


PREVENTION ET LUTTE CONTRE LE BRUIT ET LES VIBRATIONS EN MILIEU URBAIN EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Déclaration environnementale
accompagnant le projet de plan 2008-2013



Version mars 2009

Plus d'infos :
www.bruxellesenvironnement.be

02 775 75 75

BRUIT



BRUXELLES ENVIRONNEMENT
IBGE - INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT



bruxellesmobilité
mobielbrussel 

INFOS



02 775 75 75
www.bruxellesenvironnement.be

Editeurs responsables : J.-P. Hannequart & E. Schamp
Gulledelle 100 – 1200 Bruxelles



INTRODUCTION

Conformément à l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain¹ et suite à l'adoption en juin 2000 d'un premier "Plan de Lutte contre le Bruit en Milieu urbain", la Région a entrepris la rédaction d'un nouveau plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain.

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

- Courant 2007 : une phase de propositions élaborées par les deux administrations citées, Bruxelles Environnement - IBGE et Bruxelles Mobilité - AED. Cette étape a été réalisée conjointement à l'élaboration d'un bilan du premier plan (version mai 2007) ;
- Durant le 1^{er} semestre 2008 : une phase de consultation des autres administrations concernées ;
- Le 11 septembre 2008 : une phase d'adoption du plan en première lecture par le Gouvernement ;
- Du 15 octobre au 31 décembre 2008 : une phase de consultation du public, des communes et des autres Régions par l'organisation d'une enquête publique de deux mois. Le Conseil de l'Environnement, le Conseil économique et social et la Commission régionale de la Mobilité ont également été consultés.

Suite à la transposition dans l'ordonnance bruit de la Directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et conformément à l'ordonnance du 18 mars 2004, il a également été réalisé :

- Courant 2007 : une phase d'élaboration d'un cahier des charges d'un rapport sur les incidences environnementales, soumis, début 2008, au Conseil de l'Environnement, au Conseil économique et social et à la Commission régionale de la Mobilité ;
- Le 17 avril 2008 : l'approbation par le Gouvernement du cahier des charges ;
- En juin 2008 : l'élaboration, sur base de ce cahier des charges, d'un rapport sur les incidences environnementales (RIE en abrégé) du plan, soumis à enquête publique, simultanément avec le projet de plan.

L'ultime étape consiste en une phase d'adoption du plan par le Gouvernement, après dépouillement et prise en compte des divers avis émis (dont ceux issus du rapport sur les incidences environnementales du projet de plan).

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 2^{ème} plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles Capitale.

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 | 7 |
| ENQUÊTE PUBLIQUE | 8 |
| ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE | 8 |
| 1. L'ordonnance | 8 |
| 1.1. Le Moniteur belge et un imprimé régional | 8 |
| 1.2. La participation des communes | 8 |
| 1.3. L'organisation interne de Bruxelles Environnement | 9 |
| 1.4. La consultation des instances régionales et autres | 10 |
| 1.5. L'audience régionale | 10 |
| 2. Les publications | 11 |
| 3. La communication | 11 |
| RÉACTIONS AU PROJET DE PLAN | 12 |
| 1. Résultats | 12 |
| 2. Enquêtes IPSOS | 12 |
| 2.1. Résultats de participation | 12 |
| 2.2. Les principaux enseignements | 13 |
| 2.3. Conclusions des opinions relatives à la nuisance sonore à Bruxelles | 14 |
| MOTIVATIONS DES CHOIX OPÉRÉS | 16 |
| ANNEXES | 17 |
| 1. Avis publiés au Moniteur belge les 06/10 et 14/11/2008 | 18 |
| 2. Questionnaire | 19 |
| 3. Liste des répondants | 25 |
| 4. Procès-verbal de l'audience régionale | 26 |
| 5. Synthèse des avis et commentaires reçus | 28 |
| 6. Tableau de motivation par rapport aux avis et suggestions | 40 |
| 7. Synthèse | 61 |



CONSIDERATIONS ENVIRONNEMENTALES

1. Considérations environnementales dans le plan

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 directement le plan de prévention et de lutte contre le bruit et les vibrations en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale.

Dès lors, conformément à l'article 5 de l'ordonnance bruit, telle que modifiée par l'ordonnance du 18 mars 2004 transposant en droit bruxellois la directive 2001/42/CE, un 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.

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.

Le plan entend lutter contre tous les types de nuisances sonores, quelque en soit la source (trafic routier, ferroviaire, celui des bus, trams et métro, trafic aérien, installations classées, bruit de voisinage). Pour ce faire, il prévoit de poursuivre l'élaboration et l'application de normes ou valeurs guides, la réalisation de cadastres et la tenue d'un réseau de surveillance.

Les zones calmes et la capacité environnementale des voiries, source principale de bruit en Région de Bruxelles-Capitale, sont des notions qui seront investiguées. Le contrôle de la charge de trafic et la promotion des transports alternatifs, un des moyens de lutte contre le bruit routier devrait également de répondre à une autre préoccupation environnementale, visant la préservation des ressources naturelles et la réduction de CO₂.

Le plan entend également protéger les citoyens des nuisances sonores. Pour ce faire, il met l'accent sur l'amélioration du confort acoustique des logements et la promotion des nouvelles technologies, en particulier les technologies durables et respectueuses de l'environnement.

Enfin, le plan entend mener une politique de sensibilisation et d'éducation, apporter une aide à la résolution des conflits, depuis la médiation jusqu'à l'assainissement éventuel de site et vise un accès renforcé à l'information.

2. Rapport sur les incidences environnementales (RIE)

Conformément à la législation en vigueur, un rapport sur les incidences environnementales du projet de plan a été rédigé sur base d'un cahier des charges établi par Bruxelles Environnement, après avis du Conseil de l'Environnement, du Conseil Economique et Social et de la Commission régionale de la Mobilité. Il a été mis à la disposition du public dès le premier jour de l'enquête publique.

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 Bruit" 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 prescriptions 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.

Outre les **effets positifs** sur l'environnement sonore et vibratoire et de là sur la santé des usagers, le RIE relève que les prescriptions auront surtout des incidences positives sur :

- La qualité de l'environnement et la biodiversité et les espaces verts, particulièrement au sein de zones calmes qui seront délimitées ;



- La qualité de l'environnement et la qualité de l'air extérieur, par la modération de la circulation routière, induisant une réduction des émissions de gaz à effets de serre et de polluants atmosphériques, par l'encouragement à l'extension d'un réseau de transport en commun favorable au transfert modal, par l'incitation à l'utilisation de technologies alternatives aux HVAC ;
- La qualité de l'environnement et la qualité de vie, via l'utilisation de techniques et de matériaux de construction plus respectueux de l'environnement, et de véhicules ayant un meilleur écoscore ;
- La gestion durable des ressources, par l'encouragement à l'extension d'un réseau de transport en commun favorable au transfert modal, par l'incitation à l'utilisation de technologies alternatives aux HVAC, via l'utilisation de techniques et de matériaux de construction plus respectueux de l'environnement, et de véhicules ayant un meilleur écoscore, favorable à la diminution de la consommation d'énergie ;
- Les domaines socio-économiques, par une information et une communication plus accessibles, par la volonté de prévoir une gestion adaptée et coordonnée de la plainte, par rapport à l'aide publique envisagée pour le financement d'isolation, aux enquêtes sur le ressenti de la population et à l'information et la sensibilisation à l'impact des comportements, par la poursuite de l'assainissement des points noirs, par les informations sur l'impact du bruit de la musique amplifiée et des baladeurs et l'information sur des implications comportementales favorables à une sensibilisation de l'existence d'actions individuelles à mener pour améliorer la qualité de vie, par la formation des professionnels et la prise en compte d'aspects économiques dans les recommandations sur le choix des matériaux (durée de vie, frais, ...), via un meilleur confort du cadre de vie notamment dans les logements sociaux, les cantines, les salles de classes et les crèches, sur la sécurité des populations actuellement survolées
- L'occupation des sols, l'urbanisme et le domaine de la construction, par la promotion de la protection acoustique, la création de zones tampons, la nécessaire intégration de la dimension bruit dans les projets d'aménagements, par l'encouragement à l'utilisation de technologies alternatives aux HVAC et l'adaptation des seuils de niveau de bruit de la musique amplifiée en fonction de la qualité de l'isolation acoustique du bâtiment.

