

QUIET.BRUSSELS

Plan de prévention et de lutte contre le
bruit et les vibrations en milieu urbain

**Déclaration environnementale accompagnant
le plan quiet.brussels**



FEVRIER 2019

INTRODUCTION

Conformément à l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain¹, la Région a entrepris la rédaction d'un nouveau plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain (ou PLAN QUIET.BRUSSELS).

Conformément à l'ordonnance bruit, le processus d'adoption du plan 2019 prévoit plusieurs étapes qui se sont échelonnées comme suit :

- 2017 : réalisation de la cartographie stratégique du bruit des transports en Région bruxelloise pour l'année de référence 2016, comme demandé par la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
- 2017 : réalisation de trois enquêtes auprès de 1.500 personnes, concernant leur perception du bruit, leurs usages par rapport au son amplifié et le ressenti des patients et des gestionnaires des hôpitaux. Cette étape a été complétée par une nouvelle édition du baromètre de l'environnement ;
- Janvier et février 2018 : processus participatif de réflexion avec les principaux organismes actifs en région bruxelloise (tant à l'échelle régionale, communale que fédérale) sous la forme de 4 groupes de travail selon les thématiques des transports, de l'aménagement du territoire, des bâtiments et de la mixité des fonctions, en vue d'affiner les constats par retour d'expériences, d'identifier les problèmes et de proposer d'éventuelles solutions ;
- 1^{er} semestre 2018 : rédaction d'un avant-projet de plan, notamment en ce qui concerne les actions en matière de mobilité, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, comme stipulé dans l'ordonnance bruit ;
- Juin-juillet 2018 : consultation des autres administrations régionales concernées sur l'avant-projet de plan et rédaction du rapport sur les incidences environnementales du plan ;
- Le 13 septembre 2018 : adoption du projet de plan en première lecture par le Gouvernement ;
- Du 15 octobre au 15 décembre 2018 : consultation du public, des communes et des autres Régions dans le cadre d'une enquête publique de deux mois. Durant cette période, le projet de plan et ses documents annexes sont également soumis pour avis aux Conseil de l'Environnement, Conseil économique et social et à la Commission régionale de la Mobilité ;
- Le 08 janvier 2019 : audience publique.

L'ultime étape consiste en l'adoption définitive du plan par le Gouvernement, après dépouillement et prise en compte des réclamations et observations formulées lors de l'enquête publique ou d'avis émanant des différentes instances consultées.

Le présent document constitue la déclaration environnementale qui, conformément à l'article 5, §9 de l'ordonnance bruit, résume :

- la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan ;
- la manière dont le rapport sur les incidences environnementales, les avis exprimés et les résultats des consultations ont été pris en considération ;
- les raisons du choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables qui avaient été envisagées.

Elle est destinée à accompagner l'arrêté d'approbation du 3^{ème} plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale (ou PLAN QUIET.BRUSSELS).

¹ Dans la suite du document le terme "ordonnance bruit" sera utilisé.

TABLE DES MATIERES

CONSIDERATIONS ENVIRONNEMENTALES	5
1. Considérations environnementales dans le plan	5
2. Rapport sur les incidences environnementales (RIE)	5
3. Prise en compte des recommandations du RIE	6
ENQUETE DE PERCEPTION	8
PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS	8
ENQUÊTE PUBLIQUE	11
ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	11
1. L'ordonnance	11
2. Les publications	13
3. La communication	13
RÉACTIONS AU PROJET DE PLAN	13
ANALYSE DES AVIS	14
TRAITEMENT DES AVIS	14
MOTIVATIONS DES CHOIX OPÉRÉS	15
SYNTHÈSE	29
ANNEXES	32
1. Avis publié au Moniteur belge	33
2. Liste des répondants	34
3. Synthèse des avis et commentaires reçus	38
4. Procès-verbal de l'audience régionale	62



CONSIDERATIONS ENVIRONNEMENTALES

1. Considérations environnementales dans le plan

Le plan de prévention et de lutte contre le bruit en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale est de par sa nature un plan qui tient compte avant tout de considérations environnementales. Il vise à promouvoir un droit du citoyen à jouir d'un environnement sonore sain qui se base sur les preuves scientifiques concernant les conséquences néfastes de la pollution sonore sur la santé. Toutefois, la recherche de solutions acceptables en milieu urbain n'est pas évidente en raison de la multiplicité des sources et des acteurs impliqués, de la technicité des mesures et des simulations, de l'appréciation de la gêne, etc. C'est pourquoi, la Région entend promouvoir un droit du citoyen à jouir d'un environnement sonore sain mais qui tienne compte aussi d'une certaine réalité technico-économique.

2. Rapport sur les incidences environnementales (RIE)

La Directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement pose le principe que tous les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. Cette démarche concerne donc directement le PLAN QUIET.BRUSSELS.

Dès lors, conformément à l'ordonnance Bruit et après avis du Conseil de l'Environnement, du Conseil Economique et Social et de la Commission régionale de la Mobilité, le Gouvernement bruxellois a approuvé le 03 mai 2018 le cahier des charges du rapport sur les incidences environnementales prévoyant d'identifier, de décrire et d'évaluer les incidences probables de la mise en œuvre des mesures proposées dans le plan. Le rapport sur les incidences environnementales a été élaboré et mis à la disposition du public avec le projet de plan lors de l'enquête publique qui s'est tenue du 15 octobre au 31 décembre 2008.

Ce rapport est destiné à identifier, décrire et évaluer les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement.

Dans ses conclusions, le rapport d'incidences environnementales (RIE) indique que les incidences du projet de PLAN QUIET.BRUSSELS concernent essentiellement l'environnement sonore et vibratoire de la Région de Bruxelles-Capitale et la santé des personnes qui y travaillent ou y vivent. Il confirme que l'ensemble des mesures du plan aura surtout des incidences positives sur la santé des usagers de la ville, de ceux particulièrement exposés aux nuisances sonores des transports et des sonores ponctuelles, des jeunes.

Il mentionne également que le projet de PLAN QUIET.BRUSSELS est, par ailleurs cohérent et renforce les autres dispositions prises au niveau régional, en particulier : l'Ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (17 juillet 1997) et ses arrêtés d'application, l'accord de Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 2014-2019, le plan régional de développement durable (PRDD), le futur Plan Régional de Mobilité GoodMove, le Plan régional Air-Climat-Energie, le Plan Nature et le Plan de Gestion des ressources et Déchets (PGRD).

D'après le RIE, les incidences environnementales des mesures du plan de lutte et de prévention du bruit et des vibrations en milieu urbain dans la Région de Bruxelles Capitale sont extrêmement positives et elles apparaissent indispensables pour la santé et le bien-être des usagers de la Région de Bruxelles-Capitale.

Outre les **effets positifs** sur l'environnement sonore et vibratoire, le RIE relève que les mesures auront surtout des incidences positives (ou opportunités) sur :

- **L'amélioration du confort et de la santé** des habitants et travailleurs de la RBC, grâce à une diminution générale des niveaux de bruit mais également à l'assainissement spécifiques des zones de forte exposition ;
- **L'amélioration de l'attractivité des quartiers et de la qualité de vie** grâce à une diminution des niveaux de bruit et une amélioration de la cohabitation des différentes fonctions et activités.
- **Le développement de zones de confort** où les riverains peuvent profiter d'un environnement sonore apaisé mais qui peuvent aussi servir au développement de la biodiversité ;
- **Le développement des modes de transport actifs** et une **amélioration de la sécurité routière** ;



- **La réduction de la pollution atmosphérique et des consommations d'énergie** grâce aux actions sur la mobilité et les logements ;
- **La sobriété économique** et particulièrement la recherche de solutions économiques et durables, planifiées en amont et si possible en valorisant l'existant ;
- **La participation des citoyens** aux décisions concernant leur cadre de vie et le **renforcement des pouvoirs locaux**.

Bien que minoritaires, face aux opportunités, le RIE pointe certains **risques ou incidences négatives** pouvant néanmoins être limités grâce à des mesures correctives. Ces incidences à minimiser portent sur les aspects suivants :

- Il a été montré que le succès du PLAN QUIET.BRUSSELS sera **dépendant d'autres plans et mesures** d'aménagement du territoire et de mobilité, en particulier par rapport au futur plan régional de mobilité GoodMove qui aura un rôle prépondérant dans l'efficacité du PLAN QUIET.BRUSSELS.
- Les aménagements antibruit ou les actions visant à réduire le bruit du trafic comme les revêtements plus silencieux ou la limitation des vitesses à 30km/h présentent de multiples avantages mais peuvent aussi présenter des désavantages en termes d'**esthétique**, de **patrimoine** ou de **temps de parcours** ou encore d'augmentation de bruit localement (si mal conçus).
- L'assainissement partiel du bruit dans certaines zones peut induire une augmentation de l'attractivité de ces zones et donc l'installation de nouveaux habitants mais faute d'un assainissement total, ceux-ci resteraient exposés à la source de bruit. Parallèlement, certaines actions peuvent engendrer une amélioration de l'attractivité de certains quartiers et/ou la valeur des biens immobiliers qui, sans mesure d'accompagnement, pourrait mener au **déplacement des populations défavorisées** (phénomène de gentrification).
- Certaines actions restent onéreuses, ce qui pourrait pâtir à leur efficacité. De plus, les actions de contrôle nécessitent des moyens humains importants pour qu'elles soient efficaces.
- La mise en œuvre de certaines actions **implique plusieurs acteurs régionaux ou suprarégionaux** dont la réceptivité à la problématique du bruit n'est pas toujours assurée.

Enfin, l'absence d'objectifs quantitatifs ou de propositions de contrôle pour certaines actions peut poser question quant à leur mise en place effective.

3. Prise en compte des recommandations du RIE

De nombreuses recommandations du RIE émises par rapport aux incidences à minimiser ne nécessitent pas de modifications du contenu du plan à ce stade mais seront prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre des mesures.

Ainsi, certaines mesures visent :

- A s'assurer de la bonne intégration de la problématique du bruit dans l'élaboration des plans d'aménagement du territoire et de mobilité ainsi que de leur bonne mise en œuvre. C'est pourquoi la démarche de concertation réalisée en amont de la rédaction du plan a été privilégiée.
- A adapter chaque projet d'aménagement en vue de réduire le bruit aux spécificités de son environnement afin de sélectionner la solution la plus avantageuse en termes de bruit mais également de paysage et de mobilité, tous modes confondus. Cette optimisation des projets pourra être assurée grâce à la concertation et la collaboration entre les différents services régionaux (Bruxelles Mobilité, urban.brussels, etc.) et à une implication renforcée des pouvoirs locaux et des citoyens.
- À réduire les nuisances sonores de concert avec la planification territoriale afin d'assurer une répartition équitable des mesures sur le territoire, d'éviter l'installation de nouveaux habitants dans des zones qui ne seraient que partiellement assainies (ou présentant toujours un niveau de bruit important) et d'assurer le maintien de la mixité sociale dans les quartiers apaisés.
- À la concertation et à la sensibilisation aux effets du bruit en RBC des acteurs régionaux ou suprarégionaux impliqués dans la gestion de sources génératrices de nuisances sonores.

Enfin, plusieurs mesures correctrices ont pour objet d'anticiper les besoins en personnel via la mise en place de formations spécifiques (notamment pour assurer la sensibilisation et les supports techniques proposés, tant aux particuliers qu'aux professionnels).



Le RIE révèle également que le PLAN QUIET.BRUSSELS n'a pas inscrit d'objectifs chiffrés à proprement parler. Cependant, les différentes actions COMPUTE présentes dans le plan serviront à alimenter son suivi et son évaluation², notamment via l'identification et la définition d'indicateurs de performance, tels que ceux repris au tableau 12 du RIE (comme par exemple la différence de décibels pour les indicateurs L_{den} et L_n avant et après les projets d'aménagement routier). De plus, la mesure 3 du plan prévoit d'adapter l'objectif de réduction de l'exposition de la population à des niveaux sonores jugés préoccupants repris dans le Plan Régional de Développement Durable en matière de lutte contre le bruit en fonction des résultats de la dernière cartographie stratégique du bruit (2016).

² Conformément à l'ordonnance Bruit.



ENQUETE DE PERCEPTION

En 2017, préalablement à la rédaction du 3^{ème} plan bruit (QUIET.BRUSSELS), une enquête de perception, sous la forme d'un sondage téléphonique, a été organisée par Bruxelles Environnement, auprès d'un échantillon représentatif de 700 Bruxellois³.

Le questionnaire utilisé (à quelques variantes près semblable à ceux utilisés en 1999 et 2008 lors des enquêtes publiques relatives aux plans précédents) portait sur : les priorités environnementales des sondés, leur opinion sur le bruit à Bruxelles, la qualification de leur gêne (sources de bruit, moments de gêne), leur avis sur l'action des pouvoirs publics et sur une série de mesures (en matière de bruit routier entre autre) ainsi que leurs réactions face à un problème de bruit. En 2017, ce questionnaire d'enquête est complété par des questions additionnelles sur la santé, le bruit au domicile, et la sensibilisation.

L'enquête réalisée pour le PLAN QUIET.BRUSSELS avait les trois objectifs suivants :

- Cerner le ressenti et les opinions des Bruxellois vis-à-vis de leur environnement sonore et des actions à mettre en place par les pouvoirs publics ;
- Obtenir des informations sur les caractéristiques acoustiques des logements ;
- Estimer l'évolution de ces données par rapport au précédent sondage de 2008.

L'enquête a été réalisée par un bureau d'étude indépendant (M.A.S), elle a été menée par téléphone du 29/03/2017 au 16/04/2017 inclus auprès d'un échantillon de 700 individus représentatifs de la population de la Région de Bruxelles-Capitale (individus âgés d'au moins 18 ans). L'échantillon est représentatif de la population bruxelloise (N=700), il a été construit en appliquant la méthodologie des quotas qui détermine si le répondant est éligible ou non. Les quotas ont été définis pour les critères sociologiques, géographiques et démographiques suivants : commune, sexe, âge, rôle linguistique.

Le dossier complet d'analyse ainsi que la fiche documentée Bruit de l'Etat de l'Environnement bruxellois n°1 « *Perception des nuisances acoustiques en Région de Bruxelles-Capitale* » sont disponibles sur le site internet de Bruxelles Environnement.

Principaux enseignements

1.1. Le bruit est un des problèmes environnementaux (prioritaires)

Le bruit est, en 2017 comme précédemment, considéré comme l'un des problèmes environnementaux prioritaires, avec la pollution de l'air et la propreté publique. En 2017, deux autres problèmes environnementaux émergent : la pollution de l'eau et le traitement des déchets. Le « top 3 » devient donc un « top 5 », illustrant sans doute une sensibilité croissante des Bruxellois à l'environnement en général.

1.2. Perception du bruit à Bruxelles

Bien que trois quarts des Bruxellois pensent que le bruit est « une chose normale en ville » (74% en 2017) et deux tiers la « preuve qu'il y a de la vie » (65%), deux tiers trouvent qu'il s'agit d'une « gêne qui augmente sans cesse » (ce pourcentage est cependant plus bas en 2017 qu'en 2008).

Si un peu moins d'un répondant sur deux semble résigné en répondant que le bruit est « un élément nécessaire qu'il faut accepter » (43%), ils sont tout aussi nombreux à l'inverse à réagir en considérant que le bruit est « une agression insupportable au quotidien » (46%) ou encore « un élément qui les pousserait à déménager » (41% en 2017 contre 53% en 2008).

Les deux sources les plus gênantes pour les Bruxellois demeurent, toutes enquêtes confondues, le transport routier et le trafic aérien. Elles doivent être traitées en priorité selon eux.

53% des répondants à l'enquête en 2017 sont moyennement à beaucoup gênés par le bruit du trafic routier, 49% par le bruit des avions.

En 2017, **les sirènes des véhicules d'urgence** - qui n'étaient pas proposées comme choix dans l'enquête de 2008 - **sont la 3ème source de nuisances sonores les plus importantes, suivie par le bruit des chantiers.** Le bruit de voisinage (comportement des personnes, bruit des animaux) est cité comme la 5ème source de nuisances sonores.

³ Cette enquête a été réalisée en parallèle avec une enquête sur les usages du son amplifié et une enquête visant le ressenti des patients et des gestionnaires d'hôpitaux.



La proportion de participants au sondage qui se disent gênés constamment par le bruit, quelle qu'en soit la source, a pratiquement doublé entre 2008 et 2017, passant de 18 à 34%.

Cette hausse est sans doute liée à la diminution concomitante des Bruxellois uniquement dérangés la nuit (de 22% en 2008 à 6% en 2017). En d'autres termes, nombre de Bruxellois qui n'étaient dérangés par le bruit que la nuit en 2008 le sont en 2017 de jour comme de nuit.

Un tiers des répondants (33%) est uniquement dérangé en journée et cette proportion était aussi importante en 2008.

Le moment de la gêne varie en fonction des sources de bruit : le trafic routier et le bruit des chantiers dérangent essentiellement en journée. Si le bruit des avions, les sirènes des véhicules d'urgence et le voisinage gênent aussi en journée, près d'un répondant sur cinq s'en plaint aussi en permanence.

1.3. Comment les Bruxellois réagissent-ils face au bruit ?

En 2017, 1 personne sur 2 estime avoir déjà été personnellement confrontée à un problème de bruit. Or, ceci est une évolution positive puisque, lors de l'enquête en 2008, ils étaient plus nombreux à déclarer être dans ce cas (62%).

Cependant, il y a une certaine forme de fatalisme car 60% d'entre eux ne se sont adressés à personne pour régler ce problème. Et on peut déplorer que 40% de ceux qui ont fait appel à quelqu'un (essentiellement aux personnes à l'origine du bruit ou à la police) n'aient pas trouvé de solution à leur problème. Dans 44% des cas, les démarches ont abouti à une solution réglant le problème de bruit ou sont en voie de l'être. Et dans 10% des cas, un autre résultat a été obtenu ou le problème de bruit s'est résolu de lui-même.

1.4. Les Bruxellois sont-ils conscients des effets du bruit sur leur santé ?

Comme indiqué précédemment, le questionnaire de 2017 comprenait de nouvelles questions relatives à la santé, le bruit au domicile, et la sensibilisation.

Les nuisances sonores représentent une certaine source d'inquiétude pour la population car **86% des répondants pensent que le bruit affecte la santé**, bien que les risques soient encore trop méconnus. En effet, seuls 30% des sondés se disent informés sur le sujet.

Près d'un Bruxellois sur deux affirme avoir au moins un des problèmes de santé cités dans l'enquête en 2017. Il s'agit très souvent de troubles du sommeil (68%) mais aussi d'hypertension et de stress (49%), d'une réduction générale du bien-être (42%) ou encore de problèmes de concentration (35%), d'audition (23%) ou de communication (22%) ou enfin de problèmes cardio-vasculaires (12%).

Bien que les troubles de l'audition soient l'une des conséquences principales des expositions prolongées à des volumes sonores élevés, les personnes présentant ces troubles ne les corrélient pas ou peu à leur environnement sonore (30%). Pour les habitants présentant un des problèmes de santé cités, ces expositions sont en revanche responsables d'une réduction générale du bien-être (56%), de troubles du sommeil (47%), ou encore de problèmes de communication (50%) ou de concentration (46%).

1.5. Comment les Bruxellois évaluent-ils le bruit à leur domicile ?

4 sondés sur 10 estiment que leur logement est mal isolé contre le bruit et déclarent être gênés par le bruit à leur domicile. La gêne est significativement plus élevée pour les Bruxellois vivant dans un appartement aménagé dans une ancienne maison que les Bruxellois résidant dans un autre type de logement.

La circulation automobile représente la principale source à l'origine de cette gêne, suivie par le bruit des avions puis par le bruit de voisinage.

Ces nuisances sonores ont lieu de jour comme de nuit pour la moitié des répondants dans le cas du bruit routier ou des avions, un peu moins dans le cas du bruit de voisinage. Et elles durent depuis plus de 3 ans pour plus des trois quarts des personnes gênées par ces sources.

Ces nuisances au domicile contraignent 87% des répondants concernés à fermer leurs fenêtres mais elles affectent aussi assez fréquemment leur santé : 53% disent avoir des troubles du sommeil, 45% du stress et 42% de la fatigue.

1.6. Que pensent les Bruxellois des mesures de lutte contre le bruit ?

L'action des pouvoirs publics relative aux problèmes de bruit est jugée insuffisante par deux tiers des répondants. Le jugement s'est amélioré quelque peu entre 2008 et 2017, mais l'insatisfaction reste importante (63% des Bruxellois en 2017).



En règle générale, les répondants sont favorables à très favorables aux mesures proposées pour la réduction du bruit, même lorsque celles-ci ont un impact direct sur leur quotidien ou qu'elles les impliquent personnellement (mesures dites « impliquantes »).

La mesure liée à la préservation et à l'aménagement de zones calmes et celle liée aux investissements dans de nouvelles technologies pour émettre moins de bruit sont plébiscitées par 9 personnes sur 10. Deux mesures relatives à l'isolation des bâtiments (investissements et subventions) emportent elles aussi une large adhésion avec près de 8 sondés sur 10. Les trois mesures en lien avec l'usage de la voiture (réduction de la vitesse, zones sans voitures, limitation d'utilisation) ont moins de succès mais elles sont tout de même soutenues par près de 7 répondants sur 10.

Le taux de répondants d'accord avec des mesures les engageant personnellement est en général et logiquement inférieur à celui observé pour les mesures « non impliquantes ». Les Bruxellois sont cependant nombreux (trois quarts des répondants) en 2017 comme en 2008 à se dire prêts à investir dans l'isolation acoustique de leur logement. Ils sont tout aussi nombreux à être disposés à accepter le passage d'une ligne de tram ou de bus dans leur rue afin d'élargir l'offre de transports en commun. Et ce chiffre est en augmentation par rapport à 2008.

Enfin, ce sont les mesures touchant à l'usage de la voiture et en particulier celle instaurant une taxe aux automobilistes pour financer les mesures de réduction du bruit qui rencontrent le plus faible succès.

En ce qui concerne la prise de mesures restrictives vis-à-vis des activités aéroportuaires, l'accueil, au sein des répondants est plus réservé. Et les mesures sont moins soutenues en 2017 qu'elles ne l'étaient en 2008 (sauf en ce qui concerne la mesure d'interdiction des vols de nuit, qui reste stable). Les mesures qui recueillent le plus de soutien (par 6 Bruxellois sur 10 environ) sont d'interdire les vols de nuit d'une part et d'effectuer 50 km de plus pour prendre l'avion dans un autre aéroport d'autre part. Les trois autres mesures proposées recueillent l'adhésion d'une minorité de la population seulement (de l'ordre de 4 personnes sur 10).

Le questionnaire donnait en outre l'opportunité de faire des suggestions complémentaires (question ouverte) dans le cadre de la lutte contre le bruit. En 2017, un quart des répondants a formulé des propositions. Celles-ci se rapportaient principalement à 3 domaines : les actions institutionnelles, la circulation routière et le trafic aérien.



ENQUÊTE PUBLIQUE

Organisation de l'enquête publique

1. L'ordonnance

Conformément l'article 5, §2 à 8ter de l'ordonnance bruit, le projet de plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations, adopté provisoirement par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 13 septembre 2018 a été soumis à enquête publique du 15 octobre au 15 décembre 2018.

Dans le cadre de cette enquête publique, les dispositions et calendriers prévus par la législation applicable en la matière ont été les suivantes, à savoir :

- Publication d'un avis au Moniteur belge et dans un imprimé régional ;
- Collaboration avec les services communaux compétents ;
- Consultation du Conseil de l'Environnement, du Conseil économique et social et de la Commission régionale de Mobilité ;
- Organisation d'une séance publique régionale.

1.1. Le Moniteur belge et un imprimé régional

Un avis d'enquête publique a été publié au Moniteur belge le 15 octobre 2018 (voir annexe 1).

L'avis a également fait l'objet d'insertions dans la presse locale et nationale, selon les modalités suivantes :

- Le 02 octobre : Métro FR et NL
- Le 15 novembre : Le Soir, La Capitale, Bruzz et Het Laatste Nieuws

1.2. La participation des communes

La contribution des administrations communales a été sollicitée. Un courrier de la Ministre de l'Environnement a été envoyé aux communes en date du 17 juillet 2018 pour prévenir les communes de la tenue prochaine de l'enquête publique, en précisant les modalités de celle-ci et les invitant à transmettre leur avis dans le cadre de celle-ci. Dans un second temps, un courrier a été envoyé aux communes par mail le 13 septembre 2018, les avertissant des modalités de l'enquête publique relative au projet de plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles et les invitant à une séance d'information à Bruxelles Environnement le 18 septembre 2018. Enfin, le 28 septembre 2018, les documents utiles à l'organisation de l'enquête publique leur ont été livrés par coursiers.

Complémentairement, plusieurs actions ont été réalisées, notamment pour venir en aide aux communes :

- Bruxelles Environnement a présenté le projet de plan et la procédure d'enquête publique aux communes le 18 septembre 2018 ;
- Le matériel d'information (affiches, brochures, questionnaires) a été mis à la disposition des communes dès la fin du mois de septembre afin d'organiser la consultation des documents par la population à l'administration communale. ;

Deux communes ont sollicité une présentation de Bruxelles Environnement :

- La commune d'Uccle, à la maison communale, le 20 novembre 2018
- La commune de Schaerbeek, à la maison communale, le 22 novembre 2018.

Un délai supplémentaire jusqu'à la tenue de l'audience régionale a finalement été accordé, compte tenu de la période de clôture de l'enquête juste avant les vacances scolaires et la mise en place des nouveaux collèges communaux suite aux élections communales du 14 octobre 2018.



Enfin, il est à noter qu'une présentation du PLAN QUIET.BRUSSELS a également été organisée à la demande d'Inter-Environnement Bruxelles pour les communes du centre de la Région le 03 décembre 2018.

1.3. Récolte des avis et organisation interne de Bruxelles Environnement

Outre les dispositions mises en place au sein des communes, les documents du projet de plan soumis à l'enquête publique étaient également consultables par le public au Centre d'Information de Bruxelles Environnement du lundi au vendredi de 09h à 12h30 et de 13h30 à 17h à partir du 15 octobre et jusqu'au 15 décembre 2018.

Une adresse mail de contact au sein de Bruxelles Environnement a été créée dès le début des démarches en vue de l'organisation de l'enquête publique (quietbrussels@environnement.brussels). Les avis et questions adressés directement à Bruxelles Environnement y étaient recueillis.

En plus de la consultation des documents prévue dans les communes et au Centre d'Information de Bruxelles Environnement, des séances d'information sous forme de permanence où des experts de Bruxelles Environnement étaient à la disposition du public ont été organisées sur rendez-vous tous les mercredis après-midi durant toute la durée de l'enquête publique. Cette information a été relayée par les communes à toute personne qui souhaitait avoir des réponses précises à ses questions.

Le public a ainsi eu à sa disposition plusieurs moyens de réactions possibles à l'enquête :

- envoyer un courrier par écrit ou par mail à l'adresse mail dédiée à l'enquête publique ;
- demander des informations techniques ;
- demander d'être entendu en séance publique.

1.4. La consultation des instances régionales et autres

Pour rappel, en amont de l'adoption du projet de plan, des courriers ont été envoyés le 11 juillet 2018 invitant les administrations régionales à faire part de leurs éventuels commentaires sur l'avant-projet de PLAN QUIET.BRUSSELS. Les administrations concernées sont : BM, perspective.brussels, BUP, Bruxelles Logement, citydev, SLRB, local.brussels, STIB, SIAMU, Bruxelles Propreté, SNCB, Infrabel.

Le Comité régional de développement territorial (CRDT) a également remis un avis daté du 30 août 2018 sur l'avant-projet de plan. Celui-ci a été joint à l'avant-projet de plan pour son passage en 1^{ère} lecture au Gouvernement.

