemin de fer (>70 dB(A) en journée) et la fonction d'habitation riveraine (réalisé au moyen de Brussels Urbis © 1.04)



### **Prescription 22**

Le cadastre du bruit du chemin de fer sera régulièrement actualisé. Dans un souci de transparence et d'objectivité, l'IBGE garantira à la SNCB l'accès aux mesures recueillies par les stations de mesures. En contrepartie, la Région demande que la SNCB autorise l'accès aux informations relatives à la gestion du trafic par ligne (répartition, intensité, type, etc.).

### **Prescription 23**

Le Gouvernement proposera à l'Etat fédéral la conclusion d'un accord (ou directement avec la SNCB) portant sur le développement d'une politique de moindre bruit et de moindre vibration visant à respecter les habitants riverains des voies ferrées de la SNCB. Cet accord devra prévoir notamment la détermination d'objectifs de qualité acoustique et leur programmation, l'identification des points noirs, l'amélioration (et au minimum le maintien) de la situation acoustique actuelle, l'intégration du facteur bruit dans la politique de développement du trafic ferroviaire dans Bruxelles ainsi que dans la gestion des chantiers, des mesures d'assainissement et/ou d'isolation acoustique des habitations riveraines à charge pour partie de la SNCB.

Le Gouvernement intégrera ces préoccupations dans le cadre des négociations qu'il mène en vue de développer un réseau RER autour de Bruxelles.

A défaut d'accord, le Gouvernement déploiera tout l'arsenal juridique et réglementaire nécessaire pour faire respecter un minimum de tranquillité pour les citoyens.

La mise en œuvre de mesures anti-bruit associera les riverains.

### **Prescription 24**

Un certain nombre de zones potentielles de conflit entre le chemin de fer et la fonction d'habitation riveraine ont été identifiées (carte n°3 et annexe n°3). Parmi celles-ci (annexe 3), un certain nombre de points noirs ont été sélectionnés. Ils doivent, par priorité, faire l'objet d'une étude approfondie.

On peut citer :

#### **Le pont métallique qui enjambe l'avenue de l'Exposition**

Zone mixte, zone de parc et zone d'habitation situées à proximité du pont métallique (de conception ancienne) de la ligne Bruxelles-Antwerpen et croisant l'avenue de l'exposition Universelles à Jette. La zone concernée compte approximativement 150 logements.

#### **La gare de Boitsfort et le clos des Chênes**

Zone d'habitation longée par la ligne de chemin de fer Bruxelles-Namur (ligne 161). Le tronçon de chemin de fer est situé en déblai par rapport au site et est caractérisé par une forte densité de convois marchandises et voyageurs circulant à vitesse relativement élevée. La zone concernée compte approximativement 70 logements.



### **La cité jardin “La Roue” et ses abords immédiats à Anderlecht**

L'habitat est particulièrement dense des deux côtés du chemin de fer. En outre, les maisons sont situées très près de celui-ci. La zone est longée par la ligne de chemin de fer Bruxelles-Gent, caractérisée par un important trafic voyageurs et marchandises. Cette ligne ferroviaire a une incidence particulièrement importante en matière de nuisances acoustiques et de propagation de celles-ci. La cité jardin et ses abords immédiats comptent plusieurs centaines d'habitations. La localisation des points noirs est reprise en annexe 1.

Suite aux réactions durant l'enquête publique, les sites ferroviaires suivants ont été identifiés :

- ❑ **Boisfort :**
  - sur la ligne L161, le tronçon « rue des archives - av. Émile Van Becelaere »
  - sur la ligne L26 et L161, le quartier « avenue des Taillis – drèves de Weigélias – av. Marie-Clothilde »
- ❑ **Etterbeek :** les zones habitées le long de la ligne 26.
- ❑ **Evere :** les zones de conflit sur la ligne 26 entre bd Wahis et l'av. Bordet ;
- ❑ **Haren :** le long des axes vers Zaventem et Cologne et relatif au développement du terminal TGV.
- ❑ **Auderghem :** les sections Paepedelle, Trois ponts et suivantes de la ligne de métro Debroux et de la ligne 26.
- ❑ **Schaerbeek :** la portion de la ligne 26 au delà du square Plasky , ainsi que la place Verboeckhoven et la gare de Schaerbeek (proximité TGV).
- ❑ **A Berchem :** le tronçon de la ligne 50 traversant la commune ;
- ❑ **Neder Over Heembeek :** dans le cadre du passage du RER et du TGV, être attentif au fait que NOH est une caisse de résonance par rapport à la gare de formation à Schaerbeek.