Le RIE note également des **incidences à minimiser ou discutées** sur les aspects suivants :

- En matière de qualité de l'air et de gestion durable des ressources, la recherche d'optimisation des procédures de décollage et d'atterrissage du trafic aérien aura des incidences à minimiser par la recherche d'un compromis entre la prise en compte de la consommation de carburant et de l'émission de polluants atmosphériques (favorable à une prise d'altitude plus lente) et du bruit (favorable à une prise d'altitude plus rapide) ;
- En matière de transports, la fixation de normes acoustiques, aura des incidences discutées mais globalement positives, puisque les facteurs permettant une réduction des niveaux sonores, tels qu'une réduction de vitesse ou de la densité de circulation des véhicules peuvent en outre également être à l'origine d'une amélioration de la fluidité du trafic ; Par ailleurs, des objectifs de fluidité du trafic et de réduction globale d'émissions atmosphériques peuvent soutenir une dispersion des nuisances dans les quartiers résidentiels mais ne tiennent pas compte de perspectives durables, en matière notamment de bruit et de pollution atmosphérique de proximité ;
- En matière sonore et vibratoire, la réalisation d'aménagements ponctuels de voirie (du type plateau) peut parfois engendrer une gêne acoustique locale pour les riverains qui peut être limitée si ces aménagements locaux sont intégrés à un dispositifs plus complets de réduction des vitesses dans le quartier considéré ;
- En matière de biodiversité et d'espaces verts, la création de zone de quiétude dans les parcs et espaces verts bruyants aura des incidences à minimiser sur la destruction partielle des espaces verts pendant les phases de travaux que les études d'incidences préalables devraient permettre de limiter ;
- En matière de gestion durable des ressources énergétiques, la promotion des primes à l'isolation acoustique aura des incidences positives à condition de veiller à une synergie des effets acoustiques et thermiques des technologies recommandées.
- En matière socio-économique, la définition de zones calmes aura des incidences discutées, mais globalement positives par une meilleure gestion de la mixité des fonctions et du cadre de vie ; le maintien d'un réseau de surveillance aura des incidences sur la population à minimiser en maintenant un réseau de surveillance des nuisances sonores de toutes origines ; la mise en place d'une taxe sur le matériel ou les installations bruyantes aura des incidences discutées car la taxe



n'est pas un moyen aisé à mettre en œuvre même si les implications pécuniaires peuvent encourager à opter pour des techniques de climatisation naturelles et des alternatives moins "énergivores".

- En matière d'urbanisme et de prévention et de gestion des risques liés aux installations, la continuation de la mise en place du RER aura des incidences à minimiser.

3. Prise en compte des recommandations du RIE

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.

Vu l'importance du transport routier dans la situation environnementale sonore et vibratoire, une modération de la charge de trafic garantira une amélioration de l'environnement sonore mais également de la qualité de l'air et de la fluidité.

D'autres incidences environnementales ont été mises en évidence, mais il apparaît que ce sont les mesures opérationnelles du plan IRIS II qui seront les plus déterminantes.

Les autres recommandations émises ci-avant par rapport aux incidences à minimiser ou discutées 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 prescriptions.



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 2008-2013, adopté provisoirement par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 11 septembre 2008 a été soumis à enquête publique du 15 octobre au 31 décembre 2008.

Le projet de plan et le rapport sur les incidences environnementales sont soumis à une enquête publique de soixante jours aux dates fixées par l'institut. Ces dates sont fixées au moins pour moitié en dehors des mois de juillet et d'août.

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

- Publication d'un avis au Moniteur belge et dans un imprimé régional ;
- Collaboration avec les services communaux compétents ;
- Consultation des instances régionales ;
- Organisation d'une séance publique régionale.

1.1. Le Moniteur belge et un imprimé régional

L'Institut publie deux avis d'enquête publique au Moniteur belge ainsi que dans un imprimé diffusé sur l'ensemble du territoire régional, le premier, huit jours au moins avant le début de l'enquête publique et, le second, un mois après le début de l'enquête publique. L'avis d'enquête indique les dates du début et de la fin de l'enquête publique ainsi que les modalités de consultation du public prévues aux §§ 5 et 6.

Un avis d'enquête publique a été publié au Moniteur belge le 6 octobre 2008 et un second le 14 novembre 2008, ce dernier prolongeant l'enquête publique (initialement prévue jusqu'au 15 décembre 2008) jusqu'au 31 décembre 2008 (voir annexe 1).

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

- Les 15/10 et 13/11: Brussel Deze Week
- Les 15/10 et 17/11: De Standaard
- Les 15/10 et 17/11: De Morgen
- Les 15/10 et 17/11: La Capitale
- Les 15/10 et 17/11: Le Soir
- Les 15/10 et 17/11: Vlan.

1.2. La participation des communes

Le projet de plan et le rapport sur les incidences environnementales ainsi que l'avis d'enquête sont en outre communiqués à chaque commune au moins quinze jours avant le début de l'enquête publique. Chaque commune affiche l'avis d'enquête à la maison communale au moins huit jours avant le début de l'enquête publique et pendant toute sa durée.

Le projet de plan peut également être consulté dans chaque administration communale les jours ouvrables au moins pendant trois heures par jour. Un jour par semaine, le projet de plan peut être consulté jusqu'à 20 heures.

La contribution des administrations communales a été sollicitée. Un courrier a été envoyé aux communes par mail le 01 octobre 2008, les avertissant 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 leur communiquant les documents utiles à l'organisation de l'enquête. Le 08 octobre 2008, ces documents leur ont également été livrés par coursiers.



Complémentaire, plusieurs actions ont été prévues, notamment pour venir en aide aux communes :

- Bruxelles Environnement a publié une brochure "grand public" expliquant le projet de plan ainsi qu'un questionnaire (voir annexe 2) dont les communes ont reçu des copies papier. Le dépouillement de ce questionnaire, comme le traitement de toutes les réclamations et demandes d'audition, a été pris en charge directement par Bruxelles Environnement (adresse postale et formulaire en ligne) ;
- Le matériel d'information (affiches, brochures, questionnaires) a été mis à la disposition des communes dès le début du mois d'octobre afin d'organiser la consultation des documents par la population à l'administration communale ;
- Une personne de contact au sein de Bruxelles Environnement a été désignée dès le début des démarches en vue de l'organisation de l'enquête publique. Elle s'est chargée de recevoir et répondre à tous les avis et questions adressés directement à Bruxelles Environnement; elle s'est occupée de la logistique des séances communales en collaboration avec les fonctionnaires communaux désignés à cet effet. Tous les éco-conseillers ont reçu ses coordonnées complètes et ont été invités à prendre contact avec elle si nécessaire.

Pendant la durée de l'enquête publique, chaque commune peut organiser, seule ou en association avec d'autres, une audience publique de présentation du projet de plan au cours de laquelle toute personne peut exprimer verbalement ses observations. L'Institut délègue les personnes habilitées à fournir des explications techniques.

Deux communes ont sollicité une présentation de Bruxelles Environnement :

- Le Conseil consultatif de la Mobilité douce et du Développement durable de la commune d'Evere, à la maison communale, le 19 novembre 2008
- La Ville de Bruxelles, dans le quartier de Haren, le 16 décembre 2008.

Le Gouvernement invite les communes à transmettre leurs observations dans le cadre de l'enquête publique.

Un courrier du cabinet de la Ministre bruxelloise de l'Environnement a été envoyé aux communes en date du 14 octobre 2008, précisant les modalités de l'enquête publique et les invitant à transmettre leur avis dans le cadre de celle-ci, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2008. Un délai supplémentaire jusqu'à la tenue de l'audience régionale a finalement été donné, compte tenu de la période de clôture de l'enquête.

1.3. L'organisation interne de Bruxelles Environnement

Pendant la durée de l'enquête publique, le projet de plan et le rapport sur les incidences environnementales peuvent être consultés à l'Institut durant les heures ouvrables. Au moins une demi-journée par semaine, toute personne peut y obtenir des explications techniques sur le projet de plan.

Pendant la durée de l'enquête publique, toute personne physique ou morale peut :

- *exprimer ses observations par écrit à l'Institut. Tout envoi doit porter le nom, l'adresse et la signature de son auteur;*
- *demander à être entendue lors de l'audience publique organisée par l'Institut dans les formes prévues au § 7.*

Les documents du projet de plan soumis à l'enquête publique étaient consultables par le public au service info de Bruxelles Environnement chaque mardi et jeudi entre 10h00 et 12h00 à partir du 15 octobre et jusqu'au 15 décembre 2008.

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

- répondre au questionnaire (soit en ligne sur le site de Bruxelles Environnement, soit par courrier) ;
- envoyer un courrier par écrit (ou par mail) au service info de Bruxelles Environnement ;
- demander des informations techniques (cf. point ci-dessous) ;
- demander d'être entendu en séance publique.