Un courrier de la Ministre de l'Environnement a été envoyé aux instances régionales en date du 14 septembre 2018, leur soumettant le projet de plan pour avis. Des séances de présentation se sont déroulées :

- Au Conseil Economique et Social le 03 octobre novembre 2018 ;
- Au Conseil de l'Environnement, le 10 octobre 2018 ;
- A la Commission régionale de la Mobilité, le 22 octobre 2018.

Complémentairement, la Ministre bruxelloise de l'environnement a envoyé un courrier à ses deux homologues flamand et wallon en date du 22 novembre 2018. Auparavant leurs administrations respectives avaient été invitées à remettre, si elles le souhaitaient, un avis sur le projet de PLAN QUIET.BRUSSELS lors de la réunion du Comité de Coordination de la Politique Internationale de l'Environnement - Groupe Bruit (ou CCPIE- Bruit) du 08 octobre 2018.

1.5. L'audience régionale

Une audience publique régionale a été organisée, par Bruxelles Environnement, le 08 janvier 2019 à 18h00, à Bruxelles Environnement, site de Tour & Taxis, Avenue du Port 86C à 1000 Bruxelles. Durant cette séance, une brève présentation du projet de plan a été faite par Bruxelles Environnement, suivie de l'audition des personnes qui désiraient s'exprimer sur le sujet. Le procès-verbal de cette audience publique est disponible en annexe 4.



2. Les publications

Dans le cadre de l'enquête publique, une série de publications a été élaborée afin d'informer le public mais également de lui permettre de réagir au contenu du projet de plan, à savoir :

Les documents officiels et de support :

- le projet de plan
- le rapport d'incidences environnementales (aussi appelé le RIE), ainsi que son résumé non technique
- les fiches documentées de soutien au plan
- le bilan du plan précédent (2008-2013)

Les documents spécifiquement réalisés pour la communication :

- l'affiche de l'enquête publique
- la vidéo informant de la tenue de l'enquête publique
- le spot radio informant de la tenue de l'enquête publique
- une brochure illustrée
- le poster récapitulatif du plan

3. La communication

Une conférence de presse a été organisée par la Ministre de l'Environnement fin août 2018.

Un spot radio a été diffusé du 15/10 au 21/10 en français sur Vivacité Bruxelles et du 15/10 au 21/10 en néerlandais sur BRUZZ Radio.

Un spot télé a été diffusé du 15/10 au 28/10 en français sur BX1 et du 15/10 au 28/10 en néerlandais sur BRUZZ TV.

L'ensemble des documents liés à l'enquête étaient téléchargeables sur Internet, sur le site de Bruxelles Environnement à l'adresse :

- <http://www.environnement.brussels/quietbrussels>
- <http://www.leefmilieu.brussels/quietbrussels>

Enfin, plusieurs acteurs bruxellois (dont des associations citoyennes locales) ont relayé l'information relative à l'enquête publique du PLAN QUIET.BRUSSELS, parmi lesquels Inter-Environnement Bruxelles et la Confédération de la Construction.

Bruxelles Environnement a été sollicité pour plusieurs interviews et émissions de télé.

Réactions au projet de plan

L'enquête publique a donné lieu à un certain nombre de réactions. Celles-ci se répartissent comme suit :

- 161 avis écrits (voir liste complète en annexe 2)
- 700 personnes ayant répondu à l'enquête de perception préalable au nouveau plan bruit (voir ci-dessous)
- 2 demandes d'information technique lors de la permanence organisée durant l'enquête publique
- 12 participants à l'audience publique régionale du 08 janvier 2019 (voir procès-verbal en annexe 4)

Les avis écrits ont été adressés par :

- 4 institutions et organismes de la Région de Bruxelles-Capitale (le Conseil de l'Environnement, le Conseil Economique et Social, la Commission régionale de la Mobilité et hub.brussels)
- 9 communes (Anderlecht, Auderghem, Jette, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre)
- 10 associations
- 9 comités de riverains
- 129 particuliers.



ANALYSE DES AVIS

Traitement des avis

Toutes les remarques et observations émises lors de l'enquête publique et de l'audience publique ont été analysées en fonction de leur contenu.

Tous les avis reçus des particuliers, des associations, institutions et des communes ont été répertoriés et analysés dans le contexte de la thématique du projet de plan auquel ils se réfèrent. Une synthèse de ces avis avec indication du (des) répondant(s) est reprise en annexe 3.

Il a alors été procédé à l'examen des remarques. Ces dernières sont de différents types : certaines soutiennent les mesures proposées par le plan, d'autres traitent de problématiques générales (« *le bruit augmente en ville* ») ou rencontrées par la personne dans son quotidien, enfin, certaines sont des demandes particulières.

Certaines remarques n'appellent pas à commentaire, d'autres mentionnent des problématiques déjà prises en compte dans le projet de plan, d'autres encore relèvent de la mise en œuvre des mesures du plan et seront dès lors étudiées en phase opérationnelle du plan, au fur et à mesure de son exécution. Enfin, les remarques jugées pertinentes au regard de l'élaboration du plan ont fait l'objet d'une analyse motivée au regard des objectifs poursuivis par la Région en matière de prévention et de lutte contre le bruit en milieu urbain.

Un tableau récapitulatif reprenant les demandes et propositions émises au cours de l'enquête publique motive le choix opéré (voir ci-après). Il reprend chaque demande et indique si elle a fait l'objet d'une modification du plan avec mention du numéro de la mesure modifiée et sinon, la raison pour laquelle cette demande n'a pas été retenue.

A noter que certaines observations étaient pertinentes, mais n'ont pas été retenues. En effet, il a été estimé que le plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale n'était pas le bon levier et que ces propositions sortaient du champ d'application du plan.



Motivations des choix opérés

	Demandes EP	Motivations	Plan modifié
QUIET.TRANSPORTS			
Bruit routier			
1	Décourager la circulation dans le centre - poursuivre piétonnier	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove : Apaiser les quartiers (A2)	
2	Réduire le trafic de transit	Repris dans l'avant-projet de PRM Good Move : Magistrales piétonnes (B3) et de manière générale pour tous les quartiers (A2)	
3	Multiplier les journées sans voiture	L'incitation au changement de modes de transports sera ajoutée à la mesure 4. D'autres actions de sensibilisation et d'expérimentation sont prévues dans l'avant-projet de PRM GoodMove (D6/D7)	✓
4	Limiter la vitesse du trafic	Déjà pris en compte dans la mesure 2. Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action A1	
5	Sensibilisation dans les zones 30	Déjà pris en compte dans la mesure 4. Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action A1	
6	Contrôler les vitesses	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action A1 et nouvelle action E7 - contrôle - sanction	
7	Mieux concevoir les infrastructures routières	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 5 Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action B1 Uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public	
8	Obliger à faire des mesures in situ avant et après réalisation d'un projet	Déjà pris en compte dans la mesure 5	
9	La cellule d'accompagnement doit travailler le plus en amont possible avec les agents communaux concernés et pouvoir utiliser les outils de simulation/visualisation	Déjà pris en compte dans la mesure 5	
10	Prévoir des formations et diffuser les bonnes pratiques pour accompagner les communes dans l'aménagement des voiries communales	Déjà pris en compte dans la mesure 9 Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action B1 Uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public	
11	Tenir compte de l'influence des revêtements anti-bruit sur d'autres aspects tel que le microclimat	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 5, 8 et 9 La mesure 8 est complétée en ce sens	✓
12	Agir sur les bruits engendrés localement par les ralentisseurs de vitesse	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 5 et 9 La mesure 9 est complétée en ce sens	✓
13	Prendre en compte l'importance des revêtements pavés pour le patrimoine viaire et urbain et l'identité de Bruxelles	Déjà pris en compte dans la mesure 9	
14	Aménager l'espace public aux abords des écoles afin de les préserver du bruit	Déjà pris en compte dans la mesure 2 Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: Apaiser les quartiers (A2)	
15	Enterrer un maximum d'axes de circulation automobile	L'objectif du plan quiet.brussels est d'abord de diminuer le bruit à la source (diminuer le trafic). Les autres mesures de réduction du bruit (obstacles à la propagation et isolation) doivent être étudiées au cas par cas dans le cadre de projets particuliers.	
16	Réduire le nombre de véhicules à combustion et favoriser les voitures électriques	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: D5 Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques	
17	Ne pas imposer un bruit artificiel aux nouveaux véhicules électriques (y être vigilant)	La mesure 8 est complétée en ce sens. Le chapitre "Mise en œuvre" est également complété par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes	✓
18	Limiter l'utilisation de poids lourds (+3.5T), principalement au niveau des quartiers résidentiels, et encourager de plus petits véhicules silencieux	Déjà pris en compte dans les mesures 1 et 36 Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: A2 apaiser les quartiers et D9 Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction	
19	Imposer un péage urbain	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action D4 Moduler la tarification des déplacements à l'usage (mais en laissant les options péage ou tarification km ouverte)	
20	Lever des taxes sur l'usage de la voiture en ville pour rendre les transports publics gratuits	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action D4 Moduler la tarification des déplacements à l'usage (mais pas la gratuité des transports publics)	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
21	Enlever les aides fiscales aux voitures de société	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action E3 Collaborer avec les autorités Fédérales et Régionales car il s'agit d'une compétence fédérale	
22	Faire pression sur le fédéral pour légiférer sur les publicités pour la voiture	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: action E3 Collaborer avec les autorités Fédérales et Régionales / pas directement cité mais on pourrait rajouter ça dans la fiche	
23	Encourager le report modal	L'incitation au changement de modes de transports sera ajoutée à la mesure 4. Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: c'est l'objectif principal et la plupart des actions y contribuent	
24	Encourager financièrement l'utilisation du vélo et favoriser les infrastructures cyclistes	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: dans la vision comme à encourager	
25	Renforcer l'utilisation du transport fluvial	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: B4 pour les infra, C4 pour les services vélo et D3, D4, D6, D7 pour les incitants	
26	Agir sur le bruit des motos et scooters	Déjà prévu dans la mesure 44 Les mesures 4 et 8 sont complétées en ce sens	✓
27	Former la police aux contrôles des 2 roues	Déjà prévu dans la mesure 44	
28	Modification Mesure 4 : 2 propositions 1) Modification des comportements de tous les utilisateurs de véhicules à moteur thermique souhaitable 2) Remplacer « comportement des automobilistes » par « comportement des conducteurs de véhicules motorisés », afin d'inclure les motos	Mesure 4 modifiée selon la proposition 2	✓
29	Intensifier les campagnes de sensibilisation / éducation (dont couper le moteur aux arrêts)	Déjà pris en compte dans la mesure 4	
30	Poursuivre la mise en place des afficheurs de vitesse avec avertissement	Déjà pris en compte dans la mesure 4	
31	Sanctionner les comportements des automobilistes et former la police aux enjeux liés au bruit	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 44	
32	Encourager l'utilisation rationnelle de la voiture	Déjà pris en compte dans la mesure 4 Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: c'est l'objectif principal et la plupart des actions y contribuent	
33	Créer un cadre juridique plus contraignant pour des transports silencieux	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes	✓
34	Prévoir des alternatives aux mesures du plan GoodMove, en particulier, zones 30 et niveaux sonores maximum admissibles	Déjà pris en compte dans les mesures 1, 2, 5, 6, 9 et 17	
35	L'articulation entre les plans doit être approfondie (dont GoodMove)	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 1	
36	Développer une approche plus intégrée des politiques de lutte contre la pollution de l'air et du bruit	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 1 et 3	
37	Accélérer la sévérité de la LEZ	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: D5 Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques	
38	Monitorer la pollution sonore et vérifier les niveaux par rapport aux valeurs/normes	Déjà pris en compte dans la mesure 3	
39	Afficher des résultats des mesures en dB(A) à divers points noirs et près des écoles	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 32	
40	Cartographier les points noirs en terme de normes de bruit afin d'y prendre les mesures correctives spécifiques	Déjà pris en compte dans la mesure 3	
41	Disposer des différents cadastres de bruit spécifiques à la commune	Déjà pris en compte dans la mesure 3	
42	Accorder des aides aux communes dans le cadre des plans d'investissements triennaux pour la rénovation des voiries, et l'assainissement des PN, délais et budget pour des subsides pour les voiries communales	Déjà pris en compte dans la mesure 6 et dans la fiche E3 de l'avant-projet de PRM GoodMove	
43	Demandes des communes concernant des sites particuliers à assainir	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 6, 7 et 44	
Bruit des transports en commun			
44	Favoriser l'utilisation des transports en commun (amélioration de leur efficacité et de leur coût)	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove: c'est un objectif principal et la plupart des actions y contribuent	
45	Encourager le train par rapport à l'avion	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 32	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
46	Exiger la réalisation rapide du RER Bruxellois	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove. Favoriser l'usage du train par l'amélioration des pôles d'échanges C8 et de l'information/sensibilisation D6/D7	
47	Sensibiliser les gestionnaires de transports publics et les sociétés privées	Déjà pris en compte dans les mesures 10 et 11 pour les gestionnaires de transports publics La mesure 4 est complétée en ce sens pour les sociétés privées	✓
48	Renforcer la collaboration mise en place depuis 2004, renforcer le travail préventif et la mise en place de solutions	Déjà pris en compte dans la mesure 10	
49	Réévaluer les bruits liés aux tramways car ils ne l'ont plus été depuis 2006 : nouvel inventaire et cartographie	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 3 sous réserve de modèles de calculs plus adaptés	
50	Imposer la prise de mesures préventives pour remédier aux nuisances potentielles du développement du réseau	Déjà pris en compte dans la mesure 10	
51	Augmenter les seuils de bruit applicables aux nouvelles lignes de tram	Des seuils de bruit existent. Il n'est pas prévu de les augmenter	
52	Encadrer et rendre contraignant la réalisation de mesures curatives	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 7 et 10	
53	Préciser comment seront renforcées la communication, l'information et la communication de la STIB avec la commune et les habitants	Déjà pris en compte dans la mesure 10	
54	Revoir les conventions environnementales pour y intégrer le niveau sonore de la diffusion de messages dans les gares	Déjà pris en compte dans la mesure 11	
55	Renouveler la flotte, choisir des véhicules silencieux	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 10 et 11, et intégré dans le plan de gestion de la STIB	
56	Accélérer le passage aux bus électriques	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 10 Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove : action D5 Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques	
57	Entretenir les véhicules pour lutter contre le bruit et les vibrations	Les mesures 10 et 11 sont complétées en ce sens	✓
58	Remplacer les avertisseurs sonores de fermeture des portes de trams et métros par des avertisseurs visuels	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 10	
59	Mieux entretenir les infrastructures	Les mesures 10 et 11 sont complétées en ce sens	✓
60	Installer des murs anti-bruit le long des infrastructures de transports en commun	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 6 et 10	
61	Multiplier les systèmes anti-vibratoires	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 6 et 10	
62	Éviter le bruit de méplat des roues et les crissements dans les courbes	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 6 et 10	
63	Éviter les chantiers nocturnes de la STIB	La problématique des chantiers nocturnes fera partie de la mise en œuvre de la mesure 36	
64	Étudier des alternatives aux bus actuels dans les voiries en pente	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 10 et voir plan de gestion de la STIB	
65	Limiter la vitesse des trams dans les zones 30, principalement quand celui-ci ne se situe pas en site propre et sensibiliser les conducteurs à respecter ces zones 30	Repris dans l'avant-projet de PRM GoodMove (a priori mentionné dans le volet réglementaire)	
66	Rappeler le code de la route et sensibiliser les chauffeurs à l'arrêt du moteur dans les zones de terminus	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 10	
67	Prévoir des zones calmes dans les trains	La mesure 11 est complétée en ce sens	✓
68	Limiter l'usage de l'avertisseur sonore des trams	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 10	
Bruit des avions			
69	Traiter le bruit des hélicoptères	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes. Le bruit des hélicoptères en ce qu'il concerne une norme de produit (compétence fédérale et européenne) est traité de manière globale dans ce chapitre. En outre, les aérodromes sont des installations classées et leur exploitation fait déjà l'objet d'un arrêté Bruit (28 juin 2001)	✓
70	Maintenir l'arrêté Bruit des avions (fermeté max)	Déjà pris en compte dans la mesure 12	
71	Appliquer les amendes aux compagnies aériennes	Déjà pris en compte dans la mesure 12	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
72	Prendre en compte les dernières lignes directrices de l'OMS	Les recommandations de l'OMS constituent un cadre de référence idéal à partir duquel sont élaborées les valeurs limites des législations Bruit	
73	Supprimer la référence explicite au principe du recouvrement effectif des amendes	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels et de la législation qui prévoit un suivi des infractions	
74	Adapter la réglementation : o tenir compte de la réalité des performances technologiques actuelles des aéronefs (et mettre en place un système de veille technologique) o renforcer la cohérence avec les mesures fédérales, de sorte qu'un mouvement aérien qui suit les lignes directrices du contrôle de la circulation aérienne ne puisse être pénalisé sur la base d'autres réglementations o utiliser un système plus objectif et juridiquement sûr pour mesurer le son (explications reprises dans le § consacré au réseau de mesures)	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels. Pour rappel, l'arrêté "Bruit des Avions" a été maintes fois attaqué juridiquement et autant de fois confirmé par la justice. Les technologies aéronautiques ont évolué de manière positive depuis l'adoption de l'arrêté Bruit des avions (1999). Il n'y a donc pas lieu d'être moins strict aujourd'hui du fait de meilleures technologies acoustiques des flottes aériennes. De plus, l'arrêté royal octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National du 21 juin 2004, prévoit en son article 34 que « <i>Le titulaire respecte et fait respecter, dans le cadre de son exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, les normes acoustiques arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, après concertation avec l'Etat fédéral.</i> »	
75	Etablir un cadastre du bruit plus précis	La cartographie Bruit des avions est conforme aux exigences européennes en la matière	
76	Utiliser un indicateur événementiel pour le bruit des avions	C'est déjà le cas dans l'arrêté Bruit des avions (indicateur SEL)	
77	Adapter et augmenter le nombre de sonomètres	L'adaptation éventuelle du réseau de sonomètres au survol effectif de la Région est prévue dans la mesure 12	
78	Créer un système pour mesurer le son basé sur les émissions sonores et non plus sur les immissions sonores	La RBC est compétente pour la protection de ses habitants en matière d'environnement sonore, l'arrêté "Bruit des avions" est conforme à ce principe. Le contrôle des niveaux sonores émis par les avions est pris en compte par d'autres niveaux de décisions (certifications internationales, etc.)	
79	Supprimer la mesure relative à l'éventuelle adaptation du réseau de sonomètres au trafic aérien réel au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels et de l'arrêté "Bruit des avions". Le réseau de sonomètres bruxellois a par ailleurs été confirmé par la justice.	
80	Avoir un schéma d'exploitation stable	Déjà pris en compte dans la mesure 13	
81	Avoir un accord de coopération avant toute autre mesure ou action	La RBC soutient la conclusion d'un accord de coopération dans un esprit de concertation et de partenariat avec les autres niveaux de pouvoirs (mesure 13), tout en poursuivant sa politique bruit actuelle	
82	Empêcher le survol des quartiers densément peuplés	Déjà pris en compte dans la mesure 13	
83	Mesure 13 : supprimer les « ou » repris en début de phrases des principes soutenus	La mesure 13 est modifiée en ce sens	✓
84	Modifier les infrastructures de l'aéroport	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 13	
85	Revoir drastiquement les routes de survol de la RBC	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 13	
86	Désigner une autorité neutre de contrôle des mesures de nuisances sonores aériennes	A l'heure actuelle, chaque Région est compétente pour évaluer l'environnement sonore sur son territoire	
87	Collaborer avec l'aéroport pour encourager l'utilisation d'avions moins bruyants	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 13	
88	Arrêter les vols low cost au départ de Bruxelles	Fait partie du schéma d'exploitation de l'aéroport Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 13	
89	Réduire le fret et le transport de courrier	Fait partie du schéma d'exploitation de l'aéroport Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 13	
90	Faire de Zaventem un city airport avec un nombre limité d'avions	Fait partie du schéma d'exploitation de l'aéroport Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 13	
91	Mesure 13 : Supprimer les principes soutenus par la RBC	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels, en particulier la protection des populations survolées	
92	Ne pas mentionner le fait de limiter le trafic nocturne	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels, en particulier la protection des populations survolées	
93	Privilégier une approche par objectifs généraux comme dans le plan 2008-2013	Les mesures Avions du plan quiet.brussels sont précisées par rapport à celles prévues par le plan Bruit précédent (2008-2013)	



Demandes EP	Motivations	Plan modifié
94	Œuvrer pour assurer la cohérence entre les dispositions adoptées aux différents niveaux de pouvoirs concernant les activités du secteur aérien	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 13
95	Supprimer la mention au schéma stable d'exploitation dans la mesure 13	Même si l'élaboration du schéma d'exploitation de l'aéroport est une compétence fédérale, la RBC soutient la mise en oeuvre d'un schéma stable dans le cadre d'une solution durable et d'une approche équilibrée. Ce qui est également souhaité par bon nombre d'acteurs du secteur économique et aéronautique.
96	Les mesures liées au bruit ne doivent pas empêcher la poursuite du développement de l'aéroport	La RBC soutient la mise en oeuvre d'une solution durable et d'une approche équilibrée pour traiter de la problématique du survol
97	Certaines mesures risquent d'être considérées comme des « restrictions déraisonnables » d'une activité économique	La RBC soutient la mise en oeuvre d'une solution durable et d'une approche équilibrée pour traiter de la problématique du survol
98	Supprimer la mesure 13	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels, en particulier la protection des populations survolées
99	Modifier les horaires de la nuit d'exploitation (22h-07h)	Déjà pris en compte dans les mesures 13 et 14
100	Éviter/Interdire les avions tôt le matin et de nuit	Déjà pris en compte dans les mesures 13 et 14
101	Prendre en compte la récurrence du bruit des avions	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 12
102	Maintenir le régime de nuit actuel (23h-06h)	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels, en particulier la protection des populations survolées
103	Demander au Gouvernement fédéral l'alimentation du Fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport Bruxelles-National (FANVA)	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 15
104	Le montant des amendes perçues pour les dépassements aux normes de bruit doivent servir à l'isolation acoustique des bâtiments bruxellois survolés	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 15
105	Ne pas attribuer une valeur économique trop faible au calme dans le cas d'une analyse coût-bénéfice, en particulier dans le cas du survol des avions	Fera partie de la mise en oeuvre de la mesure 15
106	Avoir un accord sur l'inscription dans une loi de trajectoires de vol pour l'adoption de mesures efficaces de gestion spatiale dans les zones survolées	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 13 et 15
107	Ne plus autoriser la densification des zones intensément survolées et réserver ces espaces pour les activités économiques et logistiques	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 15
108	Ne pas affecter au logement les zones aux alentours de l'aéroport et prévoir des isolations acoustiques importantes	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 15
109	Supprimer le principe du pollueur-payeur dans la mesure proposée pour financer l'isolation acoustique des logements situés sous les voies aériennes	Le plan prévoit d'évaluer les possibilités de financement via le principe de pollueur-payeur, par exemple via les taxes de décollages et d'atterrissages (comprenant déjà des critères Bruit), les amendes liées au non-respect de l'arrêté "Bruit des avions"
110	Éviter l'introduction de redevances liées au bruit, car elles peuvent entraîner un désavantage concurrentiel par rapport aux aéroports régionaux.	Le plan prévoit d'évaluer les possibilités de financement via le principe de pollueur-payeur, par exemple via les taxes de décollages et d'atterrissages (comprenant déjà des critères Bruit), les amendes liées au non-respect de l'arrêté "Bruit des avions"
111	Mettre en place une communication active au niveau régional afin que les citoyens puissent facilement avoir accès aux informations explicatives liées au survol	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 16
112	Informers les futurs candidats acquéreurs de biens immobiliers survolés	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 15 et 16
113	Informers les habitants des moyens d'isolation acoustique disponibles et des aides régionales en matière de rénovation	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 15, 16 et 28
114	Expliciter davantage la mesure 16 et préciser la nature de l'accompagnement offert	Voir outils de la mesure 16
115	Supprimer la mesure 16	Cette demande est contraire aux objectifs du plan quiet.brussels, en particulier l'information des populations survolées
116	Faire pression sur la CE pour étudier des prix tenant compte des coûts réels et indirects	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes.