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 situation sonore y est perçue comme gênante.

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

Le gouvernement entend reconnaître, étudier, objectiver et organiser la prise en charge immédiate et concertée d'un certain nombre de points noirs par les pouvoirs publics (mécanisme de plan d'assainissement). La Région, en collaboration avec la SNCB, établira annuellement un calendrier d'étude des points noirs ferroviaires. L'étude devra aboutir à la mise en évidence des aménagements et/ou procédures de réduction de la gêne pour les riverains. Un certain degré de priorité sera affecté à l'article 10.

Si, après avoir envisagé toutes les solutions technico-économiques possibles d'un point noir précis, on ne pouvait réduire la source le bruit ferroviaire à un niveau acceptable, un mécanisme de financement de l'isolation acoustique des habitations serait alors mis en œuvre. Une responsabilité financière de la SNCB devrait être recherchée.



## **Prescription 25**

Après campagnes de mesures, caractérisation de la gêne et évaluation précise des populations touchées, le Gouvernement définira par arrêté soit des valeurs guides ou objectifs de qualité, soit des normes relatives au niveau sonore maximal admissible que peuvent subir les populations riveraines des voies de chemin de fer, ainsi que la programmation dans le temps de l'atteinte des objectifs.

### *6. Les installations classées*

Outre la définition et l'autorisation d'une certaine mixité des activités à travers le PRAS, les PPAS et les permis d'urbanisme, l'exploitation de certaines installations est soumise à une procédure d'autorisation préalable aboutissant à l'octroi d'un permis d'environnement, limité dans le temps et définissant un certain nombre de conditions "environnementales" à respecter.

Le Gouvernement a défini, dans un arrêté du 2 juillet 1998 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations (MB 21.07.1998), des conditions acoustiques types qui doivent être impérativement respectées par ces installations. Celles-ci sont fixées en fonction de l'heure de la journée, du jour de la semaine et de la typologie de la zone, tels que définis par l'aménagement du territoire.

Cependant, l'analyse des plaintes en matière de bruit, traitées par l'IBGE (carnet 6-36), nous apprend que certaines installations sont plus souvent que d'autres sources de problèmes. Il s'agit dans 37 % des cas principalement des installations de production de froid, de conditionnement d'air ou encore de chauffage (carnet 6-14). D'autres encore reviennent fréquemment (carnet 6-15). Il y a lieu d'analyser ce problème en profondeur et de trouver des solutions structurelles durables par une implication des fournisseurs et installateurs de ce type de matériel.

## **Prescription 26**

L'IBGE, en collaboration avec ECOBRU, étudiera, dès l'adoption du plan, l'origine et les causes de la fréquence des plaintes de bruit liées aux installations techniques classées, particulièrement en ce qui concerne les installations de froid, de conditionnement d'air, etc. Pour chaque catégorie de problème, après enquête technologique et études de cas, l'IBGE formulera, en collaboration, avec le secteur concerné des mesures sectorielles (dont notamment des normes) relatives aux meilleures technologies disponibles. Une information sera diffusée vers les professionnels concernés.

Cette préoccupation sera également relayée dans le cadre de la charte intégrée pour l'éco-dynamisme des entreprises.



## *7. Les chantiers*

La gestion des chantiers est aujourd'hui en passe d'être strictement organisée à travers le titre III du futur Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) relatif aux nuisances liées à l'exécution des travaux et conditions d'exploitation des chantiers, complété par des normes acoustiques relatives aux chantiers. De plus, l'ordonnance du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mars 1998 relative à la coordination et à l'organisation des chantiers en voie publique devrait permettre de réduire le nombre de chantiers en voie publique et contribuer ainsi à diminuer le nombre de perturbation par un gel des chantiers pendant 2 ans sur même tronçon.

Les règles définies par le futur RRU prévoient d'autoriser les chantiers entre 7h00 et 19h00 du lundi au vendredi. Un système de dérogation, sous la responsabilité du Bourgmestre, permet néanmoins le fonctionnement de chantiers en dehors des heures normales.