En plus de la consultation des documents prévues dans les communes et les mardi et jeudi matin à Bruxelles Environnement, des séances d'information ont été organisées tous les mercredis après-midi et des experts de Bruxelles Environnement étaient à la disposition du public, sur rendez-vous mercredis (du 22/10 au 17/12 sauf le 26/11) de 13h30 à 16h00.



Il était prévu que les communes relayent cette information à toute personnes qui souhaitait avoir des réponses précises à ses questions.

1.4. La consultation des instances régionales et autres

Simultanément à l'enquête publique, l'auteur de projet soumet le projet de plan et le rapport sur les incidences environnementales pour avis au Conseil de l'Environnement, au Conseil économique et social et à la Commission régionale de Mobilité. Les avis sont transmis dans les 45 jours de la demande de l'auteur de projet. L'absence d'avis équivaut à un avis favorable. La moitié au moins du délai de 30 jours se situe en dehors des périodes de vacances scolaires.

Lorsque la mise en oeuvre du plan est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de la Région flamande, de la Région wallonne ou d'un Etat membre de l'Union européenne ou lorsque la Région flamande, la Région wallonne ou un Etat membre de l'Union européenne, susceptible d'être touché de manière notable, en exprime la demande, le Gouvernement transmet à l'autre Région ou à l'Etat membre de l'Union européenne, avant que ledit plan ne soit adopté ou soumis à la procédure législative ou réglementaire, une copie du projet de plan; ainsi qu'une copie du rapport sur les incidences environnementales.

Un courrier du cabinet de la Ministre bruxelloise de l'Environnement a été envoyé aux instances régionales en date du 17 octobre 2008, leur soumettant le plan pour avis. Des séances de présentation se sont déroulées :

- A la Commission régionale de la Mobilité, le 06 novembre 2008 ;
- Au Conseil de l'Environnement, le 12 novembre 2008 ;
- Au Conseil Economique et Social le 20 novembre 2008.

Complémentairement à ce prescrit légal, Bruxelles Environnement a adressé, le 03 novembre 2008, un courrier à 14 organismes régionaux et fédéraux pour les informer personnellement de la tenue de l'enquête publique et pour leur transmettre une copie de tous les documents. Certains de ces organismes sont explicitement concernés dans la mise en oeuvre de certaines prescriptions du plan et avaient déjà été consultés préalablement en date du 19 juin 2008. Il s'agit :

- Belgocontrol
- Bral vzw
- Bruxelles Propreté
- De Lijn Vlaams-Brabant
- Inter-Environnement Bruxelles
- MRBC - Administration de l'Aménagement du Territoire et de Logement
- MRBC - Bruxelles Mobilité AED
- SLRB
- SNCB Holding
- SPF. Mobilité Transports - Direction Infrastructure de Transport
- SPF Mobilité Transports - Direction générale du Transport aérien
- STIB
- TEC Brabant wallon
- Vlaamse Overheid - LNE

1.5. L'audience régionale

Au plus tôt quinze jours après la fin de l'enquête publique, l'Institut organise une audience publique au cours de laquelle sont entendues les personnes qui en ont fait la demande. Les personnes sont convoquées au moins cinq jours ouvrables avant l'audience publique. L'audience publique est présidée par le fonctionnaire dirigeant de l'Institut ou, en cas d'absence de celui-ci, par le fonctionnaire dirigeant adjoint.

Une audience publique régionale a été organisée, par Bruxelles Environnement, le 22 janvier 2009 à 14h00, au Centre belge de la Bande dessinée, rue des Sables, 20 à 1000 Bruxelles. Durant cette séance, des experts de Bruxelles Environnement et du Cabinet de la Ministre bruxelloise de l'Environnement ont présenté les dispositions du plan et ont répondu aux questions des participants.



2. Les publications

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

- le projet de plan
- le rapport d'incidences environnementales (aussi appelé le RIE)
- les fiches documentées de soutien au plan
- le bilan du plan précédent (2000-2005)
- la brochure résumant le projet de plan
- le questionnaire (voir annexe 2)

3. La communication

Une conférence de presse a été organisée le 14 octobre 2008.

Un spot radio a été diffusé du 15/10 au 22/10 en français sur Viva Bruxelles (21 passages/jour) et du 15/10 au 29/10 en néerlandais sur FM Brussel (3 passages/jour).

Un spot télé a été diffusé du 15/10 au 21/10 en français sur TLB (total de 148 passages) et du 15/10 au 22/10 en néerlandais sur Tv Brussel (24 passages/jour).

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

- <http://www.bruxellesenvironnement.be/planbruit>
- <http://www.leefmilieubrussel.be/geluidsplan>

La brochure de médiatisation et le questionnaire ont également été largement diffusés, notamment lors d'évènements organisés par Bruxelles Environnement, dans le cadre de deux journées de rencontres "Jeunes et Bruit" organisées aux Brigittines les 25 et 26 novembre 2008 et dans l'envoi aux abonnés du mensuel "Ma Ville notre planète", soit +/- 17.670 exemplaires.



Réactions au projet de plan

1. Résultats

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

- **2.531 questionnaires** remplis, dont
 - 2.112 questionnaires papier
 - 419 questionnaires Internet
- **40 avis écrits** (voir liste complète en annexe 3)
- **611 personnes** ayant répondu au sondage téléphonique
- 3 demandes d'information technique durant l'enquête
- 10 participants à l'audience régionale publique du 22 janvier 2009 (voir procès-verbal en annexe 4)

Les avis écrits ont été adressés par :

- 4 institutions de la Région de Bruxelles-Capitale (le Conseil de l'Environnement et le Conseil économique et social, Brussels Enterprises Commerce And Industry, la STIB - la Commission régionale de la Mobilité n'ayant pas remis d'avis)
- 4 institutions hors Région de Bruxelles-Capitale (Belgocontrol, le SPFMT via le cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, la Vlaamse Luchthavencommissie, Brussels Airport)
- 9 communes (Bruxelles, Etterbeek, Evere, Forest, Jette, Saint-Gilles, Schaerbeek, Uccle, Watermael-Boitsfort)
- 2 associations (ASEPRE et CODA)
- 20 particuliers, dont 1 avocat
- 1 pétition (signée par 7 personnes).

2. Enquêtes IPSOS

Dans le cadre de l'enquête publique, Bruxelles Environnement a mené un sondage d'opinion sur base d'un questionnaire. Ce questionnaire, dont la base était identique à celui diffusé lors de l'enquête publique réalisée lors de l'adoption du premier plan bruit, a fait l'objet d'une large diffusion, via quatre canaux :

- le site Internet de Bruxelles Environnement ;
- un dépôt dans les administrations communales ;
- le mensuel grand public de Bruxelles Environnement "Ma ville notre planète" ;
- et une diffusion lors des événements organisés par Bruxelles Environnement.

En vue de consulter un échantillon représentatif de la population bruxelloise, un sondage par appels téléphoniques a également été mis en place.

Le traitement des réponses a été effectué par IPOS - bureau d'étude de marché et de sondage d'opinions - Waterloo Office Park, Drève Richelle 161 – 1410 Waterloo. Le dossier complet d'analyse peut être consulté dans les bureaux de Bruxelles Environnement.

2.1. Résultats de participation

2.1.1. Enquête via le questionnaire

L'enquête publique s'est déroulée du 15 octobre au 31 décembre 2008 et a été diffusée auprès de la population bruxelloise sans sélection de cible. Cependant, dans la mesure où la réponse au questionnaire demande une démarche volontariste, on peut postuler que les résultats de l'enquête



illustrent l'avis de personnes concernées par la problématique de environnement ou directement par la problématique du bruit.

Ipsos a dépouillé 2531 questionnaires - 2112 questionnaires papier et 419 questionnaires Internet - soit près de 2 fois moins par rapport à l'enquête de 1999 (7561 questionnaires). Cette réduction de mobilisation de la population par rapport au plan pourrait trouver une explication de par le nombre de plans environnementaux (4) soumis à la consultation publique sur l'espace de quelques mois. Par rapport à 1999, le battage médiatique a été moins important.

Sur le total des questionnaires reçus, seuls 1980 ont été recevables pour la région bruxelloise.

On constate une répartition géographique des répondants sur les 19 communes de la région bruxelloise. La participation oscille entre 4.49 à 1.12 par mille habitants. Saint-Josse-ten-Noode, Molenbeek et Anderlecht sont les communes où la population a le moins participé à contrario des communes d'Auderghem et de Watermael-Boitsfort où la mobilisation s'est montrée plus importante.