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
117	Elargir la collaboration avec d'autres aéroports du pays	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes.	✓
118	Etudier les possibilités de développement du transport fluvial (transfert modal du fret)	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes.	✓
QUIET.CITYLIFE			
Zones de confort acoustique (Q-Zones)			
119	Sensibiliser à l'impact négatif du bruit sur la santé et au respect du calme dans les espaces partagés	Déjà pris en compte dans la mesure 32 (en particulier campagne santé) et dans la mesure 22 (en particulier sensibilisation aux comportements respectueux)	
120	Sensibiliser le public dans les Q-Zones et au besoin sanctionner	La sensibilisation est déjà prise en compte dans la mesure 22, notamment via les gardiens de parcs. Par contre, à ce stade, il n'est pas prévu de sanctionner (sauf évaluation ultérieure)	
121	Signaler les zones calmes dans les plans urbanistiques	La mesure 18 est modifiée en ce sens	✓
122	Ramener la valeur de 55 dB(A) à 45 dB(A) dans les zones de confort acoustique	A ce stade il n'est pas prévu d'être plus sévère dans les zones de confort acoustique. La mesure 21 prévoit néanmoins d'étudier la possibilité de définir des indicateurs spécifiques pour chaque affection du sol	
123	Ajouter les communes comme partenaires dans les mesures concernant les zones de confort acoustiques	Les mesures 18 et 20 sont complétées en ce sens	✓
124	Clarifier la carte des zones de confort. Les motifs de limitation aux zones proposées ne sont pas explicites	La fiche documentée bruit n°54 "Zones calmes et zones de confort acoustique en RBC" et l'étude complète sont disponibles sur le site de Bruxelles Environnement	
125	Attention insuffisante portée aux effets socio-spatiaux	Déjà pris en compte dans la mesure 19	
126	Etudier le développement de « zones de rencontre » autour des zones calmes identifiées, ainsi que le long des « magistrales piétonnes » conçues et promues par le projet GoodMove	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 20	
127	Intégrer la protection des intérieurs d'îlots dans les dispositions réglementaires de la réglementation urbanistique, en particulier en ce qui concerne la reconversion de bâtiments en fond de parcelles en logements induisant une concomitance d'occupation susceptible de générer des nuisances de voisinage	Déjà pris en compte dans la mesure 23. Le principe est repris dans la mesure 17	
128	Pour les Q-zones, aller plus loin qu'une identification de lieux et développer la participation de BE dans ces projets. Doter le plan quiet.brussels d'acteurs spécifiques comme levier d'action, de réalisation, de mobilisation des autres pouvoirs publics régionaux pour une action concertée	Les outils identifiés à savoir les PAD d'une part et les CRU et CQD d'autre part constituent des outils opérationnels qui sont déjà susceptibles de mobiliser l'ensemble des acteurs concernées, dont Bruxelles Environnement dans le cadre des CA et des avis CC	
129	Pour les mesures relatives à quiet.citylife, donner la priorité aux quartiers populaires	Déjà pris en compte dans la mesure 20 (les zones de confort à créer sont principalement situées dans des quartiers centraux et denses) et dans la mesure 25 (la prime à la rénovation est modulée notamment sur la base des revenus des propriétaires)	
130	Compléter la mesure 17 en ajoutant le qualificatif « de contemplation » pour préciser la qualité d'un maillage calme	La fiche documentée bruit n°54 "Zones calmes et zones de confort acoustique en RBC" précise la définition des zones de confort et y associe déjà la fonction de séjour (via la présence de mobilier urbain) et la fonction de cheminement/promenade	
131	Supprimer « dans les parcs » dans le focus perception des bruxellois concernant la préservation et la création de zones calmes dans les parcs, compte tenu du fait que tous les parcs sont par essence calmes	Ce focus est issu des enquêtes de perception réalisées en 2017 auprès d'un échantillon représentatif de bruxellois. Dans les faits, l'ambiance sonore dans les parcs dépend des activités qui s'y déroulent.	
132	Utiliser la verdure des parois et des espaces publics comme absorbant du bruit	La végétation en paroi ou les arbres ne constituent pas des absorbants, ni des obstacles à la propagation du bruit	
133	Définir le terme « voies lentes » dans la mesure 22	Il s'agit de STAPAS, un outil de sensibilisation développé par Bruxelles Mobilité, sous la forme d'une application "be walking be Brussels" en ligne et d'un atlas de poche. La mesure 22 est complétée en ce sens	✓



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
134	Revoir la mesure qui vise à créer des zones calmes pour y inclure une dimension d'équité sociale par rapport aux zones laissées pour compte	Le plan quiet.brussels prévoit de créer des zones calmes dans les zones qui présentent une carence en calme, soit au sein d'un quartier, soit en l'absence d'espaces verts. Les autres parties du territoire, selon l'étude des zones calmes en RBC, sont déjà des zones calmes. Le plan prévoit de les préserver ou de les améliorer. Tout le territoire est donc bien couvert. La mesure 20 sera précisée en ce sens et la cartographie sera complétée	✓
135	Compléter le plan et les recommandations du RIE par des mesures concrètes visant à atténuer le risque de gentrification (notamment via une politique volontariste de construction de logements sociaux ou à loyers modérés, de rénovation performante et en ce compris via le recours aux charges d'urbanisme)	La politique de promotion des zones calmes visent tout le territoire, en définissant différents degrés d'intervention et d'urgence. Le risque de gentrification de certaines zones est donc très limité. En outre les mesures visant à lutter contre ce phénomène sont à inscrire dans le cadre plus large de la politique du logement et concerne de nombreuses thématiques.	
136	Demandes d'amélioration concernant des sites particuliers, comme les parcs Tercoigne et Jagersvelt, le site de la RTBF/VRT, Haren	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 20.	
137	Limiter le bruit de roulement sur les pavés sur les voiries extérieures aux parcs	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 20. En effet, les voiries limitrophes des parcs sont le plus souvent la source de bruit principale perçue au sein du parc. Cette mesure devra également tenir compte des aspects patrimoniaux	
Bâtiments			
138	Veiller à ce que les recommandations en matière d'acoustique soient compatibles avec d'autres critères d'ores et déjà imposés (ex : normes incendies ou normes PEB)	Déjà pris en compte dans la mesure 26	
139	Faire un lien clair avec la nouvelle stratégie de rénovation du bâti existant	Déjà pris en compte dans les mesures 25 et 26	
140	Intégrer des normes de bruit ou une étude acoustique pour les rénovations importantes	Déjà pris en compte dans la mesure 23. Les rénovations importantes font l'objet de demandes de permis d'urbanisme et doivent être conformes au RRU	
141	Privilégier le double vitrage asymétrique dans tous les bâtiments où il faut placer ou remplacer les châssis	Déjà pris en compte dans les mesures 25 et 26	
142	Informier et influencer les professionnels de la construction et les clients	Déjà pris en compte dans les mesures 27 et 28	
143	Prendre en compte de l'acoustique lors de la division de maisons unifamiliales en plusieurs logements	Déjà pris en compte dans la mesure 23	
144	Permettre aux locataires, via les baux de location, de déménager sans aucune pénalité en cas de mauvaise isolation	Cette proposition est à inscrire dans le cadre plus large de la politique du logement (code du logement) et dépassent le champ d'actions du plan. Des propositions pourront être faites lors de la mise en œuvre de la mesure 24	
145	Respecter, comme pour la PEB, un juste milieu permettant de garantir la préservation de décors intérieurs et/ou extérieurs, éléments significatifs du petit patrimoine (châssis, moulures, lambris, etc.)	La mesure 24 est complétée en ce sens	✓
146	La prime à l'isolation acoustique doit être rendue accessible à davantage d'habitants	Déjà pris en compte dans la mesure 25. Pour information la prime à la rénovation est en cours de révision	
147	Les primes pour l'isolation acoustique pour les particuliers devraient se calquer sur le modèle des primes énergies	Déjà pris en compte dans la mesure 25. Pour information la prime à la rénovation est en cours de révision	
148	Intégrer la mise en place d'aides importantes pour l'isolation des logements de personnes précarisées ou défavorisées	Le système des primes à la rénovation prévoit déjà de prendre en compte des critères de revenus pour les bénéficiaires.	
149	Mettre en place des subsides acoustiques pour permettre aux institutions publiques de prévoir les aménagements essentiels pour l'ensemble de leurs bâtiments	La mesure 31 est complétée en ce sens en ce qui concerne les logements	✓
150	Faciliter financièrement les aménagements coûteux mais efficaces, particulièrement pour les zones de repos dans les logements, tout en assouplissant les exigences du code du logement en matière de disposition des pièces	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 24 et 25	
151	L'acoustique doit être intégrée dès le départ dans les projets de construction / extension d'écoles (pour les élèves et les riverains)	Déjà pris en compte dans les mesures 29, 30 et 43	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
152	Accorder des aides aux communes dans le cadre des plans d'investissements triennaux pour la rénovation des écoles	Déjà pris en compte dans la mesure 30	
153	Etendre la mesure 30 concernant les audits et les travaux d'insonorisation dans les écoles à d'autres bâtiments (piscines, salles de sport, cafés, restaurants, bureaux)	Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, les écoles font partie des fonctions sensibles au même titre que les logements et les hôpitaux. L'extension du dispositif à d'autres fonctions fera l'objet d'évaluations	
154	Prévoir des aides pour les sociétés de logements sociaux pour la rénovation de logements existants dans le cadre de l'isolation acoustique	La mesure 31 est complétée en ce sens en ce qui concerne les logements	✓
155	Mener une réflexion quant aux moyens à mettre en œuvre pour inciter à l'utilisation des meilleurs matériaux et quant aux dispositifs de soutien qui permettraient à tout le monde d'accéder à ces matériaux	La mesure 28 est complétée en ce sens	✓
156	Sensibiliser aux bénéfices (acoustiques/énergétiques) induits par la mise en place de systèmes ou de matériaux qui, à court terme, peuvent paraître plus onéreux	La mesure 28 est complétée en ce sens	✓
157	Réaliser des actions de sensibilisation et de formation des acteurs (diffusion des bonnes pratiques), en ce compris les écoles techniques	Déjà pris en compte dans la mesure 27	
158	Sensibiliser les utilisateurs de bâtiments à adapter leur comportement à l'espace dans lequel ils se trouvent (ateliers, évènements, etc.)	La mesure 32 est complétée en ce sens	✓
Sensibilisation			
159	Ajouter les communes comme partenaires dans les mesures 32, 33 et 34	Les mesures 32 et 33 sont complétées en ce sens	✓
160	Faire une grande campagne de sensibilisation au bruit auprès du public et distribuer/diffuser des supports "bonnes pratiques"	La mesure 32 est complétée en ce sens	✓
161	Sensibiliser à l'impact d'un sommeil de mauvaise qualité sur la santé	Déjà pris en compte dans la mesure 32	
162	Ajouter la Semaine du Son comme partenaire dans la mesure 32	Les mesures 32, 33 et 42 sont complétées en ce sens	✓
163	Ajouter la problématique de l'utilisation des casques/écouteurs en rapport avec la santé (campagne de sensibilisation des jeunes, dans les écoles)	La mesure 33 est complétée en ce sens	✓
164	Instaurer une semaine de la tranquillité dans les écoles pour sensibiliser les enfants et le personnel enseignant	La mesure 33 est complétée en ce sens	✓
165	Renforcer l'éducation du jeune public, dès l'école maternelle	L'ERE est déjà active au sein des classes de maternelles	
QUIET.TOGETHER			
Aménagement du territoire			
166	Assurer l'équilibre entre les affectations	Déjà pris en compte dans la mesure 35	
167	Réfléchir en amont aux affectations et prendre en compte le bruit dans les projets d'aménagement du territoire	Déjà pris en compte dans les mesures 17,18 et 35	
168	Renforcer la prise en compte et la formulation de recommandations en matière de bruit dans le suivi des RIE	La mesure 35 est complétée en ce sens	✓
169	Ajouter les communes comme partenaires pour toutes les matières touchant à l'aménagement de leur territoire et pouvant avoir un impact sur les citoyens	Les mesures 18 et 35 sont complétées en ce sens	✓
170	Maintien voire extension des zones consacrées aux activités industrielles et aux activités productives de biens matériels	Déjà pris en compte dans la mesure 35	
171	Accompagnement régional des entreprises pour trouver des sites et des solutions adaptés à leur intégration	Déjà pris en compte dans la mesure 35	
172	Ne pas compromettre le développement économique de la RBC et prévoir des normes de bruit différentes de celles prévues dans les zones résidentielles	C'est bien l'objet de la mesure 35 et les arrêtés bruit des IC et bruit de voisinage prévoient déjà des normes de bruit différentes en fonction des affectations	
173	Ne pas développer le logement dans des zones incompatibles avec le développement d'activités économiques	Déjà pris en compte dans la mesure 35	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
174	Rendre obligatoire une zone non aedificandi dans les projets d'urbanisation	Déjà pris en compte dans la mesure 35	
175	Prévoir une norme bruit spécifique pour les ZEMU	Les arrêtés bruit des IC et bruit de voisinage prévoient déjà des normes de bruit pour les ZEMU. Celles-ci sont reprises en zone 4	
176	Créer une obligation d'isolation acoustique spécifique lors de la création de nouveaux logements dans les ZEMU	La mesure 35 est complétée en ce sens	✓
177	Réfléchir en amont à l'acoustique dans les constructions se situant en zones d'entreprises et de mixité urbaine (ZEMU) de manière à offrir aux habitants de cette zone une isolation acoustique appropriée (plus élevée qu'en zone d'habitat)	La mesure 35 est complétée en ce sens	✓
178	Elaborer une vision précise des aspects logistiques et de mobilité dans la planification, préalablement à la conception de nouveaux quartiers et plus particulièrement dans les zones mixtes et les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU)	Déjà pris en compte dans les mesures 19 et 35	
179	Renforcer les aides financières aux entreprises afin de leur permettre de respecter les normes de bruit dans les ZEMU ou les zones de mixité	La mesure 35 est complétée en ce sens	✓
Activités économiques & Entreprises			
180	Reprendre hub.brussels comme partenaire dans la mesure 36	La mesure 36 est complétée en ce sens	✓
181	Prévoir des subsides pour que les petits exploitants incapables de financer des aménagements acoustiques puissent respecter les normes bruit fixées dans leur PE	La mesure 35 est complétée en ce sens	✓
182	Renforcer la cellule inspectorat de BE (contrôle des IC)	La mesure 36 est modifiée en ce sens	✓
183	Fournir aux communes du matériel de mesures pour objectiver le niveau de bruit émis notamment par les IC et afin d'adapter les conditions bruit qui sont imposées dans les PE	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 45	
184	Lutter contre le bruit des installations HVAC en intérieur d'îlot	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 23 et 36	
185	Abaisser des normes acoustiques des installations de refroidissement en zone mixte	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 35 et 36	
Chantiers			
186	Agir sur le bruit des chantiers (réguler, gérer, encadrer)	Déjà pris en compte dans la mesure 36	
187	Renforcer le cadre législatif sur les chantiers : encadrer et contrôler les entreprises. La coordination des chantiers en voirie devrait prendre mieux en considération l'impact de ceux-ci sur les riverains en matière de bruit et éviter le travail de nuit	Déjà pris en compte dans la mesure 36	
188	Contrôles plus stricts et plus fréquents du bruit des chantiers	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 36	
189	Prendre en compte les vibrations	Déjà pris en compte dans la mesure 36	
190	Imposer un permis d'environnement aux entreprises de démolition plutôt qu'une simple déclaration à la commune	Le statut de la déclaration est modifié dans le cadre de la révision de l'OPE	
191	Imposer un horaire de début de chantier à partir de 8h	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 36	
192	Encourager l'utilisation d'engins et de modes opératoires silencieux dans les chantiers	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 36	
Livraisons			
193	Mettre en place une législation concernant les livraisons en RBC en fonction de la réalité des quartiers (notamment résidentiels)	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 36 et 41 Déjà pris en compte dans le plan régional pour le transport de marchandises	
194	Ne pas développer les livraisons de nuit et tôt le matin (voire les interdire la nuit dans les zones résidentielles)	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 36 et 41 Déjà pris en compte dans le plan régional pour le transport de marchandises	
195	Revoir les arrêtés bruit de voisinage et bruit des installations classées afin d'autoriser les livraisons de nuit tout en tenant compte de la réalité des « petits » exploitants	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 36 et 41 Déjà pris en compte dans le plan régional pour le transport de marchandises	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
196	Coupler la promotion des technologies silencieuses auprès des entreprises de livraisons avec un plan de livraisons silencieuses	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 36 Déjà pris en compte dans le plan régional pour le transport de marchandises	
Outils de jardinage / bricolage			
197	Mesure 39 : Modifier la phrase « Dans une société misant sur le progrès » par « Il est important d'associer toutes les approches, technologies et techniques à la lutte contre le bruit »	La mesure 39 est modifiée en ce sens	✓
198	Promotion des appareils et engins silencieux notamment auprès des pouvoirs publics	Déjà pris en compte dans la mesure 39	
199	Interdire les souffleuses à feuilles	Déjà pris en compte dans la mesure 44	
200	Limiter l'usage des souffleuses et favoriser d'autres techniques (telles que le ratissage manuel, les moutons, souffleuses électriques)	Déjà pris en compte dans les mesures 39 et 44	
201	Renforcer les normes de produits	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes. Le bruit des engins de jardinage et de bricolage en ce qu'il concerne une norme de produit (compétence fédérale et européenne) est traité de manière globale dans ce chapitre.	✓
Déchets			
202	Entretien des véhicules publics	La mesure 38 est modifiée en ce sens	✓
203	Imposer une consigne sur certains produits afin de diminuer les déchets produits et donc le nombre de collectes	Déjà pris en compte dans le plan de gestion des ressources et déchets : Mesure COL 1 Pour une vision intégrée du système bruxellois de collecte de déchets ménagers	
204	Prévoir de manière systématique des bulles à verre enterrées lors de réaménagements d'espaces publics	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 38	
205	Apporter une attention aux avertisseurs sonores de recul des camions de collecte de déchets	La mesure 38 est modifiée en ce sens	✓
Sirènes			
206	Réglementer le bruit des sirènes des véhicules prioritaires (niveaux, fréquences)	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 40	
207	Réduire rapidement le bruit des sirènes dépendant des autorités de la Région	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 40	
208	Etudier des alternatives : autres moyens (notification push sur gps, transfert de fréquence radio), usage restreint (danger, congestion, croisements), tonalités différentes, gradation progressive du volume, pas de nuit, pas à l'arrêt dans les embouteillages, plan de dispersion pour les convoyeurs de fonds	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 40	
209	Former les acteurs à une utilisation efficace du système de sirènes	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 40	
210	Mettre en place un dispositif permettant de contrôler l'opportunité d'utiliser les sirènes (contrôle et sanctions)	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 40	
211	Interdire les écouteurs et la musique à niveau élevé dans les véhicules afin d'entendre les sirènes	Le rappel des règles du code la route fera partie de la mise en œuvre de la mesure 40	
212	Sanctions pour les personnes qui ne libèrent pas le passage rapidement pour les véhicules prioritaires	Le rappel des règles du code la route fera partie de la mise en œuvre de la mesure 40	
213	Demandes concernant des sites particuliers (Bd Léopold II, Notre-Dame-aux-Neiges, Av. de la Couronne, les Marolles, Place de la Liberté, av. M.Thiry)	La mesure 40 est complétée par "de localiser les sites particulièrement impactés et d'y objectiver les nuisances"	✓
Voisinage			
214	Intégrer des agents communaux à la réflexion de la révision de l'arrêté relatif à la lutte contre les bruits de voisinage	Déjà pris en compte dans la mesure 41	
215	Informier le service de médiation communal qui traite notamment les problèmes de bruit de voisinage	Déjà pris en compte dans la mesure 41	
216	Harmoniser les règlements de police sur les répulsifs sonores	La mesure 44 est complétée en ce sens	✓



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
217	Agir sur le bruit des alarmes	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 44	
218	Revoir la législation encadrant le bruit des activités sportives de plein air	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 41, 43 et 45	
219	Renforcer le personnel de la division Inspection de BE	La mesure 41 est modifiée en ce sens	✓
220	Rappeler les réglementations que les autorités communales doivent appliquer	Déjà pris en compte dans la mesure 44	
221	Revoir les heures d'ouverture trop tardives des bars	Déjà pris en compte dans la mesure 44	
222	Le développement des activités festives de tout genre et des terrasses d'horeca (y compris sur la voie publique) est à prendre en compte dans le bruit de voisinage	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 36, 41, 42, 44 et 45	
223	Faire une réglementation concernant les aboiements de chiens	Il s'agit avant tout d'une mesure visant les comportements Déjà pris en compte dans la mesure 32	
224	Obliger les propriétaires de chiens à utiliser une muselière anti-aboiement dans le jardin et dans les lieux publics	Il s'agit avant tout d'une mesure visant les comportements Déjà pris en compte dans la mesure 32	
Son amplifié			
225	Prévoir les moyens (humains, financiers, formation agents communaux et police, etc.) pour la bonne application et le suivi de la législation son amplifié	La formation et un soutien financier sont déjà pris en compte dans les mesures 42 et 45 A ce stade, la possibilité de personnel supplémentaire est envisagée de manière globale dans le chapitre "Mise en œuvre"	
226	Renforcer les contrôles et augmenter les sanctions	La mesure 42 est modifiée en ce sens	✓
227	Fixer des limites plus sévères	La mesure 42 prévoit l'évaluation de la législation	
228	Prendre en compte les basses fréquences dans les plaintes sur le son amplifié	L'arrêté Son amplifié prévoit déjà des limites pour les basses fréquences	
229	Réviser l'arrêté pour mieux prendre en compte les riverains	Les arrêtés Bruit de voisinage et Son amplifié prévoient déjà des normes très strictes pour la protection des riverains	
230	Prendre en compte le son amplifié électroniquement dans les activités sportives, ludiques, animations, etc.	L'arrêté Son amplifié couvre déjà toutes ces activités	
231	Intégrer la possibilité de plaintes collectives également pour les événements et le son amplifié dans les espaces publics (et communiquer cette possibilité)	Les arrêtés Bruit de voisinage et Son amplifié prévoient déjà des normes pour la protection des riverains qui peuvent donc introduire une plainte. La mesure 45 complète ce dispositif via des actions d'accompagnement	
232	S'appuyer sur les résultats du projet européen « Monica » (son amplifié pour grands événements)	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 42 Le chapitre "Mise en œuvre" est complétée par un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales et/ou fédérales et/ou européennes	✓
233	Prévoir des mesures de sensibilisation des gérants d'établissements Horeca, des organisateurs d'événements	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 42	
234	Encourager tout ce qui relève de la musique non amplifiée « à volume modéré »	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 42	
235	Favoriser l'utilisation de protections auditives	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 42	
236	Interdire les événements avec son amplifié dans les parcs : normes de bruit plus strictes, meilleur positionnement des emplacements, analyses obligatoires par des experts, protection des parcs, développer un seuil pour les horaires et au niveau de la fréquence, de la récurrence des événements	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 42	
237	Les événements qui prennent place dans l'espace public doivent être exemplaires quant au respect de l'arrêté son amplifié	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 42	
238	Prendre en considération la diffusion de son amplifié en plein air	L'arrêté Son amplifié couvre déjà le plein air	
239	Ne pas organiser d'événements bruyants (concert) à proximité de zones résidentielles	Les arrêtés Son amplifié et Bruit de voisinage prévoient déjà des limites plus strictes pour les zones résidentielles	
240	Interdire la musique amplifiée en provenance des musiciens ambulants/de rue	La mesure 44 est complétée en ce sens	✓
241	Veiller à la cohérence des objectifs et des mesures arrêtés dans le projet de plan bruit avec les projets développés dans le cadre de la politique touristique menée par la Région de Bruxelles-Capitale et avec les nouveaux usages des espaces publics réaménagés	Fera partie de la mesure 42	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
Actions de proximité à l'initiative des communes			
242	Les équipements d'utilité publique doivent donner l'exemple en mettant en place les meilleures technologies disponibles	Déjà pris en compte dans les mesures 39 et 43	
243	Ajouter à la mesure 45 : « inciter les communes à mettre en place des réglementations pour limiter les véhicules plus bruyants »	Déjà pris en compte dans la mesure 44	
244	Prévoir des formations et des collaborations avec la Région pour les agents communaux, notamment pour les architectes communaux qui élaborent les projets d'écoles et d'infrastructures communales	Déjà pris en compte dans la mesure 44	
245	Veiller à ce que les acteurs locaux ne contrarient pas la volonté régionale d'assurer la coexistence harmonieuse des fonctions urbaines entre elles, en particulier entre l'habitat et les activités économiques et de loisirs	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 44	
246	Eviter l'écueil de la rivalité intercommunale	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 44	
247	Allouer un budget régional conséquent aux subsides (à l'engagement d'une personne de référence Bruit notamment) et aux formations à destination des communes	La formation et un soutien financier sont déjà pris en compte dans les mesures 44 et 45 A ce stade, la possibilité de personnel supplémentaire est envisagée de manière globale dans le chapitre "Mise en œuvre"	
248	Les plans locaux ne devraient traiter que de situations très spécifiques à la commune, et permettre de développer des actions concrètes et réalistes	Déjà pris en compte dans la mesure 44	
249	Rappeler l'obligation des communes en ce qui concerne la désignation d'agents communaux pour effectuer les contrôles de bruit	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 44	
MESURES TRANSVERSALES			
Monitoring			
250	Renforcer le réseau de stations de mesures de bruit	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 3	
251	Développer une surveillance et une cartographie des pics de bruit	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 3	
252	Compléter la cartographie par d'autres sources plus ponctuelles (son amplifié, chantiers, itinéraires des véhicules d'urgence, plaintes, etc.)	Fera partie de la mise en œuvre de chaque mesure spécifique (36, 40, 42) ainsi que de la gestion du Portail InfoBruit	
253	Objectiver et le cas échéant reconnaître en PN des nuisances sonores multiples présentes dans l'espace public au sein d'un quartier	La mesure 45 est complétée en ce sens	✓
254	Encourager les démarches citoyennes (app) pour contribuer à accroître les connaissances de l'impact des pollutions sonores en ville et l'auto-surveillance	Fera partie de la mise en œuvre de la mesure 32	
255	Obliger à calculer les fréquences propres de certains équipements et prévoir des systèmes antivibratoires	Déjà pris en compte dans la mesure 36	
Législation et normes			
256	Renforcer et harmoniser les normes de bruit dans les 3 régions	Le bruit est une compétence régionale, par conséquent chaque Région peut prendre des normes environnementales propres. Parallèlement, la RBC analyse les législations existantes en dehors de ses limites régionales et en examine les avantages et inconvénients au regard de la situation urbaine de la région.	
257	Permettre aux communes de participer à la réflexion liée à la révision de l'ordonnance	Déjà pris en compte dans les mesures 7, 36 et 41	
258	Réduire les niveaux de bruit admissible et fixer un calendrier évolutif (dégressif) sur 20 ans	Fait partie des évaluations des législations et du plan	
Plaintes			
259	Promouvoir le portail InfoBruit pour inciter les gens à déposer plainte	Déjà pris en compte dans plusieurs mesures du plan	
260	Développer un observatoire des plaintes	Déjà pris en compte dans la gestion du Portail InfoBruit	
261	Intégrer les services communaux lors des réflexions et des concertations liées aux plaintes collectives	Déjà pris en compte dans la mesure 7	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
262	Elargir les plaintes collectives à d'autres nuisances (établissements, fêtes en plein air, chantiers, itinéraires véhicules urgence)	Les arrêtés Bruit de voisinage, IC et Son amplifié prévoient déjà des normes pour la protection des riverains qui peuvent donc introduire une plainte. La mesure 45 complète ce dispositif via des actions d'accompagnement. Les itinéraires des véhicules d'urgence seront étudiés lors de la mise en oeuvre de la mesure 40	
263	Simplifier le formulaire « plainte bruit »	Déjà pris en compte dans la gestion du Portail InfoBruit	
264	Envisager une cellule d'accompagnement qui conseillera les personnes exposées aux nuisances sonores, qui les accompagnera dans les démarches	Fera partie de la mise en œuvre des mesures 44 et 45	
Contrôles et sanctions			
265	Renforcer le contrôle des législations	Les différentes mesures concernant les législations (36, 41 et 42) sont modifiées en ce sens	✓
266	Mettre en place un suivi rapide, efficace et efficient des plaintes	Fera partie de la mise en œuvre de chaque mesure spécifique, ainsi que de la gestion du Portail InfoBruit	
267	Renforcer les moyens humains chez BE pour objectiver les plaintes	Les différentes mesures concernant les législations (36, 41 et 42) sont modifiées en ce sens	✓
268	Accorder plus de moyens aux communes	Un soutien financier est déjà pris en compte dans la mesure 45 A ce stade, la possibilité de personnel supplémentaire est envisagée de manière globale dans le chapitre "Mise en œuvre"	
269	Les contrôles doivent être obligatoires et s'imposer aux administrations communales. Les agents doivent être formés et équipés d'instruments de mesures	Sur base du code de l'inspection, les Collèges des Bourgmestre et Echevins ont la possibilité de désigner des agents chargés de la surveillance (Inspecteur) au sein du personnel de la commune. On ne peut pas les y contraindre.	
270	En cas de dépassement, prévoir des amendes administratives dissuasives	En vertu du code de l'inspection, les amendes sont dissuasives mais elles doivent être aussi proportionnées et effectives	
271	Instaurer chez BE un service de plaintes 24h/24h, 7j /7j, avec des agents qui viennent immédiatement et peuvent dresser PV séance tenante	Fait partie des missions de la Police communale	
Divers			
272	Compléter la partie Santé (p16 du projet de plan) en fonction des nouvelles recommandations de l'OMS	Le chapitre "Valeurs de référence" est complété en ce sens	✓
273	Il n'y a rien dans le plan concernant les nuisances nocturnes	Tous les indicateurs, normes, seuils, valeurs limites sont déclinés pour la nuit	
274	Il n'est pas fait allusion dans le plan aux incidences du bruit sur la faune	Le chapitre "Santé" et la mesure 20 sont complétées en ce sens	✓
275	Faire un Grenelle de l'Environnement comme en France, « une telle démarche pourrait prendre le nom de plans d'intervention Bruit Energie (PIBE), dans la mesure où les deux thématiques seraient systématiquement associées	La mesure 26 est complétée en ce sens	✓
276	Les thèmes et mesures doivent être hiérarchisés selon la « hiérarchie d'intervention » de lutte contre le bruit	Le chapitre "Enjeux" est complété en ce sens	✓
MISE EN ŒUVRE DU PLAN			
Gouvernance			
277	Faire une liste des partenaires. Elle pourrait figurer dans le chapitre « mise en œuvre »	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par la liste des partenaires cités aux différentes mesures du plan (annexe 6)	✓
278	Ajouter les communes comme partenaires pour les mesures 18, 26, 32, 33, 34, 35, 39	Les mesures 18, 32, 35 et 39 sont complétées en ce sens	✓
279	Travailler à une meilleure intégration de tous les plans régionaux	Pour ce qui concerne le bruit, fera partie de la mise en œuvre des mesures 1, 18 et 26	
280	Diffuser les évaluations périodiques aux parlementaires bruxellois et organisations de la société civile	Les évaluations du plan (comme celles des précédents plans) seront disponibles sur le site Internet de Bruxelles Environnement	
281	Nécessité d'une évaluation régulière de la mise en œuvre du plan	Déjà pris en compte dans le chapitre "Mise en œuvre"	
282	Associer les communes aux évaluations	Déjà pris en compte dans le chapitre "Mise en œuvre"	
283	Mettre la priorité sur le développement des actions concrètes de terrain et y impliquer les pouvoirs locaux	C'est un objectif principal du plan quiet.brussels et la plupart des actions y contribuent	



Demandes EP		Motivations	Plan modifié
284	Prévoir des objectifs à atteindre dans certains délais (planning) et le transmettre aux différents acteurs	Le chapitre "Mise en œuvre" est complété par un planning (annexe 8)	✓
285	Les objectifs à prioriser sont ceux qui touchent le plus les habitants et usagers	Le plan quiet.brussels entend bien se préoccuper en priorité des lieux habités et des lieux de ressourcement pour les usagers.	
Moyens			
286	Disposer de personnel supplémentaire pour les communes, des subsides ou des prestations de tiers pour la mise en œuvre du plan	Un soutien financier est déjà pris en compte dans la mesure 45A ce stade, la possibilité de personnel supplémentaire est envisagée de manière globale dans le chapitre "Mise en œuvre"	
287	Augmenter le budget bruit et renforcer les ressources humaines pour mettre en œuvre le plan	La Politique régionale en matière de bruit dispose déjà d'un budget de mise en œuvre. Celui-ci sera orienté et adapté en fonction des mesures à mettre en œuvre dans le cadre du Plan. Le plan fait également référence à l'activation de fonds spécifiques. Il s'agit d'une responsabilité implicite que prend le Gouvernement en adoptant le Plan.	
Procédure d'adoption du plan			
288	Se limiter à la formulation d'objectifs puis à la consultation des parties prenantes afin de définir les instruments et ressources pour atteindre les objectifs : ne pas directement définir des mesures concrètes et des moyens	Fait dans le cadre de l'élaboration du plan (voir annexe 4 de la déclaration environnementale)	
289	La RBC doit consulter les autres régions et le fédéral pour une approche globale de la pollution sonore	La consultation a été faite par le biais de l'enquête publique	
290	Transmettre à l'ensemble des communes les remarques émises par ces dernières ainsi que les réponses de la Région qui leurs seront apportées	La déclaration environnementale sera disponible sur le site Internet de Bruxelles Environnement.	