### **Prescription 27**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptera, en application de l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, des normes spécifiques relatives à la lutte contre le bruit généré par les chantiers. La proposition tiendra compte de la période de la semaine, du créneau horaire, etc. (carnet 6-16).

L'élaboration de ces normes tiendra compte des spécificités des chantiers de nuit.

### **Prescription 28**

Afin de faciliter le travail des gestionnaires de chantier, l'AED et l'IBGE, après enquête de terrain, élaboreront, en collaboration avec la Confédération de la Construction, un guide de bonnes pratiques reprenant la réglementation applicable, des recommandations visant à respecter le voisinage, les techniques et les organisations de moindre bruit, etc. Sur la base de cette étape, des formations pourront être organisées par le secteur ou intégrées dans les cours professionnels.

## *8. Les alarmes et sirènes*

Les alarmes de maison et de voiture sont des dispositifs qui sont fréquemment cités comme motifs de plaintes. Or, en ce qui concerne particulièrement les alarmes de maison, un dispositif fédéral (loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, sur les entreprises de sécurité et sur les services internes de gardiennage [M.B. 29/05/90] et son arrêté royal d'application du 31 mars 1994 fixant la procédure d'approbation des systèmes et centraux d'alarme [M.B. 29/04/94]) en réglemente l'installation et l'usage mais seulement d'un point de vue sécuritaire et non environnemental. Ainsi, aucune limite supérieure au bruit émis et ni à la durée de fonctionnement n'est prévue. Le dispositif prévoit une intervention communale lorsque les installations sont défectueuses.



Les véhicules prioritaires tels que camions de pompiers, ambulances, véhicules de police, etc. sont munis d'avertisseurs sonores qui peuvent provoquer une gêne permanente pour les populations habitant sur les trajets fréquemment empruntés par ces véhicules.

Une attention particulière de la Région sera nécessaire pour en évaluer les usages avec les secteurs concernés.

#### **Prescription 29**

L'IBGE négociera, avec le Ministère de l'Intérieur, le secteur concerné ainsi que celui des assurances, un plan de moindre bruit visant à :

- favoriser la mise en œuvre des dispositifs d'alarme (bâtiment et voiture) les plus silencieux
- déterminer des règles communes relatives à l'utilisation des sirènes des véhicules prioritaires ainsi qu'à leur spécification sonore.

Préalablement, une étude technologique sur les alarmes et sirènes sera effectuée.

#### *9. La musique amplifiée électroniquement et les effets sur la santé*

Des études constatent que de plus en plus de personnes, particulièrement les adolescents, souffrent d'une diminution permanente et progressive de l'acuité auditive pouvant mener à la surdité. Cette perte auditive peut être la conséquence notamment d'une exposition prolongée à des niveaux de pression acoustique élevés qui détériorent de manière irréversible physiologiquement la fonction auditive.

La musique amplifiée électroniquement est certainement la principale cause de ce phénomène, que ce soit dans les discothèques, à l'occasion de concerts ou encore lors du port de casque d'écoute utilisé avec des appareils tels que lecteurs portatifs de cassettes ou de disques compacts. Même certaines salles de cinéma semblent connaître des niveaux d'émission sonore importants (carnet 6-19).

Pour rappel, 20% des plaintes de bruit traitées par l'Inspectorat de l'environnement concernent directement ces installations pour des questions de musique amplifiée électroniquement.

#### **Prescription 30**

Après une enquête de terrain relative à la situation réelle dans de tels établissements et après l'identification des mesures d'aménagement qui pouvaient être prises (limitation de niveau sonore, reconfiguration des enceintes acoustiques,...), l'arrêté royal de 1977 fixant les normes acoustiques pour la musique amplifiée électroniquement dans les établissements privés et publics sera revu.

En outre, le Gouvernement agira auprès des pouvoirs publics compétents pour la santé et la détermination de normes de produit afin que des mesures de sensibilisation, de prévention et de correction soient prises.



En particulier, des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées sur la jeunesse et les problèmes de surdité liés à la musique devraient être organisées, des mesures de sensibilisation à l'impact du bruit sur la santé seront adressées aux professionnels du son, organisateurs de concerts, gestionnaires de cinéma,...

#### *10. Harmonisation des réglementations communales*

Le rôle des pouvoirs publics bruxellois est bien celui d'offrir au citoyen un service public de qualité. Si une approche préventive doit indéniablement être développée au travers des actions décrites dans le présent document, il y a également lieu d'offrir une organisation claire et compétente dans la gestion des problèmes posés aujourd'hui.