2.1.2. Enquête via le sondage téléphonique

Un échantillon de la population bruxelloise a été défini sur base d'une méthodologie mixte, la méthodologie aléatoire pour sélectionner les répondants et une méthodologie des quotas qui définit si le répondant est éligible. La méthodologie des quotas a permis d'obtenir un échantillon représentatif de la population bruxelloise. Les quotas ont été définis sur base des données INS de 2008 pour les critères sociologiques, géographiques et démographiques suivants : commune, sexe, âge, situation familiale, catégorie socioprofessionnelle, type d'habitat et rôle linguistique.

Les enquêtes téléphoniques ont été réalisées du 20 octobre au 3 novembre 2008 auprès de 611 répondants habitant la région bruxelloise.

2.2. Les principaux enseignements

Depuis le plan précédent les habitants de la Région de Bruxelles-Capitale n'ont pas perçu d'évolution positive et considère toujours le bruit comme une des 3 nuisances environnementales principales. Comme dans l'enquête de 1999, ils le situent encore en 2^{ème} position des problématiques environnementales après la pollution de l'air. Par contre, les ressentis négatifs par rapport à la nuisance bruit sont à la hausse.

De 6 à 7 bruxellois sur 10 ont déjà été confronté à des problèmes de bruit. Globalement, le bruit est perçu par la majorité de la population comme une gêne, une agression en augmentation constante voire qui pousserait à déménager. Par rapport à la situation de 1999, l'acceptation par rapport au bruit est moins forte même s'il persiste l'impression de fatalité, que le bruit en ville est normal. Toutefois une franche de la population considère que le bruit paraît acceptable selon l'intensité mais insupportable quand il provient de la circulation, voire des motos et des avions.

2.2.1. Types de bruits

Il ressort que le bruit qui gêne le plus grand nombre de bruxellois est le bruit routier (36% déclarent que c'est une source de bruit qui les gêne personnellement beaucoup), suivi par le bruit des avions (30%), le bruit des installations (20%), le bruit de voisinage (17%) et le bruit des tram et/ou train (8%).

On observe un lien entre le fait d'habiter un logement mal isolé et les sources de bruit suivantes : bruit routier, bruit des installations et le bruit de voisinage. Deux bruxellois sur dix se montrent gênés par le bruit des klaxons et des sirènes.

2.2.2. Le moment

Globalement pour tous les types de bruit, le moment principal retenu est le jour. Mais, il y a une évolution vers le caractère constant de la gêne. Il y a un moins grand nombre de personnes qui identifient la gêne à un moment bien défini. Les personnes qui considèrent que leur gêne est permanente positionnent le bruit des avions en premier comme source de bruit gênante suivi du bruit routier, de voisinage, des installations, du train et tram.

Comme en 1999, le bruit routier est identifié comme principalement gênant durant la journée ensuite, durant la nuit. Par contre, par rapport à 1999, on constate une augmentation de la perception d'une gêne constante (tout le temps, nuit et WE, jour et WE).



Concernant le bruit des avions, la perception d'une gêne constante "tout le temps, nuit et WE, WE et jours fériés" est majoritairement évoquée suivie par l'identification de la période "nuit".

2.2.3. Satisfaction des pouvoirs publics

Les répondants estiment à une écrasante majorité que les pouvoirs publics agissent de manière insuffisante à l'égard du bruit.

Lorsque les citoyens sont confrontés à un problème de bruit, ils s'adressent d'abord à la personne à l'origine du bruit, ensuite à la police puis éventuellement à la commune. Toutefois, 50% des citoyens ne s'adressent à personne en cas de problème. Quand la personne a reçu une réponse, dans plus d'un tiers des cas celle-ci est évaluée comme insatisfaisante.

Le public estime qu'une amélioration pourrait être atteinte en menant des actions relatives à la circulation routière (application de la loi, promotion des moteurs moins bruyants) et des actions institutionnelles (application des règlements, mise en place d'un cadre répressif).

2.2.4. Sources de bruit à traiter en priorité

Comme en 1999, le bruit routier reste pour le bruxellois la première priorité à traiter, suivi du bruit de avions, du bruit de voisinage, du bruit des installations, du bruit des motos et enfin du bruit des train et tram.

2.2.5. Mesures à prendre

Pour réduire le bruit et parmi les solutions proposées dans le questionnaires, plus de 90% des sondés retiennent la "préservation et l'aménagement de zones calmes comme des parcs" et "l'investissement dans de nouvelles technologies pour émettre moins de bruit".

La mesure qui récolte le moins d'approbation, avec tout de même 71% d'avis favorables, est celle qui consisterait à "limiter la vitesse des voitures à Bruxelles en renforçant les contrôles de vitesse et les aménagements routiers comme les plateaux".

En ce qui concerne les mesures que les bruxellois sont personnellement prêts à accepter pour réduire le bruit routier, 59 % et 66 % d'entre eux se déclarent d'accord pour adopter les actions suivantes : "réserver des zones sans voiture dans son quartier", "élargir le réseau des transports en commun en ayant un arrêt dans sa rue". C'est la mesure "investir pour isoler son habitat contre le bruit" qui récolte le plus d'avis positif avec 74%. Par contre, le principe "d'imposer une taxe aux automobilistes pour financer les mesures de réduction du bruit routier" n'est retenu qu'à 36%

Les mesures que les Bruxellois qui ont répondu au questionnaire sont prêts à accepter pour réduire le bruit des avions sont à 72% le fait "d'interdire les vols de nuit", à 64% "l'arrêt de l'extension et du développement de l'aéroport, à 57% le fait "d'effectuer 50 km de plus pour prendre l'avion à un autre aéroport et à 47% le fait "d'augmenter le prix du ticket d'avion pour financer des mesures de protections des riverains contre le bruit". Ces tendances sont moindres au niveau des personnes qui ont répondu au sondage.

2.2.6. Suggestions

Les suggestions sont essentiellement relatives à :

- la circulation routière : les suggestions se rapportent essentiellement à une application des codes et lois existantes à côté d'une promotion des moteurs moins bruyants ;
- aux actions institutionnelles : les suggestions d'actions s'inscrivent dans un cadre répressif de respect des lois.

2.3. Conclusions des opinions relatives à la nuisance sonore à Bruxelles

Quelle que soit la commune où habitent les bruxellois, ils estiment tous subir une gêne relative au bruit. La perception de la gêne glisse vers un caractère constant à l'inverse de l'enquête de 1999 où les moments de gêne étaient bien marqués.

Aux différentes sources de bruit identifiées dans l'enquête, celle des alarmes et sirènes vient compléter la liste.



L'enquête 2008 met en lumière que les priorités d'actions souhaitées se situent autour du bruit routier et de l'interdiction des vols nuit des avions ainsi que l'éloignement des activités aériennes de la ville.



Motivations des choix opérés

Toutes les remarques et observations émises lors de l'enquête publique et de l'audience publique ont été prises en compte.

Tous les avis reçus des particuliers, des associations, institutions et des communes ont été répertoriés et analysés dans le contexte de la prescription du projet de plan auquel ils se réfèrent. Une synthèse de ces avis par répondants est reprise en annexe 5.

Il a alors été procédé à l'analyse de la pertinence des remarques. Un tableau récapitulatif de tous les avis reçus (repris en annexe 6) motive le choix opéré, avis par avis.

Le tableau récapitulatif des demandes/suggestions émises au cours de l'enquête publique (repris en annexe 6), motive le choix opéré, avis par avis. Il reprend chaque demande et indique si elle a fait l'objet d'une modification du plan avec mention du numéro de la prescription 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.



ANNEXES



1. Avis publiés au Moniteur belge les 06/10 et 14/11/2008

MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2008/31512]

Avis d'enquête publique. — Projet de 2^e plan du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de prévention et de lutte contre le bruit en milieu urbain

En application de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, le Gouvernement régional bruxellois a approuvé en date du 11 septembre 2008 un projet de 2^e plan de prévention et de lutte contre le bruit en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale. Selon l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, ce projet de plan doit être accompagné d'un rapport d'incidences environnementales. Ces deux documents sont soumis à enquête publique.

L'enquête publique a lieu du 15 octobre au 15 décembre 2008.

Le projet de plan et le rapport d'incidences sont téléchargeables sur www.bruxellesenvironnement.be/planbruit.

Le projet de plan ainsi que le rapport d'incidences environnementales sont également consultables chaque mardi et jeudi, entre 10 et 12 heures, à Bruxelles Environnement – Service Info, 1^{er} étage, local 107, Gulledele 100, 1200 Bruxelles.