Synthèse

1. Le projet de plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations, adopté provisoirement par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 13 septembre 2018 a été soumis à enquête publique du 15 octobre au 15 décembre 2018. A l'issue de cette enquête, Bruxelles Environnement a réceptionné 161 avis écrits.

Toutes les remarques émises ont fait l'objet d'une analyse approfondie et parmi celles-ci 290 ont été prises en compte (pour plus de détails, voir le chapitre « Réactions au projet de plan » et le tableau récapitulatif dans le chapitre « Motivations des choix opérés », ainsi que l'annexe 3 « Synthèse des avis et commentaires reçus »). Une partie d'entre elles ont motivé une adaptation du plan.

2. **De manière générale**, les avis convergent pour dire que le projet de plan apparaît ambitieux au vu des nombreuses actions à engager. Il est néanmoins soutenu par la majorité des acteurs, en ce compris ceux de la société civile.
3. Les mesures ayant le plus suscité de **réactions** confirment les résultats de l'enquête de perception réalisée en 2017, à savoir que les principales sources de bruit qui dérangent la population sont celles relatives au bruit des transports, en particulier celui des avions et des véhicules motorisés (dont les deux-roues), et au bruit des sirènes des véhicules d'urgence.

Les mesures relatives à ces thématiques ont été mises à jour, à savoir :

- L'élargissement des mesures visant les automobiles à tous les véhicules motorisés, dont les deux-roues et les transports publics privés.
 - L'intégration d'actions visant l'entretien des véhicules privés et publics et des infrastructures, y compris pour les gestionnaires de réseaux de transports en commun.
 - L'objectivation et la prise en compte au niveau du territoire des nuisances issues de sources de bruit ponctuelles (comme la musique, les sirènes, les chantiers, etc.), notamment via une cartographie des zones particulièrement exposées, à l'image des points noirs exposés aux bruits des transports.
4. Complémentairement, à la lecture de certaines remarques émises dans les avis, des **précisions** ont été apportées concernant :
 - L'étude et l'assainissement de sites particuliers identifiés tels que le ring, les entrées de ville des autoroutes E40 et E411, mais aussi des voiries plus locales : celles-ci seront prises en compte lors de la mise en œuvre du plan et ne nécessitent pas une modification du plan. Par contre, la liaison entre les mesures opérationnelles du plan et la cartographie des points noirs a été précisée.
 - La politique de promotion des zones calmes et des zones de confort acoustique : les différentes mesures y relatives concernent bien l'ensemble du territoire régional en définissant différents degrés d'intervention et d'urgence, à savoir des zones calmes à préserver, des zones potentielles à améliorer et des zones de carence où il faut prévoir des zones calmes, en cas d'intervention. Il y a donc peu de risque de gentrification, ce dernier phénomène étant par ailleurs à inscrire dans le cadre plus large de la politique du logement.
 - La référence aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, compte tenu du fait que depuis l'adoption en 1^{ère} lecture du projet de plan, de nouvelles valeurs limites ont été publiées en matière de bruit : ces lignes directrices ont été mentionnées dans le chapitre « Valeurs de référence » du plan. Il est prévu qu'elles fassent l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure 34. Ainsi, les niveaux sonores produits par le trafic aérien sont maintenant fixés à 45dB(A) pour l'indicateur L_{den} et à 40dB(A) pour l'indicateur L_n .
 - Les interactions positives ou négatives avec d'autres thématiques : si le plan a bien pour objectif de renforcer les synergies avec les autres politiques régionales (mobilité, air, énergie, logement, rénovation, aménagement du territoire, etc.), chaque mesure spécifique prendra également en compte la balance des intérêts. En fonction des sujets, la démarche restera multidisciplinaire et pourra intégrer d'autres critères (comme la qualité de l'air, la préservation du patrimoine, les économies d'énergie, etc.)



5. En matière de **moyens** à mettre en œuvre, des demandes spécifiques ont été formulées. Elles ont été prises en compte et seront précisées dans le cadre de la mise en œuvre du plan, Elles concernent notamment :
- Le renforcement des contrôles des niveaux sonores et des comportements bruyants, l'organisation de permanences afin de traiter plus rapidement les nuisances acoustiques, ainsi que le durcissement des sanctions. Les mesures relatives aux bruits issus du voisinage, des installations classées et du son amplifié ont été adaptées (mesures 36, 41 et 42). En matière de présence sur le terrain, la mise en œuvre de la mesure 44, relative aux plans locaux de lutte contre le bruit devrait permettre de développer des synergies avec les polices communales.
 - Le renforcement des financements pour la réalisation de logements publics, en particulier en matière d'isolation acoustique (mesure 31).
 - La mise au point d'un subside destiné aux travaux d'amélioration acoustiques pour les PME (mesure 35).
 - Le renforcement des aides aux communes, notamment en termes de personnel, de subsides ou de prestataires externes pour assurer leurs missions relatives à la prévention et à la lutte contre le bruit. A ce stade, outre le recours aux plans triennaux d'investissement, des soutiens financiers sont déjà pris en compte dans les mesures 6 et 45, dans le cadre de l'agenda 21 notamment. La possibilité de personnel supplémentaire est envisagée de manière globale dans le chapitre « *Mise en œuvre* ». Les formations à destination des communes et la diffusion des bonnes pratiques sont quant à elles prévues individuellement dans chaque mesure pertinentes du plan.
6. En termes de **gouvernance** et de mise en œuvre, les explications et motivations suivantes doivent être rappelées :
- La détermination d'objectifs (chiffrés) à atteindre, dans certains délais, notamment en termes de diminution du nombre de personnes exposées à de niveaux sonores élevés n'est pas facile compte tenu de la multitude de sources et de facteurs en présence. Certains chiffres sont déjà repris dans le PRDD mais leur évaluation reste complexe. Par contre, les indicateurs de suivi proposés dans le RIE ont été repris dans le cadre de la mise en place des outils de suivi du plan. Leur pertinence sera évaluée et le cas échéant, ces indicateurs seront calculés.
 - Le plan est volontairement orienté sur de nouvelles actions, visant en priorité des résultats concrets sur le terrain. Pour des raisons d'efficacité et de rationalisation des moyens, il prévoit d'utiliser les différents leviers d'actions déjà existants, notamment dans le cadre d'autres politiques. Evidemment, même si le plan n'y fait pas mention, il existe par ailleurs toute une série d'actions récurrentes dans la prévention et la lutte contre le bruit. Ces actions perdurent au-delà du plan.
 - Outre que les communes soient bénéficiaires de certaines mesures, elles ont été reprises comme partenaires également pour les mesures 18, 20, 22, 32, 35 et 39. Pour les mesures 5, 7, 30, 31, 36, 40 et 41, les communes étaient déjà mentionnées comme partenaires.
 - Certains acteurs ont pointé le risque que Bruxelles Environnement ait des difficultés à agir sur des mesures dépendant de la volonté des différents niveaux de pouvoirs. Bien que le plan *quiet.brussels* soit coordonné par Bruxelles Environnement, il s'agit d'un plan régional adopté par l'ensemble du Gouvernement. Par ailleurs, les partenaires bruxellois (et au niveau fédéral également) ont été consultés lors de la réflexion sur le plan et lorsque celui-ci a été rédigé (voir annexe 3 du plan « *Inventaire des consultations* »). Le Gouvernement est donc bien conscient des interactions indispensables pour mener à bien le suivi de ce plan. Pour compléter, un paragraphe concernant les discussions et collaborations interrégionales, fédérales et européennes pour tout ce qui est du ressort des normes de produits mais également pour ce qui nécessite un suivi et une attention particulière de la Région au niveau européen, a été ajouté au chapitre « *Mise en œuvre du plan* ».
 - Trois annexes complètent également le chapitre « *Mise en œuvre du plan* ». Elles reprennent la liste des partenaires cités aux différentes mesures du plan, le tableau 12 du RIE relatif aux indicateurs d'évaluation du plan et un planning prévisionnel (annexes 6, 7 et 8 respectivement).
7. Enfin, en ce qui concerne la problématique spécifique du bruit lié au **survol** de la région bruxelloise, il est à noter que deux opinions s'opposent diamétralement : celle des riverains et celle des représentants du secteur aéroportuaire à laquelle s'associent certains représentants du



monde économique. Ainsi, l'avis de BAC (Brussels Airport Company) a été relayé par BATA (Belgian Air Transport Association), BECI et le VOKA. Par contre, la position défendue par le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale, dont BECI est membre, est similaire à celle des riverains. Pour ceux-ci, les mesures prévues pour lutter contre le bruit des avions doivent être renforcées et tous les moyens mis en œuvre pour faire appliquer la législation bruxelloise. Par contre, pour le monde aéroportuaire, il s'agit de ne pas entraver le développement de l'aéroport pour lequel toutes les mesures reprises dans le plan seraient globalement contraires.

Au vu de ces remarques reçues, il y a lieu de rappeler les éléments suivants :

- La gestion du bruit issu du trafic aérien sur le territoire bruxellois est bien une compétence régionale. La directive européenne 2002/49 demande à ce que les Etats membres adoptent un plan d'actions relatif aux bruits des transports présents sur leur territoire. En Belgique, ce sont les Régions qui sont compétentes pour la mise en œuvre de cette directive. C'est donc en vertu de cette directive que le plan quiet.brussels prévoit des mesures relatives au bruit du trafic aérien.
- L'arrêté Bruit des avions constitue la législation bruxelloise relative à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien en vertu de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Cet arrêté a été maintes fois attaqué juridiquement et autant de fois confirmé par la justice. Contrairement à ce qui peut être écrit par certains acteurs du monde aéronautique ou économique, cet arrêté ne constitue pas une restriction d'exploitation.
- L'accord de coopération repris dans la mesure 13 du plan quiet.brussels est également repris par la Région flamande dans son projet de plan d'actions sur le bruit autour de Brussels Airport 2019-2023. Il devrait prévoir un cadre d'exploitation stable et équilibré, et devrait déboucher sur des actions coordonnées pour la mise en œuvre de la directive 2002/49 pour laquelle les Régions sont compétentes et le règlement 598/2014 pour lequel l'Etat fédéral est compétent.
- BAC fait mention de sa vision stratégique 2040 et notamment des mesures mises en œuvre pour lutter contre le bruit. La Région bruxelloise n'a pas été conviée aux travaux préparatoires de ce document malgré ses demandes et n'a donc pas une connaissance détaillée de ces dispositions.

Enfin, il convient de dire cependant que tous les répondants s'accordent sur la nécessité d'avoir un schéma d'exploitation stable à long terme (et notamment dans un objectif d'adoption de mesures de gestion foncière des zones survolées et autres mesures visant à gérer l'impact de la pollution sonore) tout en rappelant pour certains qu'il s'agit d'une compétence fédérale, ainsi que de conclure un accord de coopération entre les différents niveaux de pouvoirs afin notamment d'assurer une cohérence entre les dispositions adoptées au sein de ces différents niveaux de pouvoirs.

Les demandes du secteur aéroportuaire ne rencontrant pas les objectifs du plan quiet.brussels, en particulier en matière de protection des populations survolées, les mesures traitant du bruit des avions n'ont dès lors pas été modifiés.



ANNEXES



1. Avis publié au Moniteur belge

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST — REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2018/14002]

Bericht van openbaar onderzoek. — Ontwerpplan voor de Preventie en Bestrijding van Geluidshinder en Trillingen in een Stedelijke Omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (QUIET.BRUSSELS)

In toepassing van de ordonnantie van 18 maart 2004 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's en de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dit ontwerpplan op 13 september 2018 in eerste lezing goedgekeurd.

Krachtens dezelfde ordonnanties worden het Ontwerpplan voor de Preventie en Bestrijding van Geluidshinder en Trillingen in een Stedelijke Omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (QUIET.BRUSSELS) en het bijbehorende milieueffectenrapport aan een openbaar onderzoek onderworpen.

Het openbaar onderzoek vindt plaats van 15 oktober tot 15 december 2018.

Het Ontwerpplan en het milieueffectenrapport kunnen worden gedownload via www.leefmilieu.brussels/quietbrussels of worden geraadpleegd in het Informatiecentrum van Leefmilieu Brussel (1e verdieping - Thurn & Taxis-site - Havenlaan 86C/3000 - 1000 Brussel), van maandag tot vrijdag tussen 9u en 12u30 en tussen 13u30 en 17u. Technische toelichting kan op woensdagnamiddag worden verkregen, op afspraak (via quietbrussels@leefmilieu.brussels).

Alle documenten kunnen ook bij de gemeentelijke administraties worden geraadpleegd.

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2018/14002]

Avis d'enquête publique. — Projet de Plan de Prévention et de Lutte contre le Bruit et les Vibrations en Milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale (QUIET.BRUSSELS)

En application de l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le projet de plan en première lecture en date du 13 septembre 2018.

En vertu de ces mêmes ordonnances, le projet de Plan de Prévention et de Lutte contre le Bruit et les Vibrations en Milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale (QUIET.BRUSSELS), ainsi que le rapport sur les incidences environnementales s'y rapportant, sont soumis à enquête publique.

L'enquête publique a lieu du 15 octobre au 15 décembre 2018.

Le projet de plan et le rapport d'incidences sont téléchargeables sur www.environnement.brussels/quietbrussels ou consultables au Centre d'information de Bruxelles Environnement (1^{er} étage - Site de Tour & Taxis - avenue du Port 86C/3000 - 1000 Bruxelles) du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 13h30 à 17h. Des explications techniques peuvent être obtenues sur rendez-vous le mercredi après-midi (prise de rendez-vous : quietbrussels@leefmilieu.brussels).

Tous les documents peuvent aussi être consultés dans les administrations communales.

78168

BELGISCH STAATSBLAD — 15.10.2018 — MONITEUR BELGE

Alle opmerkingen en suggesties kunnen schriftelijk worden bezorgd aan:

Leefmilieu Brussel – Plan QUIET.BRUSSELS
Thurn & Taxis-site
Havenlaan 86C/3000
1000 Brussel
Of via quietbrussels@leefmilieu.Brussels

Toutes remarques et suggestions peuvent être communiquées par écrit à

Bruxelles Environnement – Plan QUIET.BRUSSELS
Site de Tour & Taxis
Avenue du Port 86C/3000
1000 Bruxelles
Ou via quietbrussels@environnement.brussels



2. Liste des répondants

PROJET DE PLAN QUIET.BRUSSELS					
Réactions écrites dans le cadre de l'enquête publique					
n°	Nom	CP	Rôle	Statut	Date envoi
1	ROGUE Jean-Marie	1190	FR	Particulier	02/10/2018
2	DELABY Nicolas	1060	FR	Particulier	06/10/2018
3	DE WILDE Patrick	1200	FR	Particulier	08/10/2018
4	Conseil de l'environnement de la RBC (CERBC)	ND	FR/NL	Institution	10/10/2018
5	/ Sylvain	ND	FR	Particulier	12/10/2018
6	SABRU-LEFAVRAIS Thibault	ND	FR	Particulier	13/10/2018
7	SPTIZER Kai Geroen	ND	FR	Particulier	15/10/2018
8	PONCIN Philippe	ND	FR	Particulier	15/10/2018
9	NORRIS Philippe	ND	EN	Particulier	15/10/2018
10	DESMEDT Danielle	ND	NL	Particulier	17/10/2018
11	DANGOISSE Benoît	1040	FR	Particulier	17/10/2018
12	DIESBECQ Marie-Paule	1190	FR	Particulier	17/10/2018
13	D'HOLLANDER Stijn	1060	NL	Particulier	17/10/2018
14	DERUDDER Olivier	ND	FR	Particulier	18/10/2018
15	Conseil économique et social de la RBC (CESRBC)	ND	FR/NL	Institution	18/10/2018
16	CURY Annaïg	ND	FR	Particulier	18/10/2018
17	VERHAEGE Dominicus	1030	NL	Particulier	18/10/2018
18	PIERLOT Christophe	1000	NL	Particulier	18/10/2018
19	SMEX	1000	FR	Particulier	20/10/2018
20	NAGELS BART	1000	NL	Particulier	21/10/2018
21	DOOM Koens	1030	NL	Particulier	21/10/2018
22	VAN SINT JAN Liese	1050	NL	Particulier	21/10/2018
23	D'ARCHAMBEAU Muriel	ND	FR	Particulier	22/10/2018
24	VANDERPOOTEN Michel	ND	FR	Particulier	20/10/2018
25	PONCIN Dominique	1030	NL	Particulier	24/10/2018
26	KESTEMONT Arnout	1050	NL	Particulier	25/10/2018
27	GOEMAN Patrick	ND	FR	Particulier	25/10/2018
28	DELABY Nicolas (idem 2)	1060	FR	Particulier	25/10/2018
29	TIGCHELHOFF Oscar	1000	NL	Particulier	27/10/2018
30	PERSIJN Jurgen	ND	FR	Particulier	27/10/2018
31	KREMER Thierry	1060	FR	Particulier	28/10/2018
32	PILAET Luc	1170	FR	Particulier	30/10/2018
33	BERNARD Marie	ND	FR	Particulier	30/10/2018
34	DELECLUYSE Marc	ND	NL	Particulier	01/11/2018
35	BUYSE Steven	1000	NL	Particulier	03/11/2018
36	VAN BUGGENHOUT Sofie	1000	NL	Particulier	03/11/2018
37	BAUWENS Ginette	1000	NL	Particulier	05/11/2018
38	DECLERCK Steven	1150	NL	Particulier	05/11/2018
39	DEMAREE Chaim	1030	NL	Particulier	06/11/2018
40	D'HOLLANDER Stijn	ND	NL	Particulier	06/11/2018
41	BRAEKELEIRE Kristof	1030	NL	Particulier	07/11/2018
42	VERLINDEN Sabine	1070	NL	Particulier	07/11/2018



43	LOWYCK Kristof	1030	NL	Particulier	11/11/2018
44	D'AUDIFFRET Yves	ND	FR	Particulier	13/11/2018
45	OPSTAELE Dirk	1080	NL	Particulier	14/11/2018
46	NIEUWLAND Philippe	1040	FR	Particulier	14/11/2018
47	DELVIGNE Nicolas	ND	FR	Particulier	15/11/2018
48	VIRIEU Jean-Christophe	ND	FR	Particulier	15/11/2018
49	DE BISSCHOP Erik	1080	NL	Particulier	17/11/2018
50	ROUFFIANGE Pierre-Alain	ND	FR	Particulier	17/11/2018
51	JOYE Claudine	ND	FR	Particulier	17/11/2018
52	STERK Sébastien	ND	FR	Particulier	18/11/2018
53	VUNDELINCKX Jan	1080	NL	Particulier	18/11/2018
54	DERIEMAER Peter	1160	NL	Particulier	19/11/2018
55	Commission Régionale de la mobilité (CRM)	ND	FR/NL	Institution	19/11/2018
56	DE PLAEN Gratiene	ND	FR	Particulier	20/11/2018
57	LEONARD Michel	1200	FR	Particulier	20/11/2018
58	WALDMANN-D'HOE Ariane	1020	NL	Particulier	20/11/2018
59	/	1030	NL	Particulier	20/11/2018
60	BRIO Jean-Claude	ND	FR	Particulier	21/11/2018
61	CELOTTI Jean-Claude	ND	FR	Particulier	24/11/2018
62	LERUITTE Betty	1020	FR	Particulier	25/11/2018
63	HERPELS Willem	1150	NL	Particulier	25/11/2018
64	PIPART Jacques	ND	FR	Particulier	26/11/2018
65	RAHIMPOOR Azita	1030	FR	Particulier	26/11/2018
66	VAN TU Ao	ND	FR	Particulier	27/11/2018
67	DECLERCQ Eva	1070	NL	Particulier	27/11/2018
68	QUEECKERS Bernard	ND	FR	Particulier	28/11/2018
69	STEIN Alexander	1000	FR	Particulier	02/12/2018
70	VANDENBEMPT Peter	1080	NL	Particulier	02/12/2018
71	FUMEY Delphine	ND	FR	Particulier	03/12/2018
72	LARSSON Andreas	1190	NL	Particulier	03/12/2018
73	LAMYAE Rosa	1040	FR	Particulier	04/12/2018
74	LAURIER Gaele	1030	NL	Particulier	04/12/2018
75	ASEPRE (BEYS-L'HOEST Betty)	1200	FR	Association	04/12/2018
76	TITS Paule	1000	NL	Particulier	05/12/2018
77	REYNDERS Gilberte	1000	FR	Particulier	05/12/2018
78	VAN ROOSEDAAL Elidé	ND	FR	Particulier	05/12/2018
79	DOBBELAERE Katrien	1060	NL	Particulier	06/12/2018
80	AFONSO Béatrice	1060	FR	Particulier	06/12/2018
81	BONFANTI E	ND	FR	Particulier	07/12/2018
82	Natacha d'Ydewalle	ND	FR	Particulier	08/12/2018
83	FILSFILS Clarence	ND	EN	Particulier	08/12/2018
84	DESMEDT Sarah	1190	FR	Particulier	08/12/2018
85	SLUYTS Yannick	ND	FR	Particulier	09/12/2018
86	MHADI Malika	ND	FR	Particulier	09/12/2018
87	Natacha d'Ydewalle	ND	FR	Particulier	09/12/2018
88	LANGLET Francis	ND	FR	Particulier	11/12/2018
89	LEHTONEN Minna	1200	EN	Particulier	11/12/2018
90	VAN DER WEIDE Cornelia	ND	FR	Particulier	12/12/2018
91	Comité de quartier Nord Ixelles	1050	FR	Association / comité de riverains	12/12/2018



	(VANLANDUYT Chantal)				
92	VERMEYLEN Annemie	1000	NL	Particulier	12/12/2018
93	Commune de Woluwe-Saint-Pierre (WSP)	1150	FR	Commune	13/12/2018
94	QUOIDBAC Bruno	ND	FR	Particulier	13/12/2018
95	BRIFFOZ Magaly	1020	FR	Particulier	13/12/2018
96	Commune d'Auderghem	1160	FR	Commune	13/12/2018
97	Collectif Jules Lahaye (VERMEERSCH Karel)	1090	FR	Association / comité de riverains	13/12/2018
98	Hub Brussels (VAN KERREBROECK Adeline)	ND	FR/NL	Institution	13/12/2018
99	CALCAGNO Giuseppe	ND	FR	Particulier	13/12/2018
100	VERBURGT Kris	1083	NL	Particulier	13/12/2018
101	MEYER Marcel	1000	NL	Particulier	14/12/2018
103	MARCHAL Luc	ND	FR	Particulier	14/12/2018
104	Association d'habitants L28 (BEL HAJ TOUZANI Mohammed)	1020	FR	Association / comité de riverains	14/12/2018
105	BRAL (CASSIERS Tim)	ND	NL	Association	14/12/2018
106	VOKA (VANDOREN Jan)	ND	NL	Association	14/12/2018
107	BONNY Olivier	1070	FR	Particulier	14/12/2018
108	Brussels Airport Company (BAC) (WISCHHOFF Laurent)	ND	NL	Association	14/12/2018
109	ARAU (BLEUS Jean-Michel)	ND	FR	Association	14/12/2018
110	BECI (REBREANU Laura)	ND	FR	Association	14/12/2018
111	DUFRASNE	1200	FR	Particulier	14/12/2018
112	Commune de Woluwe-Saint-Lambert (WSL)	1200	FR	Commune	14/12/2018
113	ANDRY Nicolas	ND	FR	Particulier	14/12/2018
114	ROEGIERS Martine	1150	FR	Particulier	14/12/2018
115	CLAUS Caroline	1000	NL	Particulier	14/12/2018
116	Belgian Air Transport Association (BATA)	ND	NL	Association	14/12/2018
117	VANDENBERGH Yvan	ND	FR	Particulier	14/12/2018
118	Comité de quartier Notre dames des neiges (SWARTENBROEKX Marie-Anne)	1000	FR	Association / comité de riverains	14/12/2018 et du ajout 15/12/2018
119	LAGASSE	1150	FR	Particulier	14/12/2018
120	LAGASSE-GUGALA	1150	FR	Particulier	14/12/2018
121	Comité de défense de l'altitude Cent, Forest (ROBE André)	1190	FR	Association / comité de riverains	15/12/2018
122	THYS Alida	ND	FR	Particulier	15/12/2018
123	HAUWAERT Willy	ND	FR	Particulier	15/12/2018
124	FIERENS GEVAERT François	1000	FR	Particulier	15/12/2018
125	LECLERCQ André	1050	FR	Particulier	15/12/2018
126	Inter-Environnement Bruxelles (IEB) (SWARTENBROEKX Marie-Anne)	ND	FR	Association	15/12/2018
127	CARLSSON Martina	1030	FR	Particulier	15/12/2018
128	Comité de quartier GAQ (FRANK Hannes)	1000	FR	Association / comité de riverains	15/12/2018
129	PAVIOTTI Marco (demande rdv)	ND	FR	Particulier	15/12/2018
130	DEMIN Mie	1000	NL	Particulier	15/12/2018
131	GIHOUSSE Dominique	1130	FR	Particulier	15/12/2018
132	OXY 15 (RETAILLEAU Xavier)	1180	FR	Association / comité de riverains	15/12/2018
133	RAEMDONCK Olivier	ND	FR	Particulier	15/12/2018
134	SAVER Jan	1200	NL	Particulier	15/12/2018



135	DELPY Annette	ND	FR	Particulier	15/12/2018
136	SENNESAEL Thomas	1020	NL	Particulier	15/12/2018
137	CONVENT Sabine	1150	NL	Particulier	15/12/2018
138	BLOK Nel	ND	FR	Particulier Relaie l'avis CODA (127)	15/12/2018
139	STEVENS Karin	1170	FR	Particulier	15/12/2018
140	Commune de Watermael Boitsfort (WB)	1170	FR	Commune	03/12/2018
141	Comité de quartier Wielswijk (BENSALEM Leila)	1190	FR	Association / comité de riverains	16/12/2018
142	MARTENS François	1060	FR	Particulier	16/12/2018
143	KRUIP Danielle	1190	NL	Particulier	16/12/2018
144	MONTANE Estelle	1060	FR	Particulier	16/12/2018
145	GARCET Claire	1000	FR	Particulier	15/12/2018
146	FINN Isabelle	1130	FR	Particulier	16/12/2018
147	Commune de Schaerbeek	1030	FR	Commune	20/12/2018
148	HOYOIS Yves	1190	FR	Particulier	15/12/2018
149	DEHU Brigitte	1040	FR	Particulier	11/12/2018
150	Comité « Ophem & Co » (LAHAUT Yvette)	1000	FR	Association / comité de riverains Appuie les remarques d'IEB	15/12/2018
151	LECLERCQ Annie	1050	FR	Particulier	28/12/2018
152	VANDERLINDEN Sebastian	ND	NL	Particulier	01/01/2019
153	DE KEULENEER Eric	1000	FR	Particulier	29/11/2018
154	Bruxelles Nature (FAUVILLE E)	ND	FR	Association	01/12/2018
155	PLANCHON Patrice	ND	FR	Particulier	04/01/2019
156	VAN KHECKE Serge	1200	FR	Particulier	29/11/2018
157	Commune de Saint-Gilles	1060	FR	Commune	07/01/2019
158	Commune de Jette	1090	FR	Commune	31/12/2018
159	LEMAITRE M	1090	FR	Particulier	28/12/2018
160	Commune de Saint-Josse	1210	FR	Commune	18/12/2018
161	Commune d'Anderlecht	1070	FR	Commune	12/12/2018

ND = No Data



3. Synthèse des avis et commentaires reçus

Compilation des réactions reçues lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 15/10/2018 au 15/12/2018.