Plutôt que de développer des organisations parallèles et concurrentes entre la Région et les communes, il faut rechercher la cohérence et la coordination au service de la meilleure efficacité.

Ainsi, l'autorité communale est par excellence le pouvoir public le plus proche du citoyen, il est généralement le premier intervenant public auquel fait appel la population. Un certain niveau de gestion locale implique néanmoins la nécessité de définir un minimum de règles au niveau régional. C'est ce que la Région entend proposer à travers l'harmonisation de certaines réglementations basée notamment sur l'analyse des 19 règlements de police relatifs au bruit.

Des systèmes d'habilitations de la commune doivent être prévus afin de permettre d'apprécier les circonstances locales. Les Communes seront appelées à les préciser dans un futur règlement communal de bruit, tel que le prévoit l'article 8 l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain.

Les besoins d'harmonisation sont précisés par l'ordonnance en ce qui concerne:

- la lutte contre le bruit sur la voie publique ;
- les bruits et tapages perpétrés entre 22h00 et 7h00 ;
- les bruits de voisinage ;
- les bruits générés par les établissements ouverts au public tels que cafés, bars, restaurants, salles de spectacle, etc ;
- etc.

Ceci constitue un moyen d'objectiver la gêne ressentie et de quantifier les nuisances correspondantes.

##### 10.1. Les bruits de voisinage

Les troubles de voisinage constituent un domaine fort complexe dans lequel se conjuguent de multiples facteurs de type sociaux, relationnels, etc. Quelles que soient les causes ou les origines de ces troubles, le Gouvernement a édicté une norme minimale de bruit garantissant un certain niveau de confort acoustique pour les populations, offrant ainsi un moyen de droit et donc d'intervention possible. L'arrêté du 2 juillet 1998 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage tient ainsi compte de



la période de la semaine, du créneau horaire et de la spécification de la zone telle que définie dans les instruments relatifs à l'aménagement du territoire. Plus on se situe en zone habitée, plus la norme est sévère.

En outre, l'usage des tondeuses à gazon et autres engins de jardinage actionnés par un moteur est interdit les dimanches et jours fériés légaux. Les autres jours, leur usage est interdit entre 20h et 7h.

Il est clair que l'usage réglementaire ne doit être envisagé qu'en dernier ressort et qu'il y a lieu d'abord de privilégier le contact et le dialogue entre les parties en conflit pour la recherche de solutions communes, l'intervention des agents communaux pour le règlement et l'arbitrage des conflits à l'amiable ou encore l'intervention d'un médiateur spécialisé. Du personnel spécialisé ou encore du personnel mieux formé pourrait constituer une piste à développer (voir infra).

### **Prescription 31**

L'IBGE mettra au point, à l'attention des communes, des instruments de communication à destination des habitants, relatifs aux relations de voisinage et à la prévention des conflits.

### 10.2. La tranquillité sur la voie publique

Qualifier les comportements qui troublent la tranquillité sur la voie publique a toujours été du ressort communal. Bien qu'il s'agisse là d'un domaine dans lequel un effort prioritaire de prévention est nécessaire et qu'il occupe la police communale de manière importante, il y a lieu de déterminer un minimum de socle commun au niveau de la Région.

### **Prescription 32**

Après analyse des règlements communaux et concertation avec les communes, l'IBGE proposera des règles générales et uniformes pour les 19 communes constituant ainsi une base minimale identique. Pour régler des situations particulières, des habilitations précises seront prévues pour le niveau communal, notamment en ce qui concerne des activités particulières telles que marchands ambulants, marchés, etc.

### 10.3. Les activités nocturnes en plein air

Bruxelles est un centre culturel et de loisirs indéniable. Les manifestations en plein air doivent y être encouragées et soutenues. La période estivale connaît d'ailleurs de nombreuses manifestations en plein air telles que le Jazz Marathon, la fête de la musique, les fêtes foraines, etc.

Comment dès lors concilier le droit des habitants et la nécessité pour une ville-Région comme Bruxelles d'y déployer et d'y autoriser une activité festive intense sans porter atteinte à la tranquillité des habitants ? Un certain nombre de règles générales doivent être prises.