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

Toutes remarques et suggestions peuvent être communiquées par écrit à :

Bruxelles Environnement - Enquête Plan Bruit
Gulledele 100
1200 Bruxelles
ou via info@ibgebim.be

MINISTERE DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2008/31580]

Avis d'enquête publique. — Projet de 2^e plan du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de prévention et de lutte contre le bruit en milieu urbain

En application de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, le Gouvernement régional bruxellois a approuvé en date du 11 septembre 2008 un projet de 2^e plan de prévention et de lutte contre le bruit en milieu urbain en Région de Bruxelles-Capitale. Selon l'ordonnance du 18 mars 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, ce projet de plan doit être accompagné d'un rapport d'incidences environnementales. Ces deux documents sont soumis à enquête publique.

L'enquête publique a lieu du 15 octobre au 31 décembre 2008.

Le projet de plan et le rapport d'incidences sont téléchargeables sur www.bruxellesenvironnement.be/planbruit.

Le projet de plan ainsi que le rapport d'incidences environnementales sont également consultables chaque mardi et jeudi, entre 10 heures et 12 heures, à Bruxelles Environnement – Service Info, 1^{er} étage, local 107, Gulledele 100, 1200 Bruxelles.

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

Toutes remarques et suggestions peuvent être communiquées par écrit à :

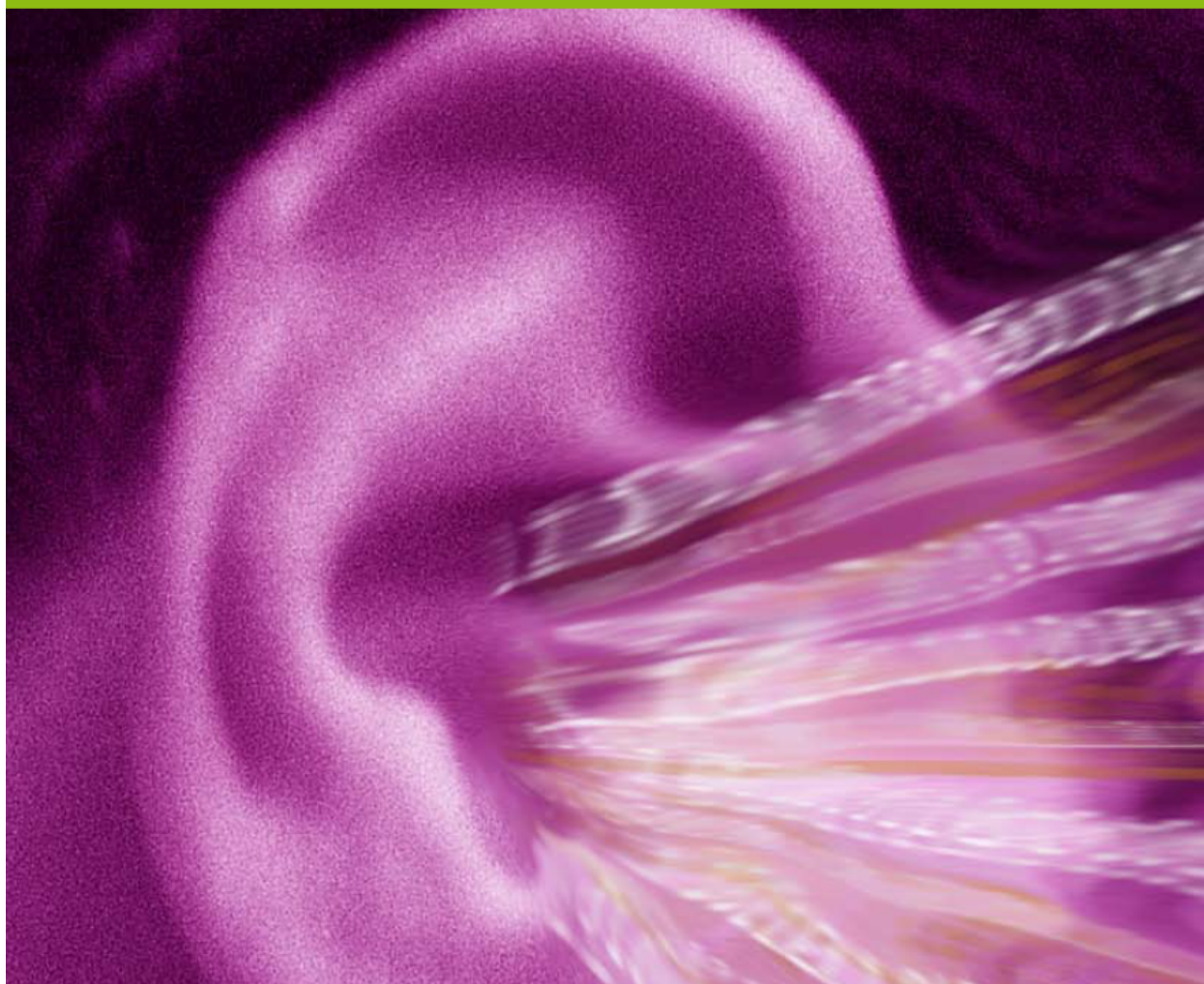
Bruxelles Environnement – Enquête Plan Bruit
Gulledele 100
1200 Bruxelles
ou via info@ibgebim.be



2. Questionnaire

QUESTIONNAIRE

DU 15/10 AU 15/12/2008
ENQUÊTE PUBLIQUE CONCERNANT
LE PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION ET DE LUTTE
CONTRE LE BRUIT EN MILIEU URBAIN
2008-2013



BRUXELLES ENVIRONNEMENT
IBGE - INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

INFOS 02 775 75 75 - WWW.BRUXELLESENVIRONNEMENT.BE



QUESTIONNAIRE

1) Si on veut améliorer l'environnement bruxellois, quels sont, à votre avis, les 3 problèmes qu'il faut traiter en priorité ?

Parmi les propositions ci-dessous, merci de choisir 3 propositions et de les noter de 1 à 3

1=1^{ère} priorité ; 2= 2^{ème} priorité et 3= 3^{ème} priorité

| | |
|---|----------------------|
| Le traitement des déchets | <input type="text"/> |
| Le bruit | <input type="text"/> |
| La pollution de l'air | <input type="text"/> |
| La pollution de l'eau | <input type="text"/> |
| Le manque d'espaces verts et récréatifs | <input type="text"/> |
| La propreté publique | <input type="text"/> |

Rien, il n'y a aucun problème d'environnement

1b) Y a-t-il d'autres problèmes qu'il faudrait traiter en priorité ?

Merci d'écrire votre réponse ci-dessous

.....

.....

.....

2) Voici des opinions sur le bruit à Bruxelles. Etes-vous d'accord ou pas d'accord avec elles ?

| | D'accord | Pas d'accord |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Le bruit est la preuve qu'il y a de la vie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Le bruit est une chose normale en ville | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Le bruit est un élément nécessaire qu'il faut bien accepter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Le bruit est une gêne qui augmente sans cesse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Le bruit est une agression insupportable au quotidien | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Le bruit est un élément qui me pousserait à déménager | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2b) Y a-t-il une autre opinion que vous souhaitez exprimer à propos du bruit à Bruxelles ?

Merci d'écrire votre réponse ci-dessous

.....

.....

.....

Je n'ai pas d'autres opinions



- 3) **Le Plan Bruit s'attaque à différentes sources de bruits. Pour chacune des sources de bruit, merci de donner une note sur 5 où 1 = une source de bruit qui vous gêne personnellement beaucoup et où 5 = une source de bruit qui ne vous gêne personnellement pas du tout.**

| | |
|---|----------------------|
| Le bruit des avions | <input type="text"/> |
| Le bruit routier | <input type="text"/> |
| Le bruit du train et / ou du tram | <input type="text"/> |
| Le bruit des installations comme des chantiers d'entreprise, un conditionnement d'air ou une machinerie | <input type="text"/> |
| Le bruit du voisinage comme une école, des voisins, un parking, une alarme | <input type="text"/> |

- 3b) **Y a-t-il d'autres sources de bruit qui vous gênent personnellement ?**

Merci d'écrire votre réponse ci-dessous

.....

Il n'y a pas d'autres sources de bruit qui me gênent

- 4) **La nuisance sonore que vous avez choisie en premier, vous gêne-t-elle ... ?**

Le jour La nuit Le week-end et les jours fériés

- 5) **En ce qui concerne le bruit et les nuisances sonores, vous estimez que les pouvoirs publics agissent de manière ?**

Suffisante Insuffisante

- 6) **A votre avis, quelle source de bruit faut-il traiter en priorité ?**

Merci d'écrire une seule réponse ci-dessous

.....