Les différentes réactions ont été regroupées et classées selon la thématique abordée et la vision du plan auxquelles elles se réfèrent. La mention entre parenthèses fait référence à l'auteur ou au numéro de la liste des répondants.

QUIET.TRANSPORT

1) Bruit routier

- Flux
 - Imposer un péage urbain (ARAU), utilisation de la voiture individuelle plus chère en ville (135)
 - Décourager la circulation dans le centre (29) et poursuivre le travail de désengorgement de Bruxelles et de mise en place du piétonnier (113)
 - Réduire le trafic de transit (121)
 - Bruit du ring important et menace d'élargissement (159)
 - Multiplier les journées sans voiture (139), faire un dimanche sans voiture par mois (113), (135), faire des journées sans voiture les jours de sommets européens (127)
- Vitesse
 - Limiter la vitesse du trafic (29), (42), (61), (63), (84), (ARAU), (BECI), (139). Favorable à la zone 30 généralisée (mesure 2), accompagner les zones 30 (aménagements, ralentisseurs de vitesse, marquages au sol, stationnement alternatif, revêtements) (18), (24), (80), (CESRBC), (BECI), (CRM), (Jette), (Schaerbeek, déjà le cas depuis septembre sur l'ensemble des voiries communales) excepté sur les grands axes (Auderghem). Les imposer sans tarder (ARAU)
 - Renforcer la sensibilisation dans les zones 30 (Jette)
 - Contrôler les vitesses (et notamment dans les zones 30) (CESRBC), (22), (118), (135), (Jette)
 - Fluidifier le trafic afin de permettre aux automobilistes de garder une vitesse constante (CESRBC), (BECI), (135), (VOKA), (156)
 - Limiter la vitesse sur le ring (CRM) en collaboration avec la Région Flamande
- Infrastructures, en ce compris les revêtements, les murs anti-bruit, les ralentisseurs
 - Mieux concevoir les infrastructures routières : Inclure des critères acoustiques aux cahiers des charges de marchés publics lors de l'achat de matériels destinés notamment à la gestion et l'entretien des routes, améliorer les normes des revêtements, pavés, conception et entretien des ralentisseurs, murs anti-bruits (CESRBC), (61), (VOKA), (BECI)
 - Utiliser des revêtements routiers qui atténuent le bruit (84), (121), les entretenir (CESRBC), (24), (42), (BECI)
 - Obliger à faire des mesures in situ avant et après réalisation d'un projet (121)
 - Développer une réflexion sur l'acoustique dans le cadre des projets de réaménagement, la cellule d'accompagnement doit travailler le plus en amont possible avec les agents communaux concernés et pouvoir utiliser les outils de simulation/visualisation (Schaerbeek)
 - Il est important que les contacts avec la cellule (mesure 5) soient aisés et faciles (Jette)
 - Prévoir des formations pour accompagner les communes dans l'aménagement des voiries communales (mesure 5) (Auderghem), (Schaerbeek)
 - L'analyse du bon usage des matériaux de voirie ne doit pas se limiter aux aspects liés à la problématique du bruit mais doit également tenir compte de leur influence sur le microclimat (ex. îlots de chaleur) (StGilles)
 - Diffuser au maximum les bonnes pratiques (mesure 9) auprès des services communaux « Voiries » et « Mobilité » (WSL), aux agents de terrain (ex. contrôleurs de chantier) (WB), (Jette)
 - Agir sur les bruits engendrés localement par les ralentisseurs de vitesse (bruit des remorques, freinage, retombées, etc.) (32), (StGilles), ou autres aménagements (Schaerbeek)



- Préférer les chicanes aux autres dispositifs ralentisseurs (ex : coussins berlinois) – Mesure 9 (125)
 - Pas de prise en compte du patrimoine viaire et urbain en général (ARAU)
 - Importance patrimoniale du revêtement pavé en RBC (ARAU), y adapter la vitesse
 - Problème de cohérence entre patrimoine et maintien des pavés plus bruyants exigés sur certaines voiries (Schaerbeek)
 - Réduire le bruit routier par l'aménagement de ronds-points (121)
 - (Schaerbeek) demande à la Région de prendre des mesures sur les voiries régionales
 - Aménager l'espace public aux abords des écoles afin de les préserver du bruit (132)
 - Prendre en compte le caractère émergent du bruit (bruit lors du passage d'un véhicule d'un revêtement à un autre) (94)
 - Prendre en compte la topographie dans les priorités d'actions (accélération des véhicules dans les montées) (22), (132)
 - Enterrer un maximum d'axes de circulation automobile (5)
- Type de véhicules / Normes / Report modal
 - Interdire les voitures, camionnettes de livraison, camions à Bruxelles (92)
 - Réduire le nombre de véhicules à combustion (63)
 - Normes de bruit des véhicules motorisés et cadre pour les contrôles (13), (18), (39), (153)
 - Normes de bruit maximales pour les voitures (35)
 - Favoriser les voitures électriques (84) et l'installation de bornes de recharge (47), (135). Poursuivre le travail de transition des transports vers l'hybride (privé et public) (113)
 - Ne pas imposer un bruit artificiel aux nouveaux véhicules électriques (61), (CRM), vigilance sur les niveaux et sur le type (CRM)
 - Ajouter à la mesure 45 : « inciter les communes à mettre en place des réglementations pour limiter les véhicules les plus bruyants » (CRM)
 - Créer un cadre juridique plus contraignant pour des transports silencieux qui prendrait en compte prioritairement l'impact du bruit sur la santé (BRAL)
 - Promotion des véhicules légers électriques ou non (125)
 - La technologie automobile permet de faire moins de bruit (90)
 - Les véhicules sans conducteurs pourraient amener des améliorations (125)
 - Lever des taxes sur l'usage de la voiture en ville pour rendre les transports publics gratuits (135)
 - Enlever les aides fiscales aux voitures de société (135)
 - Faire pression sur le fédéral pour légiférer sur les publicités pour la voiture (75), (154)
 - Encourager le report modal (Jette)
 - Encourager financièrement l'utilisation du vélo (135) et favoriser les infrastructures cyclistes (30), (135)
 - Renforcer l'utilisation du transport fluvial (alternative au transport routier pour le fret et les personnes) (Jette)
- 2 roues
 - Agir sur le bruit des motos et scooters (5), (7), (8), (22 – utilisation par les services postaux), (25), (27), (30), (32), (33), (35), (39), (45), (46), (47), (48), (CESRBC), (103), (121), (125), (128), (135), (153), (156), (StGilles)
 - Former la police aux contrôles des 2 roues et sanctionner les nuisances sonores des motos et scooters (24)
 - Sonomètre couplé à une vidéo qui filme la moto dont le bruit est > 40dB(A) (156)
- Prévention / Comportement
 - Modification Mesure 4 : modification des comportements de tous les utilisateurs de véhicules à moteur thermique souhaitable (CESRBC)
 - Modifications Mesure 4 : (75) et (154)
 - o Remplacer « comportement des automobilistes » par « comportement des conducteurs de véhicules motorisés », afin d'inclure les motos.
 - o Intensifier les campagnes de sensibilisation / éducation, y compris pour les poids lourds (réglementer heures d'accès des camions en ville, couper moteurs aux arrêts ...).
 - Comportements bruyants au volant :
 - o Klaxons (13), (20), (48), (103), (107), (121), (125), (135), (139), réprimander (Jette)
 - o Non-respect des limitations de vitesses (13), (20), (38)



- Type de conduite (pulsé) (22)
 - Poursuivre la mise en place des afficheurs de vitesse avec avertissement (Auderghem)
 - Sanctionner les comportements des automobilistes et former la police aux enjeux liés au bruit (ARAU)
 - Encourager l'utilisation rationnelle de la voiture (campagne de sensibilisation) (Jette), s'attaquer à l'utilisation non raisonnable de la voiture (125)
 - Bruit des moteurs des véhicules qui stationnent (taxis, bus, cars, camions en attente de livraison) (121), (130), ainsi que le conditionnement d'air (camions de livraison) à arrêter si celui-ci est trop bruyant (121)
 - Musique provenant des véhicules (22), (103), (130)
 - Sensibiliser les conducteurs (38)
- Synergie avec les autres plans et politiques
- GoodMove :
 - Renforcement des synergies avec GoodMove (CRM), (BRAL), (Schaerbeek), (WSP)
 - Le plan GoodMove doit tenir compte de l'aspect acoustique, il est composé actuellement de mesures non planifiées ni budgétées (Schaerbeek)
 - Inclure les « échappatoires » du plan GoodMove, non seulement en tant que zone 30, mais aussi dans la rubrique Quiet.Citylife, y fixer des objectifs acoustiques (BRAL)
 - Développer une approche plus intégrée des politiques de lutte contre la pollution de l'air et du bruit (même source principale), profiter de la prise de conscience au niveau de la pollution de l'air : mettre en place des « hotspots » indiquant à la fois pollution air/bruit, devrait être une mesure à part entière (ARAU)
 - Lien entre politique du bruit et de l'air (synergies pas assez développées) (63), (74)
 - Les projets, mesures ou permis au nom de la mobilité mériteraient d'être interrogés au regard de la pollution sonore (IEB), (150)
 - Accélérer la sévérité de la LEZ (5)
- Monitoring et assainissement des zones de forte exposition (Mesures 3 et 6)
- Monitorer la pollution sonore et vérifier les niveaux par rapport aux valeurs/normes (18)
 - Ne pas sous-estimer le bruit de fond permanent provenant des axes d'entrée dans la ville ou sur les autoroutes urbaines (139) et le bruit des axes qui traversent la forêt de Soignes (120)
 - Analyses de bruit plus précises et plus fines de certains quartiers, rues (107)
 - Quid des valeurs de référence pour la cartographie du bruit et de l'utilisation locale des cadastres (émergence de bruit par rapport à la moyenne annuelle) ? (Schaerbeek)
 - La volonté de mise en place d'un dispositif d'évaluation de mise en œuvre du plan est positive. Importance des indicateurs de suivi et donc des stations de mesures permanentes et représentatives (BECI)
 - Afficher des résultats des mesures en dB(A) à divers points noirs et près des écoles (121)
 - Mesure 3 : le monitoring du bruit de la région risque de créer une gentrification. Il serait intéressant de cartographier les points noirs en terme de normes de bruit afin d'y prendre les mesures correctives spécifiques (Jette)
 - Mesure 6 : De nombreux logements sont soumis à des niveaux sonores élevés en provenance d'axes non répertoriés dans les points noirs. Envisager une étude complémentaire (Jette)
 - Manque de précision au niveau cartographique sur la commune de Woluwe-Saint-Pierre et cartes communales fournies après approbation du PLAN QUIET.BRUSSELS (WSP)
 - Disposer des différents cadastres de bruit spécifiques à la commune (Schaerbeek), (WSP)
 - Accorder des aides aux communes dans le cadre des plans d'investissements triennaux pour la rénovation des voiries (StJosse), et l'assainissement des PN (Schaerbeek), délais et budget pour des subsides pour les voiries communales (Schaerbeek), (Jette)
 - Cas particuliers :
 - (Anderlecht) souhaite de manière générale une amélioration de l'ambiance sonore près des axes régionaux, particulièrement aux alentours du ring et de ses bretelles d'accès à hauteur du parc des étangs, au niveau de la Drève Olympique ainsi qu'aux abords de la rue du Zuen. Le collège demande qu'elles soient mentionnées dans le plan afin de favoriser leur prise en compte future. La commune mentionne quelques projets futurs d'amélioration d'espaces verts sur



sa commune où une attention particulière doit être apportée au bruit en provenance du ring.

- (Schaerbeek) fait les remarques suivantes concernant les points noirs :
 - Avenue Rogier – place Liedts : plus de plaintes par rapport aux vibrations tram av Rogier
 - Chaussée de Haecht (entre av Bertrant et bd Lambermont) : les rails de tram ont été changés et la chaussée réaménagée
 - Rue pavillon et van Oost : rues mises en sens unique, rue van Oost : les pavés entre les rails de trams ont été remplacé par du béton
 - Av de Roodebeek (part et d'autre du bd Reyers) : semble un point noir à considérer
 - Le Ring doit être pris en compte en collaboration avec la Région flamande (Jette), (159), (CRM)
 - Démolir le viaduc Herman-Debroux (5)
 - Prolonger le mur anti-bruit le long de la E40 (60)
 - Bruit routier important au niveau du boulevard du midi (Stalingrad/Lemonier) (19)
 - Bruit routier important dans la rue de la Fabrique (20)
- **Mise en œuvre des mesures 1 à 9**
- La CRM appuie les mesures proposées pour limiter le bruit des transports (mesures 1 à 9) et insiste sur l'importance des mesures 1 et 5.
 - Mesures 1 et 5 : l'efficacité des dispositifs et aménagements choisis pour réduire le bruit en lien avec la mobilité devra être évalué à posteriori (WSL)
 - Incertitudes sur la mise en œuvre de la mesure 4 du plan (43), (Auderghem)
 - Le plan reste vague dans la mesure 6 : les interventions ne sont pas définies, pas de calendrier, de priorités et d'objectifs de réduction du nombre de points noirs (BRAL)
 - La plupart des mesures proposées par le plan ne sont que très peu coercitives en matière de réduction de la pression automobile : « Modifier le comportement des automobilistes » via... des « actions de sensibilisation et d'information ! » (ARAU)
 - Pas de réponses aux observations du RIE (pollution sonore et de l'air suite à la concentration de trafic sur certains axes, limitation de la portée des zones 30) (IEB), (150)
 - GoodMove :
 - Mesures 1 à 3 : non démocratique de faire référence à un plan (GoodMove) qui se conjugue au futur, écrire une note explicative dessus. Aucune mention du plan iris qui est en cours (125)
 - Doutes sur les synergies promises entre les plans de mobilité et le PLAN QUIET.BRUSSELS (risque de trafic de transit à l'intérieur de quartier habités) (118)
 - Plan trop dépendant de GoodMove et des orientations politiques (ARAU)
 - Les mesures 1 et 2 sont fortement dépendantes de GoodMove (Schaerbeek)
 - Les mesures proposées pour atténuer les risques de dépendance du PLAN QUIET.BRUSSELS avec GoodMove paraissent trop limitées et trop générales. L'articulation entre les plans doit être approfondie, que pourrait être l'effectivité du PLAN QUIET.BRUSSELS si le plan GoodMove tarde à être adopté et à être mise en œuvre ? (IEB), (150), (128)
 - Les mesures 1, 2 et 5 doivent être mises en œuvre sans attendre GoodMove (IEB), (150)

2) Bruit des transports publics

- **Promotion des TC**
- Les transports en commun doivent être vus et présentés comme un levier de diminution des nuisances sonores liées au bruit routier (ARAU), (159). Le plan minimise l'importance de l'investissement dans le transport public (ARAU)
 - Prévoir suffisamment d'équipements collectifs et d'infrastructures afin de limiter les besoins en déplacement (CESRBC), (BECI)
 - Favoriser l'utilisation des transports en commun (amélioration de leur efficacité et de leur coût) (84)
 - Encourager le train par rapport à l'avion (trains plus cher que l'avion actuellement) (141)
 - Exiger la réalisation rapide du RER Bruxellois (avant 2030) (125)
- **Transports publics urbains (Mesure 10) :**
- Soutien de la mesure 10 (CRM), (WSP)
 - Salue la volonté d'impliquer TEC et De Lijn (CESRBC), (Jette)



- Sensibiliser les gestionnaires de transports publics et les sociétés privées (WSL)
 - Renforcer la collaboration mise en place depuis 2004, renforcer le travail préventif et la mise en place de solutions (Jette)
 - Réévaluer les bruits liés aux tramways car ils ne l'ont plus été depuis 2006 : nouvel inventaire et cartographie (Jette)
 - Imposer la prise de mesures préventives pour remédier aux nuisances potentielles du développement du réseau (Jette)
 - Augmenter les seuils de bruit applicables aux nouvelles lignes de tram (Jette)
 - Encadrer et rendre contraignant la réalisation de mesures curatives avec une obligation de résultats (Jette)
 - Préciser comment seront renforcées la communication, l'information et la communication de la STIB avec la commune et les habitants (Jette), (97)
- Transport ferroviaire (Mesure 11)
 - Soutien de la mesure 11 (CRM)
 - Le niveau sonore de la diffusion de messages dans les gares doit faire l'objet d'un point d'attention à respecter dans les conventions environnementales et que ces dernières soient revues en ce sens (WB)
- Type de véhicules et matériel
 - Renouveler la flotte, choisir des véhicules silencieux, (Jette - T2000 Lahaye) : Trams (54), (61), (58), (72) (97), Trains (61), Bus (WSP ex. bus 36 désuet et bruyant)
 - Prévoir une disposition contraignant la STIB à accorder priorité au retrait de la circulation des véhicules les plus bruyants (97), WSL ex. ligne 28)
 - Accélérer le passage aux bus électriques (5)
 - Prévoir des transports en commun électriques dans les quartiers déjà soumis à des niveaux sonores élevés (139)
 - Entretenir les véhicules pour lutter contre le bruit et les vibrations (CESRBC), (BECI)
 - Remplacer les avertisseurs sonores de fermeture des portes de trams et métros par des avertisseurs visuels (71)
 - Mesure 10 : la disposition ne se prononce pas sur l'application dudit progrès technologique (97)
- Infrastructures
 - Mieux entretenir les infrastructures (61), (VOKA)
 - Installer des murs anti-bruit le long des axes de chemins de fer (35), (36), (61), de métro (54)
 - Réfléchir aux moyens de rendre obligatoire les avancées technologiques dans le domaine de l'infrastructure (Jette)
 - Multiplier les systèmes anti-vibratoires à tous les points noirs du réseau STIB et Infrabel (75), (154)
 - (Schaerbeek) signale que le point noir ferroviaire situé gare du nord risque d'encore se détériorer avec les travaux du métro
 - Eviter le bruit de méplat des roues et les crissements dans les courbes (121)
 - Eviter les chantiers nocturnes de la STIB (121)
 - Prise en compte de la topographie (accélération des véhicules) dans les priorités d'actions. Ex : bus 71 électrique car montées et descentes régulières dans des quartiers résidentiels sur son trajet (22)
 - Limiter la vitesse des trams dans les zones 30, principalement quand celui-ci ne se situe pas en site propre (Jette)
 - Sensibiliser les conducteurs de transports en commun à respecter les zones 30 (Jette)
- Comportements / habitudes en matière de mobilité
 - Rappeler le code de la route et sensibiliser les chauffeurs à l'arrêt du moteur dans les zones de terminus (WSL)
 - Faire des wagons où l'usage du téléphone est interdit (78)
 - Prévoir des zones calmes dans les trains (125)
 - Vibrations dues au train atelier d'infrabel la nuit qui laisse tourner le moteur la nuit (32)
 - Limiter l'usage de l'avertisseur sonore des trams (klaxon) (121)
- Cas particuliers - Bruit par quartier
 - Soutien de la commune au projet de rénovation de la station Montgomery (WSP)



- Enterrer la jonction métro du pont Herman Debroux (5)
 - Prendre en compte le bruit et les vibrations du tram 51 à proximité de l'altitude Cent (12)
 - Réduire la vitesse du tram sur la chaussée de Charleroi pour diminuer le bruit et les vibrations (31)
 - Remplacer les vieux trams du quartier Laeken + réparer/réaménager les voies de tram (58)
 - Bruit et vibrations des trams de type T2000 rue Jules Lahaye : la mesure 10 est insuffisante. Aller plus loin que l'évaluation, prendre des mesures pour traiter la problématique (97)
 - Bruit et vibrations des trams 7 et 62 et bus 63 (Bvd Wahis) (127)
 - Fréquence accrue du transport ferroviaire la nuit le long de la L28 (104)
 - Bruit du métro (Pannenhuis) (104)
 - Bruit des trams et vibrations le long de la rue Stéphanie (136)
 - Travaux de la ligne de tram 9 très long et a provoqué du trafic de transit (159)
 - Construction d'une école entre 2 voies de chemin de fer (école De Puzzel) : problème de bruit et vibrations (141)
 - Pollution sonore des installations de refroidissement d'Infrabel (23)
- **Divers**
- Pour les mesures de bruit et vibrations des trams et du charroi à des lieux sensibles, fournir le rapport et les conclusions et les éventuelles suggestions de solutions dans un délai de maximum un mois au plaignant (révision et allègement de la procédure de l'article 10 (en lien avec mesure 7) (121)
 - La mission du médiateur de la STIB pourrait être étendue afin qu'il puisse gérer les plaintes des habitants (mesure 10), en plus des réclamations des usagers (97)

3) Bruit des avions

- Agir sur le bruit des avions (en général) (33), (46), (48), (51), (58), (59), (72), (83), (90), (99), (103), (104), (107), (ARAU), (119), (135), (139)
- Le bruit des hélicoptères n'est pas traité dans le PLAN QUIET.BRUSSELS (118), (125), (135), (149)
- Cadre de référence (Mesure 12)
- Soutien de la mesure 12 (CRM), (Auderghem), (WB), (114), (123), (133), (134), (137)
 - Maintien des normes de bruit tout en soutenant la recherche d'une solution globale s'inspirant des « best practices » mises en œuvre ailleurs en Belgique et à l'étranger dans un cadre européen (CRM)
 - Fermeté maximum dans l'application de l'arrêté bruit des avions (75), (154)
 - Appliquer les amendes aux compagnies aériennes (47), (121), celles-ci doivent être perçues dans un délai raisonnable (<1 an) après constatation de l'infraction pour contraindre les compagnies à respecter les normes de bruit (WSL)
 - QUIET.BRUSSELS ne prend pas en compte les dernières lignes directrices établies par l'OMS : les intégrer : 1/ faire clairement référence au « problème du bruit » et 2/ à son impact sur la santé de 744.500 personnes ; 3/ établir et quantifier un objectif précis de réduction de bruit afin que soient respectées les lignes directrices de l'OMS ; 4/ établir des mesures qui garantissent de pouvoir atteindre les dits objectifs (114), (123), (133)
 - Supprimer la référence explicite au principe du recouvrement effectif des amendes du projet de plan (BAC), (BECI)
 - Adapter la réglementation bruxelloise en matière de bruit (BAC) :
 - o tenir compte de la réalité des performances technologiques actuelles des avions (BAC) (VOKA) (BECI) (BATA) (et mettre en place un système de veille technologique)
 - o renforcer la cohérence avec les mesures fédérales, de sorte qu'un mouvement aérien qui suit les lignes directrices du contrôle de la circulation aérienne ne puisse être pénalisé sur la base d'autres réglementations (BAC) (BECI)
 - o utiliser un système plus objectif et juridiquement sûr pour mesurer le son (explications reprises dans le § consacré au réseau de mesures) (BAC), (VOKA), (BECI)
 - Les normes de bruit des avions en RBC impliquent des restrictions d'exploitation de l'aéroport alors que c'est une compétence fédérale (VOKA), (BECI)



- Les ordres transmis par la tour de contrôle ne peuvent pas être sanctionnés par d'autres réglementations (VOKA)
- Réseau de mesures & Monitoring de l'environnement sonore (Mesures 3 et 12)
 - Etablir un cadastre du bruit plus précis (qui est survolé, fréquence, niveaux, avions) (CESRBC), (WSP)
 - Les trajectoires des avions prises en compte dans les cartes de bruit sont des courbes modélisées, elles ne correspondent pas aux courbes réelles et sous-estiment donc les populations exposées (134)
 - Mesure 3 : il faudrait utiliser un indicateur évènementiel pour le bruit des avions (134)
 - Augmenter le nombre de sonomètres par commune et placer des sonomètres mobiles (Jette)
 - Adapter le réseau de sonomètres au survol effectif de Schaerbeek (densité de pop, moyenne de dB(A), pics) (Schaerbeek)
 - Placer une nouvelle station de mesures de bruit dans le nord de Haren (virage droit) et une station dans le sud de Haren (131), (146)
 - Placer une nouvelle station de mesures de bruit à Uccle (chaussée d'Alsemberg, gare de Calvoet) (132)
- La Région devrait d'utiliser un système « plus objectif » et « juridiquement sûr » pour mesurer le son, à savoir :
 - o la création d'un système basé sur les émissions sonores et non plus sur les immissions sonores comme c'est le cas actuellement (BAC) (BATA). BAC estime que le système actuel basé sur l'émission de bruit est très instable et juridiquement incertain car les résultats varient en fonction de paramètres externes tels que la pression atmosphérique, l'humidité, le vent et d'autres conditions atmosphériques indépendantes de la volonté des compagnies aériennes ;
 - o la suppression, dans le projet de plan, de la mesure relative à l'éventuelle adaptation du réseau de sonomètres au trafic aérien réel au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale (BAC) (BECI). Pour BAC, l'application de la décision « bruit des avions » est aujourd'hui arbitraire et instable en raison des changements de localisation des stations de mesures.
- Accord de coopération dans le cadre de la gestion des nuisances sonores de l'aéroport (Mesure 13)
 - Soutien la mesure 13 (CRM), (Auderghem)
 - Nécessité d'un schéma d'exploitation stable de l'aéroport (CESRBC), (BAC), (BECI)
 - Un cadre stable à long terme autour de l'aéroport est essentiel pour favoriser l'emploi et la croissance économique et protéger l'environnement des résidents locaux (win-win) (BATA)
 - Il est essentiel qu'un accord de coopération entre les gouvernements fédéral, bruxellois et flamand soit conclu avant toute autre mesure ou action (BAC), (BATA)
 - Il est essentiel que les différentes autorités (régionales et fédérale) et acteurs aéronautiques travaillent ensemble et en dialogue pour parvenir à une solution équilibrée (BATA)
 - Empêcher le survol des quartiers densément peuplés (64), (131), (141), (146), à basse altitude quel que soit l'endroit sur le territoire de la RBC (114), (123), (133)
 - Mesure 13 : dans le cadre de l'EIE menée par le fédéral, il est demandé que le gouvernement de la Région bruxelloise tienne également en compte des principes figurant dans la motion adoptée à la conférence des bourgmestres du 21/10/2015 (WSL)
 - Les 4 principes soutenus dans l'étude d'incidences doivent être cumulés et mis simultanément en place, il faut supprimer dans le plan les « ou » repris en début de phrases (Jette)
 - Modifier les infrastructures de l'aéroport (Allongement piste) (64), (WSP), (131), (146), (Schaerbeek – prolongement des pistes 25R et L de 1.800m vers l'est)
 - Les modifications de l'infrastructure, telles que l'extension des pistes, peuvent avoir un fort effet d'atténuation des nuisances sonores pour les résidents des zones fréquemment survolées zones (BATA)
 - Revoir drastiquement les routes de survol de la RBC (121)
 - Désigner une autorité neutre de contrôle des mesures de nuisances sonores aériennes (Schaerbeek)