### **Prescription 33**





Le Gouvernement proposera, en concertation avec les communes, des principes généraux relatifs à l'organisation des manifestations en plein air organisées en soirée dans des lieux proches d'habitations et susceptibles de les gêner.

#### 10.4. Les établissements ouverts au public tels que cafés, bars, restaurants, salles de spectacles

Les établissements ouverts au public, lorsqu'ils sont situés à proximité d'habitations font régulièrement l'objet de plaintes en raison notamment (carnet 6-18) :

- des horaires tardifs d'ouverture de tels lieux ;
- l'usage intempestif de musique amplifiée électroniquement (20 % des plaintes de bruit traitées par l'IBGE) ;
- des activités et installations tournées vers l'intérieur de l'îlot dans lequel elles sont situées (hotte, cuisine, terrasse, ...) ;
- du comportement des clients de l'établissement à l'extérieur de celui-ci en fin de soirée (discussion tapageuse sur la rue, claquement de portière, démarrage en trombe, etc.).

Les établissements d'une certaine taille sont déjà soumis à un permis d'exploitation qui tente de prendre en compte l'ensemble des nuisances qu'ils génèrent. De nombreux autres échappent à ces dispositions et sont sous le couvert de réglementations communales et d'autorisations du Bourgmestre.

Il convient d'établir des principes généraux que tout établissement devra respecter dans le but de limiter les nuisances acoustiques générées, tout en laissant à la commune la capacité d'intervenir au cas par cas. En cette matière, c'est une combinaison d'approches qui doit permettre d'appréhender au mieux la prise en compte des nuisances. Par exemple, la détermination de zones spéciales (accueillant de nombreux établissements) pourrait être fixée dans le règlement communal ou régional.

Ainsi, des normes spécifiques aux installations et activités particulières devraient être établies (hotte, système de ventilation, bruit de cuisines, isolation du bâtiment, etc.) en fonction de la zone où se situe l'établissement.

Pour les terrasses situées en intérieur d'îlot, des restrictions d'usage en soirée devraient être prévues ainsi que la fermeture des portes et fenêtres, particulièrement en zone habitée.

L'approche concertée et de conciliation devrait également être recherchée pour développer de bonnes relations entre le quartier et le responsable d'un établissement et rechercher en commun des solutions réalistes.

Dans l'attente du développement de ces différentes pistes, ce sont les arrêtés du 2 juillet 1998 relatifs au bruit de voisinage et au bruit généré par les installations classées, selon le cas, qui sont d'application.

#### **Prescription 34**



Après concertation avec les communes, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale proposera des règles générales relatives aux établissements ouverts au public tels que café, bars, restaurants, salles de spectacles à l'exception des établissements déjà couverts par le régime des permis d'environnement. Des habilitations particulières du Bourgmestre seront prévues.

Pour les zones à haute densité de tels établissements, la fixation de règles de fonctionnement par un processus négocié avec les habitants du quartier et la commune pourrait être une alternative à la réglementation.

### *11. La gestion des plaintes*

De l'analyse des plaintes liées à l'environnement, en Région de Bruxelles-Capitale, il apparaît clairement que le domaine du bruit en représente la majorité. Ainsi une partie importante du travail de l'Inspectorat de l'environnement de l'IBGE est consacrée au traitement des plaintes de bruit (43% des dossiers de plaintes). L'IBGE, intervenant en second ressort, n'a en principe à traiter que les plaintes transmises par les communes bruxelloises et qui donc ont fait normalement l'objet d'une première intervention (carnet 6-36).

Parmi les plaintes de bruit traitées par l'inspectorat, 43 % concernent les activités liées à l'exploitation normale d'une installation, 37 % impliquent des appareillages HVAC (conditionnement d'air, chauffage, système de réfrigération, ...) et 20 % se réfèrent à la musique amplifiée électroniquement dans des établissements ouverts au public (secteur HORECA, spectacles, dancing).

Une fois sur deux environ, le travail d'inspection de l'IBGE est inutile en raison soit de l'extinction de la plainte, soit en raison de la disparition de la nuisance, ce qui démontre la nécessité d'améliorer l'intervention de la commune en premier ressort.

La Commune constituant le niveau de pouvoir le plus proche du citoyen, c'est à partir de celle-ci que doit s'organiser au mieux la gestion des plaintes.