Aucun bruit en particulier



7) Pour favoriser la réduction du bruit routier, seriez-vous d'accord ou pas d'accord de :

| | D'accord | Pas d'accord |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Limiter fortement l'utilisation de la voiture à Bruxelles en encourageant l'utilisation de modes de transport alternatifs comme le vélo et les transports en commun | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Réserver des zones sans voitures dans Bruxelles | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Limiter la vitesse des voitures à Bruxelles en renforçant les contrôles de vitesse et les aménagements routiers comme les plateaux | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Renforcer les mécanismes de subvention à l'isolation acoustique des bâtiments | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Investir dans de nouvelles technologies pour mieux protéger les habitations du bruit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Préserver et aménager des zones calmes comme les parcs | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Investir dans de nouvelles technologies pour émettre moins de bruit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

8) Pour favoriser la réduction du bruit, seriez-vous personnellement d'accord ou pas d'accord de :

| | D'accord | Pas d'accord |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Imposer d'une taxe aux automobilistes pour financer les mesures de réduction du bruit routier | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Réserver des zones sans voitures dans Bruxelles | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Elargir le réseau des transports en commun y compris d'accepter qu'une ligne de tram ou de bus passe dans votre rue | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Investir pour isoler votre habitation du bruit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Investir pour émettre moins de bruit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

8b) Y a-t-il d'autres mesures que vous seriez personnellement prêt à accepter pour favoriser la réduction du bruit ?

Merci d'écrire votre réponse ci-dessous

.....

.....

.....

.....

.....



- 9) L'aéroport de Bruxelles-National constitue une source de bruit importante pour la Région de Bruxelles-Capitale. Pour limiter le bruit, seriez-vous d'accord ou pas d'accord de :

| | D'accord | Pas d'accord |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Limiter le nombre d'atterrissages et de décollages | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Arrêter l'extension et le développement de l'aéroport | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Effectuer 50km de plus pour prendre l'avion dans un autre aéroport | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Augmenter le prix du billet d'avion pour financer des mesures de protection des riverains contre le bruit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Interdire les vols de nuit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- 10) Avez-vous déjà été personnellement confronté à un problème de bruit ?

Oui Non

- 10b) Si oui, à qui vous êtes-vous adressé ? Vous pouvez donner plusieurs réponses.

.....

Je ne me suis adressé à personne

- 10c) Si vous vous êtes adressé à quelqu'un, quel a été le résultat de votre démarche ?
 Merci d'écrire votre réponse ci-dessous

.....

Aucun résultat, je n'ai pas encore eu de résultat à ma démarche

- 10d) Si vous vous êtes adressé à quelqu'un et que vous avez eu une réponse, cette réponse était-elle satisfaisante ?
 Merci de donner une note sur 10 où 1 = pas du tout satisfaisant et 10 = tout à fait satisfaisant

| | |
|--|-----|
| | /10 |
|--|-----|

- 10e) Si vous avez donné une note de 1 à 4, pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas été satisfait ?
 Merci d'écrire votre réponse ci-dessous

.....

- 11) Avez-vous des suggestions à faire dans le cadre de la lutte contre le bruit ?

Oui Non

- 11b) Si vous avez des suggestions, quelles sont-elles ? Merci d'écrire votre réponse ci-dessous

.....



QUELQUES QUESTIONS CONCERNANT VOTRE LOGEMENT.

A) Dans quel type de logement habitez-vous ?

- Une maison 4 façades
 Une maison mitoyenne ou jumelée
 Un appartement dans une maison
 Un appartement dans une résidence à appartements ou dans un immeuble

B) Votre logement est-il bien ou mal isolé du bruit ?

- Bien isolé Mal isolé Vous ne savez pas

C) Vous vivez ... ?

- Seul(e) avec un ou plusieurs enfants
 Seul(e) sans enfants
 En couple avec un ou plusieurs enfants
 En couple sans enfants

INFORMATIONS INDISPENSABLES POUR POUVOIR TENIR COMPTE DE VOTRE AVIS

D) Vous êtes ...

- un homme une femme

E) Quel est votre âge ?

- 15-17 ans 18-24 ans 25-34 ans 35-44 ans 45-54 ans 55-64 ans 65 ans et +

F) Nom : Prénom :

Adresse :

G) Travaillez-vous de nuit ?

- Oui Non

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES POUR POUVOIR ANALYSER LES RÉSULTATS

H) Quel est votre plus haut diplôme d'étude ?

- Primaire
 Secondaire général, technique ou artistique inférieur
 Secondaire général, technique ou artistique supérieur
 Secondaire professionnel inférieur
 Secondaire professionnel supérieur
 Supérieur non universitaire
 Universitaire

Signature :

I) Exercez-vous une activité professionnelle ?

- Oui Non



02 775 75 75
www.bruxellesenvironnement.be

A RENVoyer À L'AIDE DE
L'ENVELOPPE PRÉ-AFFRANCHIE
CI-JOINTE POUR LE
15 DÉCEMBRE 2008 AU PLUS TARD

3. Liste des répondants

PROJET DE PLAN BRUIT 2008-2013

Réactions écrites dans le cadre de l'enquête publique

| n° | Nom | Statut | Date envoi |
|----|--|-------------------------------|-------------------|
| 1 | VERSTRAELEN Françoise - DION Clarisse | particulier | 17/10/2008 |
| 2 | non précisé | particulier | 18/10/2008 |
| 3 | CRUZ Antonio | particulier | 24/10/2008 |
| 4 | RAUCQ Guy | particulier | 28/10/2008 |
| 5 | GRIJSPEERDT Vincent | particulier | 6/11/2008 |
| 6 | MEUNIER Colette | particulier | 12/11/2008 |
| 7 | BELGOCONTROL c/o TINTIN Claude | institution HRBC | 13/11/2008 |
| 8 | PLATTEAU Brigitte | particulier | 22/11/2008 |
| 9 | SCHOFFER PETRICEK Jan-Peter | particulier | 26/11/2008 |
| 10 | MERTENS John | particulier | 26/11/2008 |
| 11 | BONNY Olivier | particulier | 26/11/2008 |
| 12 | MICHIELS André | particulier | 4/12/2008 |
| 13 | METTEWIE Vittorio - SÜMBUL Lieve | particulier | 6/12/2008 |
| 14 | CERBC (Conseil de l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale) | institution RBC | 12/12/2008 |
| 15 | PEETERS Edith | particulier | 13/12/2008 |
| 16 | THALMANN Jörg | particulier | 14/12/2008 |
| 17 | VANDENPLASSCHE - VAES | particulier | 14/12/2008 |
| 18 | ASEPRE (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau écologique) c/o BEYS Raymond | association | 14/12/2008 |
| 19 | DENYS Martin | particuliers - avocat | 15/12/2008 |
| 20 | Commune d'UCCLE | commune | 15/12/2008 |
| 21 | LECLERCQ André | particulier | 22/12/2008 |
| 22 | OTTERMANS Wim | particulier | 22/12/2008 |
| 23 | ANSPACH Carl-Eric | particulier | 22/12/2008 |
| 24 | SPFMT - Secrétaire d'Etat E. SCHOUPPE | institution HRBC | 22/12/2008 |
| 25 | Vlaamse Luchthavencommissie | institution HRBC | 23/12/2008 |
| 26 | Brussels Airport | institution HRBC | 23/12/2008 |
| 27 | MERVEILLE Pierre | particulier - pétition (7) | 25/12/2008 |
| 28 | BAYOT Julie | particulier | 31/12/2008 |
| 29 | BECI (ex CCIB) Chambre de Commerce et l'Union des Entreprises de Bruxelles | institution RBC | 31/12/2008 |
| 30 | CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent) c/o ROBE André | association | 31/12/2008 |
| 31 | STIB | institution RBC | 23/12/2008 |
| 32 | Commune de Watermael-Boitsfort | commune | 26/12/2008 |
| 33 | Commune d'Evere | commune | 21- 23/01/2009 |
| 34 | Commune de Schaerbeek | commune | 22/01/2009 |
| 35 | Commune de Jette | commune | 22/01/2009 |
| 36 | Commune d'Etterbeek | commune | 21/01/2009 |
| 37 | Commune de St-Gilles | commune | 30/01/2009 |
| 38 | Ville de Bruxelles | commune | 6/02/2009 |
| 39 | Commune de Forest | commune | 27/01/2009 |
| 40 | Conseil Economique et Social | institution RBC | 18/12/2009 |