- Collaborer avec l'aéroport pour encourager l'utilisation d'avions moins bruyants (Jette)
- L'utilisation systématique de la procédure d'atterrissage à l'aide d'un Système d'atterrissage aux instruments (Instrument Landing System I.L.S) aurait de nombreux avantages concernant le bruit et la sécurité (la commune détaille les avantages dans son avis) (Jette)
- Discuter avec le fédéral pour que le schéma de décollage « route du nord » s'applique également au virage à gauche (114), (123), (133)
- Arrêter les vols low cost au départ de Bruxelles (64)
- Réduire le fret et le transport de courrier (121)
- Faire de Zaventem un city airport avec un nombre limité d'avions, les reporter sur les autres aéroports belges (131), (146), l'aéroport doit retrouver sa vocation d'aéroport urbain (conférence des Bourgmestres du 21/10/2015) : l'activité de l'aéroport doit être limitée et doit être réservé aux avions légers (132)
- Survol de quartiers :
 - o La thématique du survol et du bruit des avions est dominante au niveau des plaintes émises par les habitants (Schaerbeek)
 - o Diminuer les nuisances depuis la piste 25R (interdiction gros porteurs, décollages aux seuils des pistes, respect du taux de montée et d'altitude au 1er virage) (WSP)
 - o Arrêter d'utiliser le virage gauche (64)
 - o Arrêter les atterrissages piste 01 (64), réduire les nuisances de la piste 01 (interdiction si < 7 nœuds) (WSP)
 - o Obtenir l'abandon de la route du Canal pour les avions (144)
 - o Prévoir un virage à droite encore plus serré ou instructions plus sévères pour le virage à droite (utilisation du virage le plus rapidement possible, décollage en bout de piste) (134)
 - o Bruit des avions qui survolent Forest (12), (141)
 - o Bruit des avions qui survolent Laeken (95)
 - o Vie infernale à Haren à cause du bruit et des vibrations des avions (131), (146)
 - o Mesure 13 : Haren a un territoire qui sert à des entreprises et ne sera donc jamais aussi densément peuplé qu'ailleurs, choquant de reporter le trafic sur les zones moins densément peuplées. Équité sociale (131), (146)
- Les propositions faites par le plan et notamment les principes soutenus par la Région pour discuter avec les autres niveaux de pouvoirs (tels que les mesures relatives à l'extension des vols de nuit, à l'interdiction des vols de nuit et aux restrictions supplémentaires imposées à certains aéronefs) sont des restrictions d'exploitation et donc que la Région outrepassse ses compétences. A retirer du plan (BAC)
- Les principes défendus par la Région dans son plan (à savoir notamment, l'établissement de routes aériennes évitant les zones les plus densément peuplées) compromettent l'obtention d'une solution équilibrée avec les autres niveaux de pouvoirs (BAC) (VOKA)
- Ne pas mentionner le fait de limiter le trafic nocturne dans le plan, cela compromet la recherche d'une approche équilibrée (BAC) (VOKA)
- Privilégier une approche par objectifs généraux comme dans le plan 2008-2013 (BAC), (BECI)
- Œuvrer pour assurer la cohérence entre les dispositions adoptées aux différents niveaux de pouvoirs concernant les activités du secteur aérien (BAC), (BECI)
- L'Etat fédéral a compétence exclusive pour proposer un plan d'exploitation stable pour Brussels Airport. Dès lors, BAC demande que cette mesure soit retirée du projet de plan (BAC), (VOKA), (BECI)
- La mise en place d'une autorité de tutelle, comprenant des représentants de la Région, chargée d'établir des procédures aériennes objectives et transparentes, se heurte à trois obstacles majeurs :
 - o Une telle autorité ne peut raisonnablement se voir confier à la fois la définition des procédures aéronautiques et le suivi de leur mise en œuvre (BAC)
 - o La mise en place de procédures aéronautiques est une compétence exclusive de l'État fédéral (BAC) (BECI)
 - o Plusieurs organismes en charge des procédures aéronautiques existent déjà aujourd'hui, dont la DGTA (BAC) (BECI)
- Des trajectoires de vol sûres, stables et suffisantes sont une condition nécessaire pour sauvegarder les opérations à l'aéroport de Bruxelles National et pour le développement éventuel de mesures visant à gérer l'impact de la pollution sonore (BAC)



- Les mesures liées au bruit ne doivent pas empêcher la poursuite du développement de l'aéroport (BAC) (VOKA)
 - Certaines mesures risquent d'être considérées comme des « restrictions déraisonnables » d'une activité économique, suivant les principes et la jurisprudence européenne (BAC) (BECI)
 - Certaines mesures techniques visant à limiter les nuisances sonores de l'aéroport ont été proposées dans le cadre de la vision stratégique 2040 de BAC. Il n'est pas du ressort de la Région de faire de telles propositions (BAC)
 - Supprimer la mesure 13 (BAC), (VOKA)
- Horaires de survol (Mesures 13 & 14)
 - Modifier les horaires de la nuit d'exploitation (22-23h-07h) (57), (92), (125), (Schaerbeek)
 - Eviter/Interdire les avions tôt le matin et de nuit (22-23h-07h) (14), (38), (64), (75), (89), (92), (WSP), (ARAU), (121), (131), (146), (154)
 - Une bonne nuit de sommeil est un droit absolu, ça ne doit pas être monétarisé (134)
 - Survol du canal tôt le matin : imposer le survol à partir de 8h la semaine et 10h le week-end (148)
 - Le plan se concentre sur le repos nocturne mais oublie les nuisances diurnes (100), (131), (146)
 - Prendre en compte la récurrence du bruit des avions (114), (123), (133)
 - Prolonger la nuit de 23 heures à 7 heures (au lieu de 6 heures) serait très préjudiciable, tant pour les compagnies aériennes que pour l'aéroport (BAC)
 - Maintenir le régime de nuit actuel (BATA)
- Gestion foncière des territoires survolés (Mesure 15)
 - Mesure 15 : L'étude proposée est pertinente à condition de demander au Gouvernement fédéral l'alimentation du Fonds pour l'Atténuation des Nuisances dans le Voisinage de l'Aéroport Bruxelles-National (FANVA) par l'adoption d'un arrêté royal (WSL)
 - Le montant des amendes perçues pour les dépassements aux normes de bruit doivent servir à l'isolation acoustique des bâtiments bruxellois survolés (CESRBC)
 - En cas d'analyse coût-bénéfice dans un quartier et en particulier dans le cas du survol des avions, il ne faut pas attribuer une valeur économique trop faible au calme (134)
 - Mesure 15 : risque de cristalliser une situation inacceptable, accepter l'indemnisation sans recul des pistes sous-entend implicitement d'accepter la situation (114), (123), (133), quid des logements prévus dans le schéma directeur en cas de routes figées ? (131), (146)
 - Qui va payer les mesures d'isolation des bâtiments pour le survol des avions ? (proportions, vibrations) (131), (146)
 - Il ne faut pas sous-estimer le coût réel de l'isolation au bruit des avions (134)
 - Un accord sur l'inscription dans une loi de trajectoires de vol juridiquement sûres est une condition incontournable pour l'adoption de mesures efficaces de gestion spatiale dans les zones survolées (BAC)
 - Il est à regretter que la Région autorise des projets de construction dans des zones gravement survolées, ce qui entraîne une densification des habitations survolées (BAC)
 - Ne plus autoriser la densification des zones intensément survolées et réserver ces espaces pour les activités économiques et logistiques (BECI)
 - Ne pas affecter au logement les zones aux alentours de l'aéroport et prévoir des isolations acoustiques importantes (Jette)
 - Supprimer la mesure proposée pour financer l'isolation acoustique des logements situés sous les voies aériennes selon le principe du pollueur-payeur, et éviter l'introduction de redevances liées au bruit, car elles peuvent entraîner un désavantage concurrentiel par rapport aux aéroports régionaux. Des règles équitables doivent être garanties. BAC désire que des règles du jeu équitables soient garanties et que la mesure soit retirée du projet de plan (BAC) (BECI).
- Accompagnement des citoyens - Mesure 16
 - Mettre en place une communication active au niveau régional afin que les citoyens puissent facilement avoir accès aux informations explicatives liées au survol (Jette)
 - Informer les futurs candidats acquéreurs de biens immobiliers survolés (BECI)
 - Informer les habitants des moyens d'isolation acoustique disponibles et des aides régionales en matière de rénovation (BECI)



- Dysfonctionnement de l'application WebNoise (Auderghem)
 - Mesure 16 : en quoi les citoyens vont-ils être accompagnés ? (131), (146)
 - La mesure 16 doit être davantage explicitée et préciser la nature de l'accompagnement offert (BAC), (BECI), voire supprimée (BAC)
- **Divers**
 - Faire pression sur la CE pour étudier des prix tenant compte des coûts réels et indirects (75), (154)
 - Manque d'ambition concernant les mesures 12, 13, 14, 15, 16 (WSP)
 - En cas de modification de des législations (routes, niveaux), prendre en compte la fréquence de passage des avions (137)
 - Elargir la collaboration avec d'autres aéroports du pays (WSP)
 - Bruit causé par les vieux avions (7)
 - Lien entre avions et pollution de l'air (131), (146)
 - La Flandre pourrait prendre ses responsabilités et assumer les survols (131), (146)
 - Etudier les possibilités de développement du transport fluvial afin de reporter le fret voyageant par avion vers ce type de transport (WSP)

QUIET.CITYLIFE

4) Calme / espaces verts

- Soutien des mesures 20, 21 et 22 (WB)
 - Soutien de la mesure 18 – créer / préserver des intérieurs d'îlots et des façades calmes pour les logements (Schaerbeek)
- **Zones de confort acoustique (Q-Zones)**
 - Soutien des zones de confort acoustique (WSP)
 - Le calme comme bien commun pourrait devenir une priorité/dimension du vivre ensemble (107)
 - Sensibiliser à l'impact négatif du bruit sur la santé et au respect du calme dans les espaces partagés (83)
 - Sensibiliser le public dans les Q-Zones, le comportement de l'utilisateur sera l'élément clé (sanctionner si la sensibilisation ne suffit pas) (Jette)
 - Mesure 17 : Il est nécessaire de signaler les zones calmes dans les plans urbanistiques afin d'intégrer la question de la qualité de l'environnement sonore dans l'aménagement du territoire (WSL)
 - Définition des zones de confort acoustique :
 - o Ramener la valeur de 55 dB(A) à 45 dB(A) dans les zones de confort acoustique (75), (154)
 - o Manque de cohérence entre les cartographies du bruit 2010 et 2016 (WSP)
 - o L'étude relative aux zones de confort ne prend pas en compte les plaintes avions (131), (146)
 - o Clarifier la carte des zones de confort. La détermination des périmètres des zones d'enjeux ne semble pas pertinente. Il n'y a pas de raison pour que l'ensemble du territoire communal particulièrement dense ne soit pas repris. Les motifs de limitation aux zones proposées ne sont pas explicites (StGilles)
 - Attention insuffisante portée aux effets socio-spatiaux (115)
 - Etudier le développement de « zones de rencontre » autour des zones calmes identifiées, ainsi que le long des « magistrales piétonnes » conçues et promues par le projet GoodMove (et citées dans Quiet.Brussels) (ARAU)
 - Les quartiers apaisés sont parfois synonymes d'espaces de jeux pour les enfants (StGilles)
 - Intégrer la protection des intérieurs d'îlots dans les dispositions réglementaires de la réglementation urbanistique, en particulier en ce qui concerne la reconversion de bâtiments arrières en logements induisant une concomitance d'occupation susceptible de générer des nuisances de voisinage (StGilles)
 - Une façade calme dépend également de l'occupation en intérieur d'îlot (StGilles)
 - Mesure 19 et 20 : aller plus loin qu'une identification de lieu et développer la participation de BE dans ces projets. Il serait intéressant de doter le plan d'acteurs spécifiques comme leviers d'action, réalisation et mobilisation pour une action concertée au profit des quartiers (acquérir du foncier, rétrocéder des parcs, gestion des parcs, déviation du trafic, etc) (Schaerbeek)



- Mesure 19 à 33 : Donner la priorité aux quartiers populaires composés souvent de populations précarisées, vivant dans des logements moins isolés (125)
- Ajouter le qualificatif « de contemplation » pour préciser la qualité d'un maillage calme, mesure 17 : « Maillages verts, maillages bleus, maillages calmes de contemplation, sont ainsi complémentaires » (ARAU)
- Supprimer « dans les parcs » au début du descriptif de la mesure 20 sur les zones de confort acoustique : les parcs sont par essence des zones calmes, dans leur entièreté (ARAU)
- Utiliser la verdurisation des parois et des espaces publics comme absorbant du bruit (92)
- Parcs publics devenu le siège d'émissions sonores insupportables. Ex : parc de Bruxelles avec le BSF, sets DJ, parc du Cinquantenaire, Bois de la Cambre (124)
- Mesure 22 : définir « voies lentes » (125)
- Gentrification & risques d'inégalités sociales
 - o Risque d'iniquités sociales dans les zones laissées pour compte : revoir la mesure pour y inclure une dimension de très forte équité (128)
 - o (IEB) s'interroge sur la volonté de créer prioritairement des zones de confort là où différents leviers de revitalisation urbaine sont déjà déployés en vue de revaloriser ces territoires. Crainte que le plan bruit renforce des processus de gentrification au nom de la qualité de vie et que des quartiers précarisés ne bénéficient pas des mêmes investissements pour améliorer les conditions de vie de leurs habitant-es. la priorité est donnée aux quartiers faisant déjà l'objet de nombreuses interventions gentrificatrices (IEB), (150)
 - o Les mesures proposées par le RIE pour atténuer le risque de gentrification ne pas suffisamment concrètes (IEB), (150), (CERBC) : Le plan bruit met bien en avant des principes mais ne contient pas de mesures concrètes pour atténuer le risque de gentrification, mesures qui dépendent largement des politiques d'aménagement du territoire et de logement de la Région. Proposition : Il faudrait, pour atténuer le risque de gentrification, une politique volontariste consistant notamment à construire des logements sociaux dans le sud et l'est de la RBC, à être sévère dans l'application des nouvelles dispositions annoncées du RRU concernant les critères de confort acoustiques dans tous les logements, même sociaux et employer le levier des charges d'urbanisme consistant à construire des logements avec cession de la propriété aux pouvoirs publics de manière à ce que les loyers restent modérés (IEB), (150), (CERBC)
- Les zones calmes sont nécessaires, mais des événements organisés dans ces zones les perturbent (139)
- Cas particuliers :
 - o Les parcs Tercoigne et du Jagersveld doivent être améliorés acoustiquement (WB)
 - o Conserver les espaces calmes à proximité du site RTBF/VRT (56)
 - o Absence de zones « où vivre calme » ou « où trouver du calme » à Haren (131), (146)
- Infrastructures et gestion du trafic routier
 - Limiter le bruit de roulement sur les pavés sur les voiries extérieures aux parcs (125)
 - Murs anti-bruit et merlons dans les parcs, recouvrir la trémie du cinquantenaire (125)
 - Recouvrir en partie le ring pour limiter le bruit aux abords du parc du roi Baudouin, du bois du Laarbeek, du bois du Poelbos et des marais de Jette-Ganshoren (Jette)
 - Suppression permanente du trafic dans le bois de la cambre (125)
- Mise en œuvre
 - Interrogations sur les actions concrètes à entreprendre pour la mise en place de zones de confort acoustique (mesure 20) (Auderghem), la mise en œuvre de la zone d'enjeux 15 (Stockel) en termes de formation pour le personnel communal, d'encadrement et de suivi (WSP)
 - Incertitudes sur la mise en œuvre de la mesure 20 (43)

5) Bâtiment / isolation

- Saluent la volonté d'améliorer le confort acoustique des bâtiments et de chercher les synergies avec la politique énergétique des bâtiments (CESRBC) (BECI)
- La qualité acoustique des bâtiments n'est pas suffisante (StGilles)
- Soutien des mesures 23, 25, 28, 30, 31 (WB)



- Partenaires : ajouter les communes (WB – mesures 18, 26)
- Bâtiment / Logement
 - Veiller à ce que les recommandations en matière d'acoustique soient compatibles avec d'autres critères d'ores et déjà imposés (ex : normes incendies ou normes PEB) (CESRBC), (BECI)
 - Faire un lien clair avec la nouvelle stratégie de rénovation du bâti existant (BECI)
 - La volonté d'intégrer des critères de confort acoustique dans la législation est intéressante mais cela doit passer par une réflexion plus globale quant à son application sur le terrain (Jette)
 - Intégrer des normes de bruit ou une étude acoustique pour les rénovations importantes (Jette)
 - Quid de la prise en compte du bruit dans le RRU pour les projets non soumis à permis d'environnement ? (Schaerbeek)
 - Privilégier le double vitrage asymétrique dans tous les bâtiments où il faut placer ou remplacer les châssis (80)
 - Informer et influencer les professionnels de la construction et les clients (80)
 - Bruits mitoyens (maisons unifamiliales modifiées en maison de rapport avec ou sans autorisation) (103)
 - Quid de la prise en compte de l'acoustique lors de la division de maisons unifamiliales en plusieurs logements ? (Schaerbeek)
 - Suroccupation des logements comme cause de nuisance sonores : construire des logements sociaux et utiliser le levier des charges d'urbanisme à grande échelle (cession de la propriété aux pouvoirs publics pour que les loyers restent modérés) (IEB), (150)
 - Les propriétaires se moquent des problèmes de bruit dans les immeubles qu'ils louent : les baux de location devraient permettre aux locataires de déménager sans aucune pénalité en cas de mauvaise isolation (89)
 - Imposer aux propriétaires la pose de double vitrage (107)
 - Respecter, comme pour la PEB, un juste milieu permettant de garantir la préservation de décors intérieurs et/ou extérieurs, éléments significatifs du petit patrimoine (châssis, moulures, lambris, etc.). A cet égard, le recours aux doubles fenêtres est une excellente solution (StGilles)
 - Quid de la création de logements en bord d'autoroute (projets de logements le long de la E40 à Schaerbeek) ? (Schaerbeek)
- Soutien financier / primes
 - La prime à l'isolation acoustique (inclue dans la prime à la rénovation – mesure 25) doit être rendue accessible à davantage d'habitants (WSL)
 - Les primes pour l'isolation acoustique pour les particuliers devraient se calquer sur le modèle des primes énergies (StJosse)
 - Intégrer la mise en place d'aides importantes pour l'isolation des logements de personnes précarisées ou défavorisées (Jette)
 - Mettre en place des subsides acoustiques pour permettre aux institutions publiques de prévoir les aménagements essentiels pour l'ensemble de leurs bâtiments (Jette)
 - Mesure 27 : Faciliter financièrement les aménagements coûteux mais efficaces, particulièrement pour les zones de repos dans les logements, tout en assouplissant les exigences du code du logement en matière de disposition des pièces (125)
- Ecoles – Mesures 29 et 30
 - L'acoustique doit être intégrée dès le départ dans les projets de construction / extension d'écoles (pour les élèves et les riverains) (Schaerbeek)
 - Accorder des aides aux communes dans le cadre des plans d'investissements triennaux pour la rénovation des écoles (StJosse)
 - Problèmes de réverbération dans les cantines scolaires (125)
- Logements publics - Mesure 31
 - Soutien de la mesure 31 relative aux logements publics (WB), (73)
 - Prévoir des aides pour les sociétés de logements sociaux pour la rénovation de logements existants dans le cadre de l'isolation acoustique (StJosse)
 - Le Foyer Schaerbeekois sera l'acteur partenaire pour la mise en œuvre de la mesure 31 (Schaerbeek)



- Information / sensibilisation (en ce compris des professionnels de la construction)
 - Mener une réflexion quant aux moyens à mettre en œuvre pour inciter à l'utilisation des meilleurs matériaux et quant aux dispositifs de soutiens qui permettraient à tout le monde d'accéder à ces matériaux (CESRBC)
 - Sensibiliser aux bénéfices (acoustiques/énergétiques) induits par la mise en place de systèmes ou de matériaux qui, à court terme, peuvent paraître plus onéreux (CESRBC), (BECI)
 - Réaliser des actions de sensibilisation et de formation qui impliquent tous les acteurs potentiellement concernés, avec attention particulière à la formation des entrepreneurs et architectes (BECI)
 - Développer la promotion des bonnes pratiques pour les professionnels de la construction (instituts, écoles techniques) (75), (154)
 - Partenariat avec HomeGrade pour la sensibilisation et la formation des entrepreneurs / architectes (CESRBC)
 - Sensibiliser les utilisateurs de bâtiments à adapter leur comportement à l'espace dans lequel ils se trouvent (ateliers, événements, etc.) (Jette)
- Divers
 - Etendre la mesure 30 concernant les audits et les travaux d'insonorisation dans les écoles et d'autres bâtiments (piscines, salles de sport, cafés, restaurants, bureaux) (80)
 - Logements - Mesure 24 : définir précisément les acteurs consultés : panels citoyens (125)

6) Sensibilisation / éducation des citoyens / du jeune public

- Soutien les mesures 32 et 33 (Schaerbeek) et 34 (WB)
- Ajouter les communes comme partenaires dans les mesures 32 et 33 et 34 (WB)
- Faire une grande campagne de sensibilisation au bruit auprès du public (toutes boîtes, pub télé, radio) (3), (24). Distribuer une brochure « bonnes pratiques bruit », en toute boîte (65)
- Sensibiliser à l'impact d'un sommeil de mauvaise qualité sur la santé : campagne (ARAU)
- Comportements bruyants dans l'espace public (cris, GSM, fêtes) (3), (12), (103), (107), (137), en ce compris les TC (46) et sensibiliser les enfants à l'utilisation des téléphones (parler et musique) dans l'espace public (65)
- Mesure 32 : ajouter la semaine du son comme partenaire (125)
- Ajouter la problématique de l'utilisation des casques/écouteurs en rapport avec la santé dans la mesure 32 : campagne de sensibilisation des jeunes, dans les écoles (Schaerbeek)
- Mesure 32 : L'instauration d'une semaine de la tranquillité dans les écoles permettrait de sensibiliser à la fois les enfants et le personnel enseignant (WSL)
- L'éducation du jeune public est à renforcer, dès l'école maternelle (75), (154)
- Musique amplifiée en provenance des établissements scolaires qui dérange (62)
- Il y a un problème d'éducation des citoyens et des immigrés (41)
- Poursuivre le travail de sensibilisation au local et à la limitation de l'usage de l'avion (diminution des trafics tant routiers qu'aérien) (113)
- Demander comment le plan va mettre en œuvre concrètement les mesures de sensibilisation (43)

QUIET.TOGETHER

7) Aménagement du territoire

- Généralités
 - Saluer la mesure 35 du plan (CESRBC)
 - Importance d'assurer l'équilibre entre les affectations (CESRBC), (BECI)
 - Prendre en compte le bruit dans les projets de réaménagement et d'aménagement du territoire (80)
 - Les RIE sont généralement très lacunaires concernant la thématique du bruit, ils ont tendance à réduire les périmètres d'études des projets : BE devraient libeller des observations sévères à ce sujet (IEB), (150)
 - Réfléchir en amont aux affectations en accordant beaucoup plus d'importance aux impacts en matière de bruit (RIE) (118)
 - Ajouter les communes comme partenaires pour les mesures touchant à l'aménagement de leur territoire et pouvant avoir un impact sur les citoyens (WB)



- La mode est à l'îlot ouvert dans les grands projets de réaménagement. Il faut donc imposer une réduction du bruit à la source plutôt que la mise en œuvre de fronts bâtis continus (ARAU)
 - Des zones consacrées aux activités industrielles et aux activités productives de biens matériels doivent être maintenues, voire étendues (CESRBC), (BECI), (VOKA). Ceci afin que la Région de Bruxelles-Capitale puisse continuer d'accueillir des activités économiques incompatibles avec le logement.
 - A part le zoning Josaphat, il n'y a plus de sites non occupés à Schaerbeek, les entreprises doivent être accompagnées au niveau régional pour trouver des sites et des solutions adaptés à leur intégration dans le tissu de Schaerbeek (mesure 35) (Schaerbeek)
 - Ne pas compromettre le développement économique de la RBC : les normes de bruit doivent être différentes de celles des zones résidentielles. Cartographier les zones et ne pas développer le logement dans des zones incompatibles avec le développement d'activités économiques (VOKA)
 - Insuffisance de l'attention accordée au son et aux vibrations en tant que matériaux de qualité spatiale, urbaine et architecturale (115)
 - Rendre obligatoire une zone non aedificandi dans les projets d'urbanisation (PU) (75), (154)
 - Cohabitation des fonctions - Mesure 35 : organiser une conférence de citoyens sur la mesure (125)
 - Intégration incomplète de l'urbanisme bruxellois (115)
 - Le concept de paysage sonore comporte des risques qui ne sont pas abordés dans le plan (115)
- **ZEMU**
 - Prévoir une norme bruit spécifique pour les ZEMU (BECI) calquée sur la norme OMS (située entre 55 et 45 dB(A)) (CESRBC)
 - Créer une obligation d'isolation acoustique spécifique lors de la création de nouveaux logements dans les ZEMU (CESRBC), (BECI)
 - Réfléchir en amont à l'acoustique dans les constructions se situant en zones d'entreprises et de mixité urbaine (ZEMU) de manière à offrir aux habitants de cette zone une isolation acoustique appropriée (plus élevée qu'en zone d'habitat) (CESRBC)
 - Dédier des espaces à la logistique dans la planification des zones mixtes et ZEMU (Hub.brussels)
 - Elaborer une vision précise des aspects logistiques et de mobilité préalablement à la conception de nouveaux quartiers et plus particulièrement dans les zones mixtes et les zones d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) (BECI) (CESRBC)
 - Renforcer les aides financières aux entreprises afin de leur permettre de respecter les normes de bruit dans les ZEMU ou dans les zones de mixité (Hub.brussels)