Dans le but de faciliter l'accès à une intervention des pouvoirs publics, la commune sera encouragée à prévoir en son sein un dispositif chargé d'accueillir les plaignants, de bien identifier le motif de la plainte, d'enregistrer celle-ci et de l'envoyer vers le service compétent, le cas échéant d'en assurer le suivi. Ceci ne concerne pas dans un premier temps les plaintes urgentes qui sont à traiter par la police communale.

Afin d'aider les communes, le Gouvernement favorisera le recours au mécanisme de médiation et de gestion des conflits.



### **Prescription 35**

Le Gouvernement proposera à chaque commune un protocole d'accord précisant les principes généraux définis ci - avant en matière de gestion des plaintes dans le but de mettre en place les procédures administratives y afférentes.

### **Prescription 36**

Conformément à l'article 10 de l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, les habitants pourront demander de faire étudier les nuisances acoustiques de leur quartier. Après décision du pouvoir public saisi, l'IBGE réalisera un état des lieux du niveau sonore de la zone concernée.

Il s'agira bien entendu de nuisances acoustiques dont la multiplicité, la complexité et/ou l'ampleur ne permettent pas une application simple de la réglementation et/ou parce que la réglementation ne permet pas de responsabiliser simplement un quelconque fauteur. Il s'agira pour l'essentiel de nuisances sonores dues au trafic.

### **Prescription 37**

Le Gouvernement étudiera la mise en place d'une structure de médiation de certains conflits, à laquelle les communes qui le souhaitent pourront faire appel. Une évaluation de cette structure sera réalisée au terme de deux ans de fonctionnement.

### **Prescription 38**

L'IBGE assurera pour le compte des communes la réalisation des enquêtes de mesures acoustiques en vue de constater une nuisance faisant l'objet d'une instruction. L'IBGE assurera également l'instruction des plaintes, transmises par les communes qui, en raison de leur complexité, dépassent les capacités techniques et opérationnelles de la commune, pour autant que la nuisance soit répétitive et reproductible.

Le cas échéant, l'IBGE pourra organiser les formations en matière de gestion des conflits pour les communes qui le souhaiteraient.

## *12. L'éducation et la sensibilisation du citoyen*

Le citoyen peut être tant victime que responsable d'un bruit selon les circonstances, le moment de la journée ou de sa vie. Il doit connaître ses droits mais aussi et surtout respecter ses obligations afin de promouvoir un environnement sonore de qualité.

Il est nécessaire de développer la prévention des comportements bruyants par la sensibilisation et l'éducation du citoyen mais aussi d'inciter au respect de la réglementation et à l'application des sanctions qui peuvent s'ensuivre.

Enfin, pour les victimes, une information des droits et des procédures d'intervention doit être clairement communiquée. Néanmoins, les processus de conciliation, de concertation, de médiation, tels qu'ils ont été évoqués plus haut seront fortement promotionnés.



### **Prescription 39**

L'IBGE éditera un document d'information à destination du citoyen pour lui permettre de connaître ses droits, ses moyens d'actions et les pouvoirs publics proches à qui il peut s'adresser.

### **Prescription 40**

Des campagnes d'information et de sensibilisation à un comportement respectueux seront organisées par l'IBGE, notamment au niveau des écoles. On peut citer à titre de cibles :

- les comportements à domicile (TV, aboiement, appareillages domestiques,...) ;
- le style de conduite en voiture ;
- les comportements en rue ;
- la musique amplifiée électroniquement ;
- etc.

La Région soutiendra et développera également dans la mesure du possible des opérations ponctuelles, mais d'envergure, du style "quartier sans voiture" à l'occasion de grandes manifestations culturelles, sportives ou festives en créant ainsi des ambiances sonores différentes.

Notamment pour montrer l'exemple, la Région sera attentive à développer des comportements soucieux de l'environnement sonore (achat de véhicules peu bruyants,...).

Par ailleurs, la mise en œuvre de la plupart des prescriptions, sera accompagnée de mesures de communication.

### **Prescription 41**

La Région s'inscrira dans une démarche de collaboration avec d'autres villes européennes dans le but de favoriser les échanges d'information, d'expériences et de bonnes pratiques dans le domaine de la lutte contre le bruit en milieu urbain.

### **Prescription 42**

L'IBGE procédera à l'évaluation de l'exécution du plan tous les 30 mois. L'évaluation sera transmise au Gouvernement (article 7 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relatif à la lutte contre le bruit en milieu urbain).