4. Procès-verbal de l'audience régionale

Audience régionale projet de plan bruit 2008-2013

Date : le 22 janvier 2009 à 14h00

Lieu : Centre de la Bande Dessinée

Présents

Public

| | |
|-----------------|-----------------------------------|
| BEYS R. | ASEPRE asbl |
| CHARH R. | INFRABEL |
| CROISE Y. | Ville de Bruxelles |
| FRISQUE M. | Commune de Woluwe-Saint-Pierre |
| LECLERCQ A. | particulier |
| LHOEST B. | AVES service protection Bruxelles |
| ROBE A. | CODA, FIQ, CMEE |
| TORCK J. | Service Médiation pour l'Aéroport |
| VAN DEN ABBEELE | CYCLO vzw |
| VANDENBRNELE J. | BRAL vzw |

Représentants du cabinet de la Ministre et de Bruxelles Environnement

| | |
|----------------|---|
| DUSSART J.R. | Cabinet de la Ministre E. Huytebroeck |
| DE LAET R. | Directeur, représentant du fonctionnaire dirigeant, Bruxelles Environnement |
| CORDI B. | BE, département Information et événements |
| DELISSE G. | BE, laboratoire bruit |
| DUCARME M.F. | BE, département bruit |
| POUPE M. | BE, département bruit |
| SAELMACKERS F. | BE, département bruit |
| SIMONS J.L. | BE, département bruit |
| VERLEYEN R. | BE, département Information et événements |

Présentation

- Accueil des participants
- Introduction par Rik DE LAET
- Rappel de la procédure en cours et résultats de l'enquête par Jean-Rodolphe DUSSART
- Présentation du contenu du projet de plan par Fabienne SAELMACKERS
- Questions/réponses, débats - modérateur Rik DE LAET

Discussions

1. Sur le déroulement de l'enquête publique

Le Bral s'interroge sur le taux de participation à l'enquête et sur le type de remarques. Le cabinet confirme une moindre participation par rapport au 1^{er} plan (+/- 3.200 réactions par rapport à 8.100 en 2000) mais l'explique par le fait qu'il s'agit d'un second plan et que la campagne médiatique a été plus réduite.

2. Sur le plan dans son ensemble

- Le Bral repère :
 - o Points négatif du Plan bruit : pas de règlementaire ni de normatif prévu
 - o Points positifs du Plan bruit : actions ciblées avec les autres administrations qui pourraient déboucher sur des arrêtés/ordonnances.



Le cabinet rappelle que le plan prévoit l'étude de normes et d'arrêtés, mais que dans plusieurs cas spécifiques, la réglementation doit tenir compte de paramètres multiples, difficiles à normaliser.

- Le plan manque d'autorité (prescriptions vagues, pas trop d'actions).
- Il est demandé d'être plus strict dans la détermination des seuils dans les normes, etc. Par exemple, réduire le bruit à 30 dB(A) en zone d'habitat et à 45 dB(A) en zone mixte.
- Le respect de normes de bruit est une matière qui devrait devenir un élément réglementaire dans le cadre de la Région de Bruxelles-Capitale.

3. Concernant les sources de bruit ponctuelles les plus gênantes

- Alarmes (limiter le niveau)
- Tondeuses et souffleuses dans les parcs publics, localiser les zones qui nécessitent beaucoup d'entretien dans des zones qui ne dérangent pas les riverains.
- Bruit des ambulances (il existe des types de sirènes moins dérangeants).
- Bruit de chantiers : horaires et niveau de bruit - prévoir des normes.

4. Concernant les avions

- Pourquoi ne pas interdire le survol de Bruxelles la nuit, comme dans certaines autres capitales ?
- N'y a-t-il pas moyen de prendre des normes encore plus strictes ?
- Quel est l'impact du bruit des avions sur les écoles en terme de plaintes?

5. Concernant le bruit des transports terrestres

- Transports publics : bruit du à un mauvais entretien + verdurisation des sites propres.
- 2 roues et demande d'interdiction des quads en ville.
- Prévoir des horaires de livraison des commerces plus stricts.
- Attention à la bonne réalisation des ralentisseurs de vitesse + favoriser les ronds-points.
- Interdire les poids lourds dans la ville.
- Les conducteurs devraient arrêter leur moteur à l'arrêt lorsqu'ils sont à l'arrêt pendant plus de 10 min.
- Prendre en compte l'impact du bruit du ring en Forêt de Soignes.

6. Concernant les bruit de voisinage

- Chiens
- Enterrer les bulles à verre
- Pas de service de garde à Bruxelles Environnement durant les week-end et la nuit pour les plaintes des bruit. La police ne sait pas quel règlement appliquer.

Clôture

La séance est clôturée à 16h00.



5. Synthèse des avis et commentaires reçus

Compilation des réactions reçues lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 15/10/2008 au 31/12/2008.

Avis d'organisations, conseils, communes

- **Belgocontrol**
 - P3d : Belgocontrol rappelle qu'il ne participe pas à la réalisation du cadastre du bruit du trafic aérien, contrairement à ce que laisse suggérer la P3 et contrairement à ce que dit la convention signée entre la Région et Belgocontrol. Ils n'acceptent pas la formulation car cela reviendrait à un élargissement de leurs tâches en matière de la lutte contre le bruit et donc à une modification du cadre légal du contrat passé avec l'administration.

- **Conseil de l'Environnement**
 - P3 : Pas de **délais** prévus pour la réalisation de la **cartographie** prévue à la prescription 3, or plusieurs prescriptions ont besoin de cette cartographie pour être appliquées (P1.a., 10, 15, 17.c., 21.b., 23) → **Priorité**.
 - P3a : Prévoir une budgétisation des coûts nécessaires à la **mise à jour des données « Routier »** (notamment les revêtements routiers), ainsi qu'une **convention** entre Bruxelles Environnement – IBGE et Bruxelles Mobilité – AED comportant des échéances à respecter.
 - P3a : Rédaction d'un **vademecum** sur le bruit Collaborer avec le Centre de recherches routières afin de le diffuser...
 - P8 : Pas de **délais** prévus pour la réalisation de l'étude des nuisances sonores dans le cadre de **l'article 10**, ni sanction, ni obligation de donner suite à la demande du citoyen → contraire aux principes de transparence, de simplification administrative, peut être source d'insécurité juridique (**vide juridique**).
 - P13 : Prévoir une équivalence PEB « **performance acoustique des bâtiments** ».
 - P19 : Demander aux chauffeurs des **camions de collecte** de réduire leur vitesse et qu'ils soient formés à la conduite de ce genre de véhicules.
 - P20 : Prévoir une collaboration avec le Fédéral pour faire **respecter les normes du code de la route**.
 - P20 : Encourager la recherche dans le domaine d'un système de chauffage pouvant fonctionner indépendamment du moteur (problématique du moteur allumé pour le chauffage à l'arrêt du véhicule).
 - P24 et suivants : Réfléchir à la **modification des trajets aériens** au profit de zones moins densément peuplées.
 - P30 : Réglementer les **bruits de chantier** semble difficile (tranches horaires, contrôle des valeurs limites). Il serait plus efficace de **sensibiliser les entreprises de construction aux bonnes pratiques** et de mettre en place des outils de recherche d'évolution des technologies existantes.
 - P38 : Prévoir un **mécanisme de primes sur le matériel ou les installations peu ou non bruyantes** (récompenser par une prime les entreprises allant plus loin que la norme) → Etablir des critères et des seuils précis, permettant de déterminer dans quels cas il faut procéder à la taxation ou à l'attribution de la prime.
 - P40 : **Supprimer la norme d'isolation acoustique** existe déjà au niveau fédéral et si la nécessité absolue d'adopter une réglementation à échelle régionale se faisait sentir, il faudrait alors procéder par voie d'accord de coopération afin de préserver une certaine clarté et cohérence sur les normes à respecter, et également éviter la concurrence régions.
 - P41 : **Envisager de manière indissociable l'isolation acoustique et l'isolation thermique**. La décision prise dans le cadre de l'isolation d'un bâtiment doit porter systématiquement sur les meilleures performances tant au point de vue thermique qu'acoustique.
 - P42 : **Simplifier au maximum le système de primes** (énergie et bruit).
 - P42 : **Supprimer la condition d'accès à la prime** (bâtiments de 30 ans minimum).

- **ASEPRÉ** (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) : **Approuve globalement le plan Bruit, mais insiste sur les points suivants**
 - P17 : Réglementer les heures d'accès des **camions de livraison** dans la ville.