8) Activités économiques / entreprises

- **Généralités**
 - Mesure 36 : (Hub.brussels) demande à être associé aux réflexions concernant la modification de l'AGRBC bruit des installations classées (bruit de fond, chantiers, livraisons)
 - Il est apprécié que le volet acoustique soit mieux pris en compte dans le cadre de permis d'environnement et la gestion des installations classées (mesure 36) (Auderghem)
 - Prévoir des subsides pour que les petits exploitants incapables de financer des aménagements acoustiques puissent respecter les normes bruit fixées dans leur PE (Schaerbeek)
 - Respect des normes les plus sévères de la législation Bruit des installations (121)
 - Renforcer la cellule inspectorat de BE en ce qui concerne les enquêtes « bruit » relatives aux installations classées (permis d'environnement) (StJosse)
 - Disposer de matériel de mesures (sonomètres) afin de pouvoir objectiver le niveau de bruit émis notamment par les installations classées et pouvoir adapter les conditions bruit qui sont imposées dans les permis d'environnement (Schaerbeek)
 - Nuisances engendrées par un commerce (66)
 - Etudier le poids des lobbies de l'alcool (ARAU)
- **HVAC**
 - Nuisances dues aux installations HVAC (67 – gros bâtiments), (92), (135)



- Lutter contre le bruit des installations HVAC en intérieur d'îlot, principalement en provenance des établissements horeca et évolution future en lien avec le réchauffement climatique (conditionnement d'air) (1)
- Abaissement des normes acoustiques des installations de refroidissement en zone mixte (23)
- Chantiers
 - Agir sur le bruit des chantiers (33), (150), (IEB – études et orientations générales), mieux réguler et gérer les chantiers urbains surtout ceux de grande ampleur (67), (107), (145)
 - Renforcer le cadre législatif sur les chantiers : encadrer et contrôler les entreprises, la coordination des chantiers en voirie devrait prendre mieux en considération l'impact de ceux-ci sur les riverains en matière de bruit et éviter le travail de nuit (CERBC) (WSL) (128), nombreux chantiers non soumis à autorisation (IEB), (150), disposer d'outils réglementaires spécifiques par rapport aux bruits de chantier qui seront intégrés dans les déclarations environnementales et doivent pouvoir être contrôlés en cas de plaintes (Schaerbeek)
 - Contrôles plus stricts et plus fréquents du bruit des chantiers (75), (148), (150), (154), (IEB)
 - La problématique des chantiers doit faire l'objet d'une mesure spécifique (comme dans le 2^{ème} plan), assurer une cohérence avec d'autres documents légaux, prendre en compte les vibrations (Schaerbeek)
 - Imposer un permis d'environnement aux entreprises de démolition plutôt qu'une simple déclaration à la commune (IEB)
 - Le RRU ne définit pas ce que sont «les travaux inévitablement bruyants » (148)
 - Chantiers professionnels les week-ends et jours fériés : non-respect des normes établies (82), (103)
 - Imposer un horaire de début de chantier à partir de 8h (148)
 - Encourager l'utilisation d'engins et de modes opératoires silencieux dans les chantiers (121), en voirie et en privé (Jette)
 - Musique sur les chantiers (82)
 - Nombreux travaux sur la commune de Jette, dont chantier d'un bâtiment social sur l'avenue de l'Arbre Ballon (159)
- Livraisons
 - Lutter contre le bruit des livraisons dans les quartiers résidentiels (72), (104)
 - Interdire les livraisons dans les zones résidentielles la nuit (92)
 - Ne pas développer les livraisons de nuit et tôt le matin (Schaerbeek)
 - Mettre en place une législation précise concernant les livraisons en RBC en fonction de la réalité des quartiers (Jette)
 - Limiter l'utilisation de poids lourds (+3.5T), principalement au niveau des quartiers résidentiels, et encourager de plus petits véhicules silencieux (Jette)
 - Mesure 8 : La promotion des technologies silencieuses auprès des entreprises de livraisons devrait être couplée à un projet/plan de livraisons silencieuses en Région bruxelloise (ex : projet PIEK) (WSL)
 - Prendre en compte le bruit des compresseurs des camions réfrigérés (11)
 - Revoir les arrêtés bruit de voisinage et bruit des installations classées afin d'autoriser les livraisons de nuit tout en tenant compte de la réalité des « petits » exploitants (WB)
- Outils de jardinage / de bricolage
 - Bruit des souffleurs à feuilles (82), (119), (121), (159)
 - Bruit des tondeuses à gazon et des tailles haies utilisés par les particuliers/professionnels (3), (46), (50), (75), (137), (159)
 - Bruit et vibrations des camions d'entretien des espaces verts (149)
 - Mesure 39 : Modifier la phrase « *Dans une société misant sur le progrès* » par « *Il est important d'associer toutes les approches, technologies et techniques à la lutte contre le bruit* » (125)
 - Promotion des appareils et engins silencieux (3), (12), (WB), notamment auprès des pouvoirs publics (exemplarité) ex : critères acoustiques dans les cahiers des charges pour l'achat de matériels destinés notamment à la gestion et l'entretien des espaces verts, information documentée et accompagnement pour le choix de pratiques et d'équipements, label, (75), (BECI), (125), (135), (154), (WSP), (Hub.brussels)
 - Ajouter les communes comme partenaires de la mesure 39 (WB)



- Effectuer la maintenance des aspirateurs et souffleurs publics (65)
- Existe-t-il une autre réglementation que l'article 6 de l'AGRBC (tondeuses et autres engins de jardinage) ? (86)
- Usage / horaires :
 - o Interdire les souffleuses à feuilles (6), (86)
 - o Limiter l'usage des souffleuses et favoriser d'autres techniques (telles que le ratissage manuel, les moutons, jardins de plantes aromatiques à la place des pelouses) (113), (125)
 - o Remplacer par des souffleuses électriques (35), (36), (156)
 - o Tondeuses à gazon le dimanche : manque de connaissance des règles (46)
- Normes :
 - o Renforcer les normes pour les fabricants (149), (154)
 - o Normes de bruit plus strictes (niveau européen) pour les appareils d'entretien et de bricolage (125)

9) Déchets

▪ Collecte de déchets - Mesure 38

- Bruit des camions de collecte des déchets (107) et horaires de nuit ou matinaux (44), (135), (149)
- Entretien des véhicules publics (CESRBC), (103), (BECI)
- Envisager d'imposer une consigne sur certains produits afin de diminuer les déchets produits et donc le nombre de collectes (Jette)
- Prévoir de manière systématique des bulles à verre enterrées lors de réaménagements d'espaces publics (Jette)
- Soutien de la commune de WSP. Réduire les nuisances liées aux grincements des camions de collecte des déchets (WSP)
- Une attention devra être portée aux avertisseurs de recul des camions de collecte des déchets qui sont bruyants, plus particulièrement au printemps et en été lorsque la collecte est organisée avant 7h (WSL)
- Bruits issus de conteneurs à verre (2)
- Bruit lié à la déchèterie du val des Seigneurs (Recypark) : pas d'intervention le dimanche, respect horaires, matériel moins bruyant (WSP)

▪ Propreté publique

- Bruit en provenance des camions de nettoyage des rues (149) et de vidange des égouts (3), exigences sonores dans le cahier des charges du matériel ?
- La technologie permet de faire moins de bruit (90)

10) Sirènes – Mesure 40

- Bruit des sirènes des véhicules d'urgence (3), (12), (21), (25), (29), (32), (33), (34), (36), (45), (48), (49), (58), (70), (72), (76), (81), (92), (99), (107), (ARAU), (117), (121), (130), (135), (139), (142), (143), (156)
- Une politique et des normes régionales semblent être le meilleur cadre de travail. La commune de Schaerbeek n'a reçu aucune plainte de riverains concernant ces 5 commissariats (Schaerbeek)
- Réduire rapidement le bruit des sirènes dépendant des autorités de la Région (SIAMU, transport médico-sanitaire, STIB, impétrants,...) (118)
- Considérer les itinéraires empruntés par les services de secours et les services publics comme des « points noirs de bruit » (118), (IEB), (150)
- Réglementer le bruit des sirènes des véhicules prioritaires (113), notamment concernant les niveaux sonores et la fréquence d'utilisation des sirènes (35)
- Etudier des alternatives :
 - o Envisager de prévenir l'arrivée d'un véhicule prioritaire d'une autre manière qu'avec des sirènes (notification push sur gps, transfert de fréquence radio) (26)
 - o Niveau audible des sirènes non douloureux couplé à un bouton poussoir pour que la sirène fonctionne plus fort en cas de besoin (156)
 - o Utilisation des sirènes uniquement en cas de danger de biens ou de personnes (76), (101), (118), (145)
 - o Utilisation des sirènes uniquement en cas de congestion ou de croisements (76), (101), (118), (145)
 - o Utiliser des tonalités de sirènes différentes en fonction des périodes (76), (101), (118), (145)



- Mettre fin aux sons les plus aigus des sirènes (125)
- Avoir une gradation progressive du volume quand la sirène est mise en marche (125)
- La nuit, l'usage des gyrophares est suffisant (49)
- Eteindre la sirène entre 22h et 6h (35)
- Imposer pour les véhicules insonorisés (récepteur) et les véhicules d'urgence (émetteur) un dispositif électronique qui signale l'approche de ces derniers (125)
- Eteindre la sirène entre les carrefours et lorsque les véhicules sont bloqués dans les embouteillages (45)
- Faire un plan de dispersion pour les convoyeurs de fonds (70)
- Placer un pare choc résistant à l'avant des véhicules d'urgence pour forcer le passage (49)
- Comportement des usagers des véhicules prioritaires
 - Former les acteurs à une utilisation efficace du système de sirènes (CESRBC), (Auderghem)
 - Signature d'un code de bonne conduite pour l'usage des sirènes par les gestionnaires de véhicules prioritaires (76)
- Contrôles & Sanctions
 - Mettre en place un dispositif permettant de contrôler l'opportunité d'utiliser les sirènes (contrôle et sanctions) (CESRBC)
 - Former et sanctionner les policiers en cas d'abus d'utilisation de la sirène (16)
- Comportement des usagers de la route :
 - Interdire les écouteurs et la musique à niveau élevé dans les véhicules afin d'entendre les sirènes (49)
 - Sanctions pour les personnes qui ne libèrent pas le passage rapidement pour les véhicules prioritaires (49)
- Cas particuliers :
 - Cumul des nuisances des sirènes sur le boulevard Léopold II (70)
 - Cumul des nuisances des sirènes dans le quartier Notre-Dame-des Neiges (76), (118), (145)
 - Concentration de véhicules avec sirène sur l'avenue de la Couronne (26).
 - Sirènes dans le quartier des marolles : régler l'utilisation des sirènes des véhicules prioritaires (81)
 - Sirènes des véhicules prioritaires quartier place de la liberté (101).
 - La commune de WSL a reçu de nombreuses plaintes pour le bruit des sirènes des véhicules d'urgence qui empruntent l'avenue Marcel Thiry (WSL)
- Est-ce qu'une étude sur les sirènes a été réalisée pour en réduire les nuisances (40)
- Le bruit des sirènes est un bruit structurel et non conjoncturel comme mentionné dans le plan (118)
- La mesure 40 est sous le vocable de « quiet.together », ne semble pas approprié, car il s'agit de sources de bruit (sauf exception (les ambulances privées,...)) dont les services publics ont la maîtrise (118)

11) Voisinage

- Intégrer des agents communaux à la réflexion de la révision de l'arrêté relatif à la lutte contre les bruits de voisinage (Jette)
- Informer le service de médiation communal qui traite notamment les problèmes de bruit de voisinage (Schaerbeek)
- Inviter les communes à se saisir de la problématique bruit dans les propriétés privées (82)
- Harmoniser les règlements de police sur les répulsifs sonores (87)
- Respect des normes les plus sévères de la législation Bruit de voisinage (121)
- Agir sur le bruit des alarmes (habitations/commerces/véhicules) : les interdire, alarmes silencieuses (68), (103), (107), (113)
- Nuisances des terrains de sport, revoir l'article 6bis de l'arrêté bruit de voisinage (52)
- Musique amplifiée dans le voisinage (82), (103)
- Feux d'artifice, pétards (62), (103), (125), (159)
- Renforcer le personnel de la division Inspection de BE afin de contrôler et de sanctionner rapidement et efficacement les personnes qui ne respectent pas les normes de bruit de voisinage, la médiation communale ne permet pas une résolution de la situation dans la plupart des cas (WSL)
- Doutes sur l'efficacité de la proposition de médiation pour les bruits de voisinage et les nuisances des loisirs car très peu de plaignants souhaitent faire appel à la médiation et celle-ci donne peu de résultats (IEB), (150)



- Problèmes de voisinage liés à la présence d'activités économiques
 - Heures d'ouverture trop tardives des bars (nuisances occasionnées par le comportement des clients et par la circulation routière) (9)
 - Bruit dans l'espace public dû aux terrasses (36), (91)
 - Personnel Horeca qui diffuse de la musique amplifiée pendant le nettoyage, après la fermeture de l'établissement (34)
 - Bruit de voisinage et cohabitation avec établissements Horeca : avant une nouvelle médiation, il faut un rappel des réglementations que les autorités communales doivent appliquer (ARAU)
 - Le bruit de voisinage au sens courant du terme doit être distingué du bruit en provenance de salles et établissements qui organisent des loisirs accompagnés de son amplifié, bruit qui débordent très souvent sur la voie publique : la liberté d'entreprendre devrait rester limitée par les règles d'ordre public qui doivent être respectées ou que l'autorité doit faire respecter (128)
 - Mesures 41 et 44 : le développement des activités festives de tout genre et des terrasses d'horeca liés à la réglementation non-fumeurs est également à prendre en compte dans le bruit de voisinage. La réglementation des horaires des commerces « Horeca » sort du champ d'application des compétences communales (StGilles)
 - Bruit des églises (comportements et cérémonie) (107)
 - Mesurer le bruit routier hors des voiries (site de stockage) (53)
- Animaux
 - Aboiements des chiens dans les jardins (82), (137) et en provenance des parcs à chien (+ maîtres qui crient sur les chiens) (2)
 - Faire une réglementation concernant les aboiements de chiens (122)
 - Faire un registre des animaux domestiques pour localiser les chiens qui aboient (46)
 - Obliger les propriétaires de chiens à utiliser une muselière anti-aboiement dans le jardin et dans les lieux publics (156)
 - Interroger les habitudes culturelles et habitudes de faire à l'acquisition d'un chien, parfois soumis à des cadres de vie non adaptés, et dès lors parfois sources de nuisances sonores (113)

12) Son amplifié – Mesure 42

Concernant le bruit des activités de loisirs, en particulier la nuit, (IEB), (150) rappellent l'article 8 de la convention européenne des Droits de l'homme et sa jurisprudence. Les arrêts de la Cour européenne ne peuvent être ignorés.

- Son amplifié électroniquement
 - Soutien de la mesure 42 (WB)
 - Prévoir les moyens (humains, financiers, formation, etc.) pour la bonne application et le suivi de la législation son amplifié (Jette)
 - Prévoir des formations spécifiques à destination des zones de police pour respecter la législation son amplifié (StJosse)
 - La zone de police doit être associée à la mesure 42 (Schaerbeek)
 - Renforcer les contrôles (75), (124), (154), (CESRBC), et augmenter les sanctions (IEB), (150)
 - Trop peu d'attention apportée au son amplifiée (45), (124)
 - Lutte contre les nuisances liées à la ville festive insuffisamment traitées dans le plan (ARAU)
 - Fixer des limites plus sévères pour les sons amplifiés (75), (154), limiter les niveaux sonores à 40 dB(A) (156)
 - Appareils de diffusion sur dispositif fermé accessible uniquement aux agents de la commune, alimentation électrique se coupe si plus de 30 secondes à 40 dB(A) (156)
 - Prendre en compte les basses fréquences dans les plaintes sur le son amplifié (79)
 - L'arrêté son amplifié ne permet pas de traiter les nuisances sonores générées dans l'espace public, réviser l'arrêté pour mieux prendre en compte les riverains et pas uniquement les clients (CERBC), (IEB), (150)
 - La musique diffusée à l'intérieur d'établissement devrait être presque inaudible à l'extérieur et chez les voisins (130)
 - Prendre en compte le son amplifié électroniquement dans les activités sportives, ludiques, animations, etc. (80)



- Niveaux sonores élevés dans les festivals et événements diffusants du son amplifié électroniquement, problème de propagation des basses fréquences (3)
 - Niveaux sonores élevés et douloureux dans les stations de métro, commerces, shopping, salles d'attente (3)
 - Musique amplifiée gênante partout (piscine, lieux publics, horeca, radio de chantier, etc) (90)
 - Intégrer la possibilité de plaintes collectives également pour les événements et le son amplifié dans les espaces publics (et communiquer cette possibilité) (ARAU)
 - S'appuyer sur les résultats du projet européen « Monica » (son amplifié pour grands événements) (ARAU)
 - Niveaux sonores élevés (et basse fréquences) des événements musicaux organisés par les pouvoirs publics qui dépassent les normes OMS (exemple BSF) (124)
 - Prévoir des mesures de sensibilisation des gérants d'établissements Horeca (CERBC)
 - Tension assez forte dans le plan vis-à-vis des événements festifs et culturels organisés sur le territoire (107)
 - Encourager tout ce qui relève de la musique non amplifiée « à volume modéré » (125)
 - Campagne de sensibilisation pour que les organisateurs doivent prévenir les voisins immédiats d'événements (125)
 - QUIET.BRUSSELS prend-il des mesures pour favoriser l'utilisation de protections auditives ? (22)
 - Cas particuliers :
 - o Nuisances dues au festival couleur café à Laeken (62)
 - o Son amplifié des plaisirs d'hiver (69), (124)
 - o Bruit de la foire de midi (107)
 - o Basse fréquences en provenance de la musique amplifiée diffusée dans la piscine Poséidon (89)
 - o Bruit en provenance des animations de la ville (139)
- Dans l'espace public / parcs
- Interdire les événements avec son amplifié dans les parcs (75), (154), normes de bruit plus strictes, meilleur positionnement des emplacements, analyses obligatoires par des experts, protection des parcs (130)
 - De plus en plus d'événements (159)
 - Surexploitation des espaces publics, des parcs et des zones de calme pour les événements publics et privés : développer un seuil pour les horaires et au niveau de la fréquence, de la récurrence des événements (ARAU)
 - Les événements qui prennent place dans l'espace public doivent être exemplaires quant au respect de l'arrêté son amplifié (ARAU)
 - La problématique du son amplifié devrait aussi prendre en considération la diffusion de son amplifié en plein air (CESRBC)
 - Ne pas organiser d'événements bruyants (concert) à proximité de zones résidentielles (92)
 - De nombreux événements pourraient être organisés dans des endroits couverts qui contiendraient mieux le bruit (139)
 - Interdire la musique amplifiée en provenance des musiciens ambulants/de rue (10), (45), (121), (124), (130)
 - Interdire l'utilisation de musique amplifiée (stations portables privées) dans l'espace public (10)
 - Veiller à la cohérence des objectifs et des mesures arrêtés dans le projet de plan bruit avec les projets développés dans le cadre de la politique touristique menée par la Région de Bruxelles-Capitale et avec les nouveaux usages des espaces publics réaménagés. Associer les habitants des lieux concernés à l'élaboration des projets envisagés afin de contribuer à une cohabitation harmonieuse (CESRBC)
 - Le son amplifié dans les espaces publics devrait être catégorisé en structurel et non conjoncturel (124)

13) Actions de proximité à l'initiative des communes – Mesures 43, 44 et 45

- Soutien des mesures 44 et 45 (WB)
- Mesure 43 : il est important que les équipements d'utilité publique donnent l'exemple en mettant en place les meilleures technologies disponibles (Jette)
- Du fait de la disparition des espaces verts, les enfants sont de plus en plus bruyants partout (159)



- Prévoir des formations et des collaborations avec la Région pour les architectes communaux qui élaborent les projets d'écoles et d'infrastructures communales (mesure 43) (Schaerbeek)
- La RBC doit veiller à ce que ces acteurs locaux ne contrarient pas la volonté régionale d'assurer la coexistence harmonieuse des fonctions urbaines entre elles, en particulier entre l'habitat et les activités économiques et de loisirs (CESRBC), (BECI)
- Le cadre légal d'intervention des communes en matière de lutte contre le bruit doit être clairement déterminé afin d'éviter l'écueil de la rivalité intercommunale (report de nuisances sur d'autres communes, acteurs économiques implantés sur le territoire de plusieurs communes) (CESRBC), (BECI)
- Précisions quant au support de Bruxelles Environnement par rapport aux formations dispensées pour le personnel communal : compléter les fiches descriptives par des budgets, informer les communes des appuis financiers proposés (WSP)
- Disposer de plus d'informations sur la procédure d'élaboration des plans locaux (mesure 44 : base volontaire, calendrier, etc.) (Schaerbeek)
- Allouer un budget régional conséquent aux subsides et aux formations à destination des communes (WB)
- Prévoir un accompagnement et un soutien financier de la Région suffisants, sinon la commune ne pourra mettre en œuvre les actions prévues (Schaerbeek)
- Les plans locaux ne devraient traiter que de situations très spécifiques à la commune (Auderghem)
- L'échelle communale et du quartier doit permettre de développer des actions concrètes et réalistes (Schaerbeek)
- Des solutions spécifiques à chaque quartier peuvent être trouvées (104)
- Les communes ont une responsabilité essentielle (seuls les pv's ont un effet réel) (107)
- La Région doit subventionner l'engagement d'une personne de référence Bruit au sein de chaque administration communale et ce, au même titre que le subventionnement des agents PEB (WSL)
- Créer une nouvelle fonction au niveau communal : agents assermentés en charge du bruit (+ d'éventuelles autres thématiques) (82)
- Doute de l'aspect volontaire de la démarche des communes concernant les plans locaux. Les communes réfractaires aujourd'hui vont-elles modifier leur attitude ? (IEB), (150)
- La Ville de Bruxelles ne désigne pas d'agents communaux (formés par BE) pour effectuer les contrôles nécessaires en matière de bruit des établissements, salles de spectacles, discothèques etc. bien que ce soit prévu par l'article 5 du Code de l'inspection. Comment ce nouveau plan va-t-il rappeler cette obligation des communes ? (128)
- Drones interdits à Bruxelles ? (149)

MESURES TRANSVERSALES

14) Monitoring

- Salue la cartographie du bruit et les mesures 3, 21 et 37 (monitoring) (CESRBC)
- Renforcer le réseau de stations de mesures de bruit (Auderghem), (121), (139)
- Le PLAN QUIET.BRUSSELS ne prend pas en compte les pics événementiels du bruit des transports, le bruit est moyenné. Développer une surveillance et une cartographie des pics de bruit (mesures ponctuelles en parallèle des mesures continues) (BRAL), (IEB), (150)
- Cartographie des points noirs lacunaire : pas de prise en compte de certaines nuisances (établissements, fêtes en plein air, chantiers, itinéraire véhicules urgence) (CERBC), (IEB), (150)
- Cartographier les zones où des nuisances ponctuelles ont été constatées (plaintes) (CERBC)
- Lorsque des plaintes collectives émanent d'un quartier où les sources de bruit se cumulent parviennent à Bruxelles Environnement, celui-ci devrait installer un appareil de mesures de bruit temporaire et mobile pour objectiver l'ensemble des nuisances sonores perceptibles dans l'espace public, et conclure, s'il y a lieu, à l'existence d'un point noir qui mérite une intervention ferme pour améliorer la situation (IEB), (150)
- S'appuyer sur le crowdsourcing en faisant la publicité de certains applis smartphone (ARAU) et utiliser la « citizen science » (smartphone, applications sonores) pour permettre au citoyen de contribuer à accroître les connaissances de l'impact des pollutions sonores en ville, auto-surveillance. Projet similaire avec expAIR (BRAL)
- Pour les vibrations, essayer d'être éloigné de la fréquence de résonance ou d'une harmonique. Obliger à calculer les fréquences propres de certains équipements. Prévoir des systèmes antivibratoires (121)



15) Législation

▪ Législation et normes

- Il y a un manque de clarté de la législation, qui est complexe (41)
- La législation sur le bruit n'est pas toujours équilibrée, normes claires dans certains cas et floues dans d'autres cas. Ex : normes strictes de bruit pour les avions et pas de normes pour le bruit routier (BRAL)
- Renforcer et harmoniser les normes de bruit dans les 3 régions (121), (132)
- Permettre aux communes de participer à la réflexion liée à la révision de l'ordonnance (mesure 7) (Jette)
- Il faut des normes plus sévères que l'OMS, surtout en zone habitable ou mixtes, ramener à 30 dB(A) la nuit (121), (132)
- Adopter les normes les plus sévères en Europe dans la législation bruit : exiger que les pics soient limités drastiquement (121)
- Interdire les bruits de plus de 40 dB(A) (156)
- Interdire tous les bruits après 18h30 (156)
- Réduire les niveaux de bruit admissible dans les quartiers, en s'alignant sur les niveaux admissibles pour les habitations, en fixant un calendrier évolutif (dégressif) sur 20 ans. Les permis d'environnement nouveaux ou revus réduiraient les niveaux sonores et vibratoires en visant les niveaux à 20 ans. Les quartiers mixtes ou à forte mixité : les entreprises ou installations devraient s'aligner sur ces bas niveaux (121)
- Disposer, dans le cadre de permis d'urbanisme et d'environnement, d'un cadre précis (mesures de protection, normes) afin que certaines IC ou des changements d'affectation de bâtiments ne créent pas ou n'aggravent pas les nuisances sonores là où elles sont peu ou pas présentes (Schaerbeek)
- Abaisser les limites autorisées du niveau sonore dans plusieurs mesures (75), (154)
- Ne délivrer les PE et les PU et autorisations de chantier (classe 3) que moyennant des clauses sévères sur le bruit et les vibrations, et particulièrement pour les chantiers, lieux festifs ou événementiels, horeca, etc. (121)

▪ Plaintes

- Promouvoir le portail InfoBruit pour inciter les gens à déposer plainte (ARAU)
- Développer un cadastre ou un observatoire des plaintes exprimées par les habitants (mise en commun d'informations : plaintes transmises à BE, médiation communale, portail InfoBruit) (Schaerbeek)
- Mesure 7 (plaintes collectives) :
 - o Intégrer de manière systématique les services communaux lors des réflexions et des concertations liées aux plaintes collectives (Jette)
 - o Elargir les plaintes collectives à d'autres nuisances (établissements, fêtes en plein air, chantiers, itinéraire véhicules urgence) (CERBC)
- Le plan ne prévoit pas un renforcement d'un mécanisme de plainte pour permettre aux habitants de signaler et faire remédier à des situations récurrentes d'excès de bruit (motos, klaxons, etc). La sensibilisation ne suffit pas (128)
- Revoir le formulaire « plainte bruit » peu convivial, difficile à trouver et principalement conçu pour les plaintes de voisinage (139)
- Eviter le formulaire de BE qui est difficile à remplir et qui ne reçoit une réponse qu'après 30 jours. Fournir le rapport de mesures rapidement au plaignant (121)
- Envisager une cellule d'accompagnement qui conseillera les personnes exposées aux nuisances sonores, qui les accompagnera dans les démarches (y compris aide médicale si nécessaire) (Jette)

▪ Contrôles & Sanctions

- Manque d'application des lois (fédéral, régional, communal), d'intérêt du gouvernement et de la police (41), (124), (130)
- Assurer le contrôle efficace des législations. Augmenter les contrôles (82), (121), (132), (CERBC)
- Mettre en place un suivi rapide, efficace et efficient des plaintes relatives aux dépassements des normes de bruit (Jette)
- Moyens humains pas assez importants à BE pour objectiver les nuisances épisodiques (82)
- Accorder plus de moyens aux communes (CERBC)



- Le plan doit être associé à des moyens de contrôle. Les contrôles doivent être obligatoires et s'imposer aux administrations communales. Les agents doivent être formés et équipés d'instruments de mesures (124)
- Associer les zones de police et les cellules de médiation (Schaerbeek)
- Encourager la commune/police à adopter un comportement plus répressif et à communiquer via les journaux communaux (83)
- Manque de mesures contraignantes en cas d'infraction, la tâche semble être laissée à la commune (Auderghem)
- Les sanctions sont non proportionnées (124)
- En cas de dépassement, prévoir des amendes administratives dissuasives (121)
- Instaurer chez BE un service de plaintes 24h/24h, 7j /7j, avec des agents qui viennent immédiatement et peuvent dresser PV séance tenante (121), (124), (139)
- Prévoir un ombudsman et instaurer un tribunal du droit de l'environnement (121)

16) Généralités / Divers

- Soutien le plan, bonne initiative (36), (121), (154), (CERBC), (CESRBC), (BRAL), (Auderghem), (WSP), (Jette)
- Félicite la Région pour l'ambition de son plan, il est bien élaboré, prend en compte une grande variété d'acteurs et de secteurs. Le collègue encourage les propositions qui y figurent (Jette)
- Bonne intégration des multiples nuisances sonores et vibratoires en milieu urbain (75), (154)
- Caractère complet du PLAN QUIET.BRUSSELS et du RIE (WSP)
- Trouve positif les synergies du PLAN QUIET.BRUSSELS avec d'autres plans (CERBC)
- Il est regrettable que le public n'ait pas accès à une vue plus complète des autres plans régionaux quant aux mesures ayant un impact sur le bruit ou la réduction du bruit, en particulier du plan GoodMove encore à l'élaboration, mais aussi quant au plan logement (IEB), (150)
- Le bruit augmente en ville (35)
- Les nuisances sonores est une irritation quotidienne qui peut facilement être évitée (29)
- La progression vers une société de 24h n'est pas inéluctable (125), dommage que la ville en activité 24h/24h soit actée en introduction du plan et que sa pertinence ne soit pas questionnée (ARAU)
- Le bruit n'est pas uniquement objectif mais aussi subjectif (37)
- Le plan doit mettre la priorité absolue sur la santé des bruxellois (54)
- Modifier la page 16/72 dans la partie Santé : « *En matière de santé, il s'agit de réduire les effets du bruit sur la santé en mettant tout en œuvre pour réduire les temps d'exposition au bruit. [début d'ajout] Le Bureau régional de l'OMS pour l'Europe a élaboré ces lignes directrices en se fondant sur la prise de conscience grandissante des problèmes pour la santé dû à l'exposition au bruit dans l'environnement. Le bruit dû au trafic routier doit être limité à 53 décibels (dB) L_{den} et 45 dB L_{night} , le bruit dû au trafic ferroviaire à 54 dB L_{den} et 44 dB L_{night} et le bruit dû au trafic aérien à 45 dB L_{den} et 40 dB L_{night} . Le dépassement de ces normes représente un véritable problème de santé publique pour l'ensemble de citoyens exposés au-delà de ces niveaux. [fin d'ajout] Ainsi, le bruit émis par le trafic constitue une source de nuisances majeures et représente la deuxième charge de morbidité environnementale, après la pollution de l'air.* » (88), (114), (123), (129), (133)
- Contradiction entre chiffres p18 (crise cardiaque) et p16-19 (le bruit c'est la vie) : mener enquête, nouvelle mesure à ce sujet (125)
- C'est surtout le bruit des industries, dans le travail et les transports qui posent problème (26)
- Il n'y a rien dans le plan concernant les nuisances nocturnes (80)
- Il n'est pas fait allusion dans le plan aux incidences du bruit sur la faune (139)
- Faire un Grenelle de l'Environnement comme en France, « une telle démarche pourrait prendre le nom de plans d'intervention Bruit Energie (PIBE), dans la mesure où les deux thématiques seraient systématiquement associées (121)
- P12 : bruit conjoncturel : dommage que les exemples ne soient pas repris dans les mesures en rapport (125)
- Les thèmes et mesures doivent être hiérarchisés selon la « hiérarchie d'intervention » de lutte contre le bruit (ARAU)
- Actualiser les fiches documentées 26 et 27 (125)
- Utiliser les mesures de QUIET.BRUSSELS pour l'éventuel réaménagement du quartier sud (Jamarlaan) (13)



- Le rapport est bon mais sa lecture est difficile et il n'est pas réalisable pour les citoyens (41)
- Lecture assez compliquée (103)

MISE EN ŒUVRE DU PLAN

17) Gouvernance

- Multipllicité des acteurs et des niveaux de pouvoirs
 - Faire une liste des partenaires. Elle pourrait figurer dans le chapitre « mise en œuvre » (125)
 - Ajouter les communes comme partenaires pour les mesures 18, 26, 32, 33, 34, 35, 39 (WB)
 - Difficulté de BE à agir sur certaines mesures car dépend de la volonté des niveaux de pouvoir : communes, fédéral : qui peut arbitrer les tensions institutionnelles ? (107)
 - Il faut travailler dans les échelons supérieurs (région) et inférieurs (quartiers) car les citoyens peuvent faire bouger les choses (41)
 - Est-ce que le plan s'applique aux frontières de la Région bruxelloise et existe-t-il une coopération avec la Flandre ? (42)
 - P11 : le manque d'intérêt des citoyens doit être mis en rapport avec la défiance des citoyens vis-à-vis du monde politique (125)
 - Quelle opérationnalité vu le nombre d'acteurs et d'administrations impliqués ? Travailler à une meilleure intégration de tous les plans régionaux, les annexer au PRDD (ARAU)
 - Commune demandeuse d'une meilleure collaboration avec Bruxelles Environnement (information) : présence d'une personne relais de Bruxelles Environnement une demi-journée par semaine au sein des administrations communales (WSP)
 - Diffuser les évaluations périodiques aux parlementaires bruxellois et organisations de la société civile (mutuelles, syndicats, IEB) (125)
- Atteinte des objectifs / résultats / planning
 - Salue les mesures 3, 21 et 37 (monitoring) et la volonté de mise en place de dispositifs d'évaluation de la mise en œuvre du plan (CESRBC)
 - Nécessité d'une évaluation régulière de la mise en œuvre du plan et demande à être associée aux réunions (Schaerbeek)
 - Importance des évaluations périodiques et réunions de cogestion. Rendre accessible au public les comptes rendus des réunions (IEB), (150)
 - Mettre la priorité sur le développement des actions concrètes de terrain et y impliquer les pouvoirs locaux (Schaerbeek)
 - Attente de résultats concrets (35), (89), faisabilité de la mise en œuvre de toutes les mesures (Auderghem)
 - Quelle est l'effectivité des mesures et actions autres que de sensibilisation ? (ARAU)
 - Plan précis et détaillé, à mettre maintenant en œuvre (pas que de bonnes intentions) (39), (72)
 - Trop d'objectifs ne sont pas quantifiables et se résument à des orientations (ARAU)
 - Pas d'objectifs quantitatifs à atteindre en termes de réduction des nuisances : ces objectifs pourraient se trouver dans la fiche propre à chaque mesure (WSP)
 - Prévoir des objectifs à atteindre dans certains délais (139)
 - La planification et la hiérarchie d'intervention des 45 mesures restent trop vagues et peuvent déboucher sur une confusion globale (Schaerbeek)
 - Rédiger un planning des actions prévues et le transmettre aux différents acteurs (Jette)
 - Le PLAN QUIET.BRUSSELS représente une lourde ingénierie de type management « projet » alors que l'échelle à laquelle se réfère l'ingénierie est celle de l'échelle humaine/individuelle. Les objectifs à prioriser sont ceux qui touchent le plus les habitants et usagers (surtout dans les zones sensibles) (107)
 - Être attentif à la logique de cause à effet : éliminer la cause du bruit est efficace, réduire les conséquences du bruit est difficile / coûteux (63)
 - Certaines propositions du plan sont vagues ou peu concrètes (22)
 - Les priorités du rapport sont perdues en raison de son style, de sa présentation et des informations qui s'y trouvent (41)
- Moyens (humains et financiers)
 - Soutien du principe de pollueur-payeur et d'un mécanisme de péage urbain (IEB), (150)
 - Mettre des priorités en termes de mises en œuvre, des moyens et des budgets spécifiques pour les communes (WSP)



- Disposer de personnel supplémentaire pour les communes, des subsides ou des prestations de tiers pour la mise en œuvre du plan (WB), (StGilles), (StJosse), (Schaerbeek), (Jette)
 - Etonné que BE ne réclame pas de moyens humains supplémentaires pour répondre aux enjeux du plan (ARAU)
 - Inquiétudes par rapport au fait qu'il sera fait appel pour l'essentiel aux ressources existantes (humaines et financières) au sein des différentes administrations régionales or qu'il s'avère que le personnel est insuffisant depuis des années : le Gouvernement doit décider d'une augmentation spécifique du budget bruit, il est indispensable que les effets réels du plans soient constatés à brève échéance (IEB), (150)
 - Le Gouvernement doit réserver à courte échéance des montants conséquents dans les différents budgets pour la mise en œuvre du plan (IEB), (150)
 - Développer le budget et le planning du plan. Un plan stratégique doit avoir un volet opérationnel et des ressources humaines et budgétaires pour le mettre en œuvre (Schaerbeek), plus particulièrement en ce qui concerne les mesures 5, 31, 42, 44, 45 (WB)
 - Citer les chiffres de budget et renseigner quel part du budget régional est représentée et la part qu'ils représenteraient à l'avenir (125)
 - Doter le plan d'un budget suffisant pour pouvoir développer les mesures opérationnelles (Schaerbeek)
- Processus d'adoption du plan – Enquête publique
 - Le plan devrait avant tout se limiter à la formulation d'objectifs puis à la consultation des parties prenantes afin de définir les instruments et ressources pour atteindre les objectifs : ne pas directement définir des mesures concrètes et des moyens (VOKA)
 - Il devrait y avoir obligation de donner un avis pour le PLAN QUIET.BRUSSELS (17)
 - Pourquoi les citoyens ne sont-ils pas consultés sur le thème du bruit (41)
 - Vu sa dimension transversale, la participation citoyenne devrait figurer dans les premières mesures et pas juste à la fin du plan (125)
 - Certains acteurs associatifs de la société civile peu ou pas pris en compte (fédérations, mutuelles, syndicats, IEB, Halolalune) (125)
 - La RBC doit consulter les autres régions et le fédéral pour une approche globale de la pollution sonore. Une approche unilatérale n'est pas justifiée, particulièrement pour les avions (VOKA)
 - Enquête délibérément rendue compliquée pour que peu de gens y participent (137)
 - Pas reçu le bilan du plan précédant suffisamment tôt (Schaerbeek)
 - Absence de présentation du PLAN QUIET.BRUSSELS de manière proactive par Bruxelles Environnement au sein des administrations communales (WSP)
 - Transmettre à l'ensemble des communes les remarques émises par ces dernières ainsi que les réponses de la Région qui leurs seront apportées (Jette)



4. Procès-verbal de l'audience régionale

Audience régionale projet de PLAN QUIET.BRUSSELS

Date : le 08 janvier 2019 à 18h00

Lieu : Bruxelles Environnement – Auditoire – Site de Tour & Taxis

Présents

Public

DEMIN Mie	1000
Mme DUFRASNE	1200
FIERES GEVAERT François	1000
SWARTENBROEKX Marie-Anne (IEB)	1000
FOURNEAU Olivier (IEB)	-
PAVIOTTI Marco	1150
PLANCHON Patrice	1000
MAES Henry	-
MARTIN Josette	1180
CHRISTOPHE Marion (CQVRJ)	1180
POPELIER Françoise (CQVRJ)	1180
TYSSAEN Anne (CQVRJ)	1081

A noter que 9 personnes inscrites à l'audience publique ne se sont pas présentées.

Représentants du cabinet de la Ministre et de Bruxelles Environnement (BE)

CUVELIER JB.	Cabinet de la Ministre C. Fremault
WILLOCX B.	BE, Directeur de la Division Autorisations & Partenariats
POUPÉ M.	BE, Division Autorisations & Partenariats, Département Bruit

Autres représentants de Bruxelles Environnement :

ADNET MN., CAUCHIE V., LECOINTRE C., MASSA MA., SAELMACKERS F., SIMONS JL., STYNS T., VANSLAMBROUCK Q.

Présentation

- Accueil des participants
- Introduction - Benoît WILLOCX
- Présentation du contenu du projet de plan - Marie POUPÉ
- Rappel de la procédure en cours - Benoît WILLOCX & Marie POUPÉ
- Auditions

Auditions

Réaction de Madame Marie-Anne Swartenbroekx (IEB)

La réaction d'IEB porte également la parole de quelques ASBL.

▪ *Points noirs de bruit*

Dans l'état actuel, les points noirs bruits identifiés dans le PLAN QUIET.BRUSSELS ont trait au bruit des transports (routier et ferroviaire). D'autres sources de bruit devraient également être considérées comme points noirs, mais ces dernières ont été sorties du champ d'application de la directive européenne suite à l'action de lobbys. Il existe d'autres sources de bruit qui pourraient se retrouver catégorisées comme « points noirs », à savoir :

- Les sirènes de véhicules d'urgence. Pour IEB: les véhicules d'urgence sont également des transports. Il s'agit d'une problématique structurelle et pas conjoncturelle comme présentée dans le plan. Il faudrait faire une cartographie des itinéraires et des accès des véhicules d'urgence (ex : hôpitaux) pour avoir une meilleure vue de la situation et pouvoir ensuite négocier avec les acteurs.



- Les entreprises de loisirs, concerts, événements sur l'espace public. Le système actuel ne fonctionne pas. Comme il y a plusieurs sources de bruit (ex: St Gery): aucun PV ne va au parquet car on ne connaît pas les responsables.
 - Proposition: dans les cas de plaintes récurrentes dans une même zone, réaliser des mesures de bruit dans l'espace public afin d'objectiver la nuisance. Ceci en vue de débloquent des situations qui perdurent depuis un certain temps (+ de 10 ans pour St Gery). Y réfléchir dans le cadre de la modification de la procédure de plainte collective (article 10).
 - Les chantiers (qui ont souvent lieu la nuit). Traiter cette problématique à l'intérieur de la commission régionale qui octroie les autorisations de démolition de nuit. Lier également la problématique dans le cadre de l'article 10 et pas uniquement au niveau du nouvel arrêté chantier.
- *Mesures relatives aux logements*
Le bruit de voisinage est lié au problème de la sur-occupation des logements en RBC. On ne réglera pas juste les problèmes en isolant mais il faudrait que les charges d'urbanismes prévues dans la législation soient utilisées au maximum lors de la création de nouveaux logements avec cession d'une partie des logements au service public.
 - *Zone de confort acoustique (Q-Zones)*
Le PLAN QUIET.BRUSSELS identifie des zones de carence en calme en RBC où la Région voudrait créer des zones de confort acoustique (Q-zones). Le rapport sur les incidences environnementales (RIE) qui accompagne le projet de plan, pointe le risque de gentrification que pourraient provoquer les zones de confort. Il n'y a pas vraiment de réponse dans le plan bruit à cette observation du RIE.
IEB est convaincu par la méthodologie utilisée pour identifier les zones de carences en calme, mais ne comprend pas la détermination des priorités d'actions pour la réalisation de ces zones. IEB mentionne que le plan s'aligne sur des politiques préexistantes de la Région. Le bruit n'a pas l'air d'être l'élément qui détermine les zones prioritaires.
 - *Divers*
 - IEB rappelle que la Cour Européenne a condamné l'Etat espagnol pour le non-respect de normes de bruit (par exemple pour le voisinage de zones de loisirs). La Belgique pourrait être visée par ce type de condamnation.
 - IEB signale que les études d'incidences sur l'environnement (EIE) ne prennent pas suffisamment le bruit en compte. Il faudrait être beaucoup plus attentif dans le cadre des commissions de concertation (CC) et durant l'évaluation des incidences. Dans le cadre de la réforme du COBAT, il faudrait insister sur la question du bruit et fournir une formation minimale sur le bruit aux urbanistes.
 - Au niveau communal, IEB propose de prendre des mesures pour que les communes désignent des agents pour contrôler le bruit comme cela est prévu dans le code de l'inspection. Plusieurs communes refusent de le faire. Cela risque d'être la même chose pour l'arrêté son amplifié bien qu'on offre des formations et du matériel.
 - IEB est déçu au niveau des budgets (non)mentionnés dans le plan. La Région doit faire un effort budgétaire sur la problématique du bruit afin de lancer les choses. Des bruxellois quittent Bruxelles, il faut un signal fort au départ.

Madame Swartenbroekx rappelle que le site Portail InfoBruit peut aider les citoyens et rappelle qu'il existe des actions judiciaires pour demander au tribunal de prendre des mesures pour faire cesser des infractions.

Réaction de Monsieur Olivier Fourneau (IEB-mobilité)

Le fiche 1 du RIE qui accompagne le plan mentionne qu'il existe une dépendance entre les plans GoodMove et QUIET.BRUSSELS. Bruxelles Environnement aurait dû écrire le plan GoodMove avec Bruxelles Mobilité, car dans le plan GoodMove, seulement 2 fiches parlent du bruit (limiter des quartiers à 30km/h, apaiser le quartier). La Commission Régionale de Mobilité (CRM) demande d'ailleurs à Bruxelles Mobilité de détailler GoodMove car il faudrait avoir des objectifs clairs afin de réaliser une évaluation. IEB s'interroge sur l'application concrète du plan GoodMove, sa temporalité d'entrée en vigueur étant très longue. Dans quelle mesure peut-on déjà prendre en compte la considération acoustique dans les projets de mobilité et de réaménagement? Quelle est la vision globale relative au report du trafic en dehors des zones 30? IEB signale que le dégagement de la petite ceinture vers d'autres quartiers va poser problème.



Réaction de Madame Marion Christophe

Madame Marion Christophe signale qu'il est fait une abstraction totale dans le PLAN QUIET.BRUSSELS de l'une des sources les plus importantes en RBC : le bruit des enfants dans les écoles. Madame Christophe fait écouter un enregistrement réalisé en bordure de sa propriété qui montre ce que 157.000 enfants de 3 à 12 ans et leurs riverains entendent jusqu'à 3h/j.

Les gens ne se rendent pas compte de cette source de bruit infernale pour les enfants et leurs riverains, en effet :

- les cours de récréation sont de plus en plus surpeuplées ;
- il y a une dégradation de la situation au cours des dernières années ;
- il n'y a pas de solution de refuge pour les enfants ;
- aucune législation ne protège les enfants et leurs riverains.

Pour madame Christophe, les adultes qui ont la garde des enfants et les pouvoirs publics doivent prendre leurs responsabilités ou le bruit n'arrêtera pas d'augmenter.

Madame Christophe a 3 remarques :

- Elle demande une réponse de Mr Willocx sur le maintien de ses dires contraires à ce que disent les spécialistes sur la santé des enfants ;
- Que le plan QUIET.BRUSSELS prenne en compte les écoles comme source de bruit ;
- Elle mentionne le droit constitutionnel de chacun à bénéficier d'un environnement sain: nouveau code d'installations classées (IC) « école » dans les permis d'environnement (PE), distinctions des écoles qui ne font pas beaucoup de bruit.

Madame Christophe entame la lecture d'un courrier relatif au bruit des écoles.

Elle signale que les habitants n'ont pas d'outils pour pouvoir se défendre via le plan. Il s'agit de lignes directrices mais l'on n'y trouve pas de chiffres qui peuvent aider les citoyens.

Réaction de Monsieur François Fierens (habitant de Bruxelles Ville)

Monsieur Fierens se dit désespéré par la gestion du bruit (Place Royale, St Gery, place agora, centre de Bxl, bois de la Cambre...). Il signale être content que la Région prenne des mesures, le bruit est en effet la principale source de pollution en Région de Bruxelles-Capitale et constitue donc un sujet majeur.

▪ *Son amplifié des événements et des musiciens de rue*

Monsieur Fierens s'inquiète du fait que la Région et la Ville de Bruxelles se soient dotées d'une réglementation sur le son amplifié qui n'est ni respectée, ni contrôlée, ni sanctionnée. L'absence de volet répressif est un des écueils majeurs du plan bruit selon lui. Monsieur Fierens n'a rien vu dans le plan permettant de contribuer à ce que ces contrôles et sanctions soient améliorés. Selon lui, un plan sans sanction n'est pas appliqué et n'a donc pas d'effet.

Les sources de bruit les plus gênantes sont les sources dues à l'événementiel (concerts amplifiés en plein air avec fréquence longue (ex: BSF)) et la musique amplifiée en provenance des musiciens de rue, selon Monsieur Fierens, ces sources sont pourtant les plus faciles à contrôler et à éliminer.

Personne ne contrôle ces volumes sonores (par exemple: les 60dB(A) des musiciens de rue).

Les forces de l'ordre n'ont pas d'appareils de mesures et ne se sentent pas concernées par ces réglementations, elles ne prennent pas les plaintes au sérieux alors que c'est un problème majeur qui détériore la santé et qu'il s'agit d'un non-respect de l'article 48 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme. Selon lui, il y a une aggravation de la situation, une régression dans le domaine des contrôles des nuisances sonores.

Les parcs sont par ailleurs systématiquement utilisés par des événements accompagnés par du son amplifié, ce qui est scandaleux.

Monsieur Fierens demande à ce que la lutte contre le son amplifié électroniquement dans l'espace public soit traité en priorité et comme source majeur affectant l'habitat dans le PLAN QUIET.BRUSSELS. Il demande de prévoir des moyens de contrôle obligatoires et effectifs dans le plan pour obliger certaines communes à agir.

Monsieur Fierens demande la mise en place d'un service des plaintes disponible 24/24h.

Réaction de Madame Mie Demin (Habitante du centre de Bruxelles)

Pour Madame Demin, la Région et la Ville de Bruxelles ne doivent pas organiser des nuisances acoustiques amplifiées. Elle plaide pour une meilleure et plus stricte réglementation pour la musique amplifiée électroniquement. Elle mentionne que la plupart du temps, les activités qui posent problème sont celles organisées par la Ville de Bruxelles elle-même.



Madame Demin mentionne qu'il faut faire appliquer la réglementation existante, ce qui n'est pas le cas actuellement. Il faut analyser les situations, notamment en réalisant des études acoustiques obligatoires.

Elle signale également qu'il est dommage que le jour de la journée sans voiture ne soit pas plus calme en raison d'évènements avec son amplifié électroniquement.

Elle mentionne qu'un dialogue a été initié (charte du piétonnier,...), mais que les niveaux sonores ne sont malgré tout pas respectés. Il faut stopper la musique amplifiée.

Madame Demin signale que la police ne connaît pas les règlements d'application, que les habitants ne se sentent pas écoutés et que certains d'entre eux déménagent.

Elle demande de l'aide tout de suite.

Réaction de Monsieur Patrice Planchon (habitant de la zone Unesco)

Monsieur Planchon mentionne que cela fait du bien d'entendre que d'autres subissent les mêmes nuisances que lui, à savoir le son amplifié électroniquement des artistes de rue. Il rappelle que la réglementation de la Ville de Bruxelles fixe le niveau sonore à 60dB(A) et pas d'amplification. Il n'y a cependant aucun contrôle du respect de la réglementation.

Selon Monsieur Planchon, la commission qui donne les autorisations aux artistes de rue ne les sensibilise pas, ils se trouvent par ailleurs sur des emplacements qui ne sont pas autorisés.

Monsieur Planchon témoigne du fait que lorsque la police est prévenue, elle ne passe pas tout de suite et ne peut donc pas sévir car le musicien n'est plus là.

Cela fait 10 mois qu'il a déménagé et il n'en peut plus de cette nuisance. Il mentionne que les artistes sont présents partout à Bruxelles (ville, transports, etc.), pas uniquement devant son domicile.

Il a contacté le service des artistes de rue mais n'a obtenu une réponse qu'à son second courrier.

Marché de Noël: catastrophe, ils s'entendent les uns les autres, zone piétonne sensée être calme. Monsieur Planchon n'est au calme que de 3h à 6h et de 9h à 11h du matin.

Il n'y a selon lui aucun respect des habitants, par ailleurs, l'isolation des habitations ne règle pas le problème (ouverture des fenêtres en été).

Pour Monsieur Planchon, c'est le rôle de la Police et pas le sien de faire respecter la loi, mais ce n'est pas une priorité pour la Police.

Réaction de Madame Françoise Dufrasne (Woluwe-Saint-Lambert)

▪ *Bruit des avions*

Madame Dufrasne habite à 5 km de l'aéroport sous le virage gauche.

La situation devient insoutenable par rapport au bruit des avions, ceci en raison du survol aérien de son domicile de 6h à 23h ainsi que de quelques survols la nuit.

Madame Dufrasne signale que c'est également la fréquence des avions qui perturbe le plus : nombreux avions de 6 à 7h30 puis de 9h30 à 12h, quelques un en après-midi, suivi d'une grosse fréquence de 19h-23h. L'émergence du bruit des avions est importante en soirée.

Madame Dufrasne demande de prendre en compte la récurrence du bruit des avions. Pour elle, un aéroport ne doit pas se développer sur une ville. Il faudrait allonger les pistes et insonoriser mais ce n'est pas une solution.

Elle mentionne qu'il n'y a pas de taxes pour le kérosène, avec l'augmentation du trafic dans les années à venir, cela risquera de poser encore plus de problème (qualité de l'air).

▪ *Bruit des transports publics*

Les nouveaux aménagements pour le terminus bus et tram 8 sont silencieux, c'est très bien.

▪ *Bruit lié à des activités économiques*

Le Woluwe Shopping Center est source de bruit, notamment à ses accès et sorties où les bouchons et les klaxons posent problème.

▪ *Divers*

Madame Dufrasne signale que l'OMS a émis de nouvelles directives et demande si le plan en tient compte.

Réaction de Monsieur Marco Paviotti

Monsieur Paviotti signale que le plan est composé de beaucoup de mesures et que cela est positif.

Monsieur Paviotti demande s'il existe des objectifs quantitatifs pour chaque mesure, il demande également quel est le caractère obligatoire et contraignant des mesures du plan (par exemple, on parle dans le plan de mettre des zones 30 : quelle est l'obligation pour les communes ?)

Monsieur Paviotti demande de clarifier les objectifs et de les quantifier.

Il demande également si les mesures sont prévues pour d'autres acteurs.



Conclusions

Monsieur Benoit Willocx réexplique en quoi consiste le plan : le Gouvernement s'engage à mettre des moyens pour aider l'administration à mettre les mesures du PLAN QUIET.BRUSSELS en place. Le plan mentionne peu d'objectifs chiffrés car il est difficile de savoir précisément jusqu'où les objectifs peuvent être atteints. Il signale que les remarques émises durant l'enquête publique aideront à clarifier le plan.

Madame Poupé termine en mentionnant les différents outils disponibles sur le site de Bruxelles Environnement :

- Une série d'informations générales sur le bruit (thème « bruit ») ;
- Des fiches documentées ;
- Un portail InfoBruit ;
- Une cartographie du bruit des transports.

Divers

- Un participant demande si il serait possible, dans la partie plainte du site internet, d'ajouter une rubrique son amplifié: spectacle en plein air et artistes de rue ;
- Monsieur Patrice Planchon s'étonne du peu de personne présentes à l'audience publique ; il demande si le bruxellois est au courant des enquêtes publiques. A l'étranger, c'est plus visible (ex : beaucoup d'affichages à Paris) ;
- Madame Poupé signale que Bruxelles Environnement a récolté plus de 150 réactions à l'enquête publique du plan, elle réaffirme la volonté de ne pas réinventer de nouveaux outils, de se baser sur des outils existants et des synergies, ainsi que sur les échanges d'expériences avec les pays voisins.

Clôture

La séance est clôturée à 20h00.





bruxelles
environnement
.brussels

02 775 75 75
WWW.ENVIRONNEMENT.BRUSSELS



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Rédaction et comité de lecture : Marie Poupé, Fabienne Saelmackers et Thomas Styns

Editeurs responsables : F. Fontaine et B. Dewulf – Av du Port 86C/3000- 1000 Bruxelles

Dépôt légal : D/2019/5762/04

Bruxelles Environnement, février 2019