- P20 : Inviter les conducteurs, principalement des poids lourds, à réduire leur vitesse, à couper le moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt, prévoir des campagnes d'éducation à la conduite automobile « en douceur » (notamment aux abords des casse-vitesse).
 - P24 : Faire pression sur le pouvoir fédéral pour **interdire les vols de nuit et réduire drastiquement les activités de l'aéroport.**
 - P30 : Limiter les nuisances des chantiers par des **écrans anti-bruit.**
 - P32 : **Fixer une valeur limite** de l'amplitude du son ne dépassant pas les 30 dB pour les sirènes (police, ambulances, ...).
 - P14-15 : Assurer dans les parcs des zones de quiétude couvrant au moins 2/3 de la superficie, éviter les bruits étrangers aux espaces verts (les radios, haut-parleurs et autres sources de bruits, ainsi que les manifestations doivent donc y être interdits), les travaux de gestion devraient être concentrés sur certaines heures et/ou certains jours, limiter les tontes des pelouses et remplacer celles-ci, chaque fois que possible, par des « prairies fleuries », exclure les machines trop bruyantes (principalement les souffleuses, par ailleurs génératrices de poussières).
- **Commune d'Uccle : Avis favorable moyennant les remarques ci-dessous**
 - P1 : Etablir un indicateur évènementiel et non envisager. Y compris pour les bus.
 - P1 : Comment les communes vont-elles être impliquées dans la définition des zones calmes ?
 - P7-34 : Aide de la part de Bruxelles Environnement – IBGE dans la médiation des plaintes Bruit.
 - P14-15 : Préciser la responsabilité financière d'une étude de création de zones calmes (et d'assainissement).
 - P17c : Clarifier l'article 10. Préciser si le collège, après approbation de la demande, devra intervenir administrativement et financièrement pour l'assainissement du point noir et qui sera responsable pour non-réalisation de l'assainissement. La commune souhaite être concertée lors de l'établissement de la procédure d'analyse d'une demande de PN.
 - P29 : Si la commune doit réaliser des analyses acoustiques via des fonctionnaires habilités, prévoir un subside à leur engagement.
 - Non prise en compte dans le projet de plan Bruit II des nuisances sonores liées au secteur de l'Horeca → Demande que le secteur de l'Horeca fasse l'objet d'un arrêté reprenant les conditions spécifiques pour l'exploitation de ces établissements (en ce compris les conditions Bruit).
- **SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité**
 - P1b : La définition de zones calmes doit être compatible avec les routes de vol élaborées par l'Etat fédéral.
 - P2 : L'augmentation du nombre de sonomètres en RBC va entraîner une augmentation du nombre d'infractions relevées, ce qui aurait pour conséquence de dissuader les compagnies aériennes d'utiliser l'aéroport national, au vu des amendes qui leur seraient infligées et donc cela pourrait entraîner des conséquences désastreuses pour l'exploitation de l'aéroport national.
 - P3 : Prévoir dans l'accord de coopération une uniformisation de la méthodologie de cartographie.
 - P24 : L'Etat fédéral signale que si la RBC venait à décider de réduire ses seuils de bruit, ceux-ci ne pourraient être respectés dans la pratique (trop de circonstances indépendantes de l'Etat fédérale). Toute nouvelle baisse des seuils ne ferait qu'aggraver le contentieux existant entre les différentes Régions et avec l'Etat fédéral. → Nécessité d'un accord de coopération.
L'Etat fédéral rappelle que les routes aériennes ont été validées par le Conseil d'Etat (arrêt n°187.998 du 17/11/2008), en ce compris que l'option choisie a bien tenu compte des densités de population de la zone 3. L'Etat fédéral demande de retirer l'affirmation « *absence de prise en compte du critère de densité de population dans la détermination des routes* ».
Restriction des avions les plus bruyants : L'Etat fédéral souligne que l'aéroport national est l'un des aéroports qui présentent le plus de restrictions d'exploitation. De nouvelles restrictions ne pourraient pas être envisagées car l'EF est tenu de respecter la Directive européenne 2002/30.
 - P25 : L'EF émet ses réserves sur un renforcement du contrôle de la mise en application de l'arrêté Avions de mai 1999. Les niveaux de bruit des avions ne dépendent pas uniquement du type d'appareil utilisé, mais aussi de la route, du chargement et des conditions climatiques. Celles-ci devraient être prises en compte dans la constatation et répression des infractions.



La route de l'avion étant imposée par le contrôle aérien, la compagnie ne devrait pas être sanctionnée en fonction de la route suivie.

L'EF reproche à Bruxelles Environnement – IBGE de pratiquer une progressivité dans les suivis de procédures et demande de fixer ce principe et les marges de tolérance dans une réglementation.

L'EF indique que le gouvernement de la RBC devrait revoir son arrêté.

L'EF indique que sa priorité est et restera la sécurité.

- P26 : L'EF indique que ses services sont à disposition pour partager les informations dont ils disposent.

- **Vlaamse Luchthavencommissie**

- La VLC confirme l'intérêt d'un accord durable entre le gouvernement fédéral et les régions. L'existence de normes de bruit différentes met une lourde hypothèque sur le fonctionnement de l'aéroport.
- Considérer les directives européennes 2002/49 et 2002/30 ensemble.
- La VLC est d'avis qu'il doit y avoir une harmonisation entre les différentes autorités concernées (méthodologie de travail, ...).
- La VLC prône une approche intégrée de l'aviation et une évaluation simultanée des différents effets (mobilité, environnement, sociaux, économiques, ...).

- **Brussels Airport Company**

- La BAC considère **que l'approche du bruit généré par le trafic aérien est déséquilibrée** par rapport à l'approche d'autres sources de nuisances sonores, et sur les conséquences qui en découlent pour la viabilité économique de l'aéroport.
- La BAC rappelle que :
 - Seul le gouvernement fédéral détermine les choix en ce qui concerne :
 - o la circulation aérienne,
 - o les règles à appliquer concernant l'utilisation de l'espace aérien,
 - o les routes aéronautiques,
 - o les droits aéronautiques (tant pour le survol que pour les décollages et atterrissages),
 - o la gestion et la lutte contre les nuisances sonores dans l'espace aérien (émission de bruit).
 - Seul l'Etat belge peut imposer des restrictions pour certaines parties de l'espace aérien, ces restrictions devant être « d'une étendue raisonnable ».
 - Seul le gouvernement fédéral est compétent pour l'équipement et l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.
 - Le gouvernement fédéral est compétent pour prendre des mesures visant à limiter l'accès à l'aéroport aux avions les moins bruyants, pour interdire ou limiter les vols de nuit. Le niveau fédéral règle également l'utilisation des pistes d'atterrissage et des corridors aériens.
- Les régions sont compétentes pour la protection de l'environnement, notamment la lutte contre le bruit et donc ce qui concerne la problématique environnementale de l'aéroport.
- Compte tenu des compétences des différentes instances, la **loyauté fédérale (ou principe de proportionnalité)** doit être respectée, notamment en ce sens qu'aucune autorité, en menant la politique qui lui est confiée, ne peut, sans qu'il existe à cet effet un minimum de motifs acceptables, prendre des mesures radicales à un point tel qu'il devienne excessivement difficile pour une autre autorité de poursuivre de manière efficace la politique qui lui est confiée. Bien que les régions soient compétentes, en ce qui concerne la protection de l'environnement, dont la lutte contre le bruit, elles ne peuvent rendre impossible l'exercice de la compétence du pouvoir fédéral en ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National et la circulation aérienne. Dans l'exercice de leurs compétences respectives, l'Etat fédéral, les communautés, les régions et la Commission communautaire commune agissent dans le respect de la loyauté fédérale, en vue d'éviter des conflits d'intérêts
- La BAC reproche au **projet de plan** de ne pas avoir pris en compte **l'approche équilibrée** prévue par la Directive 2002/30, qui doit obligatoirement être examinée par l'autorité compétente en la matière lorsque sont prises de telles décisions impliquant une **restriction d'exploitation**.
- La BAC signale que le **projet de plan** ne comprend pas **d'étude** reprenant les informations prévues à l'Annexe II de la Directive 2002/30/CE et à l'annexe de l'A.R. du 25 septembre 2003 permettant de déduire si, **pour imposer des restrictions d'exploitation**, il a été tenu compte des coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures à



disposition, ainsi que des caractéristiques spécifiques de l'aéroport et si les mesures ne sont pas plus restrictives que ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental défini pour l'aéroport.

- La BAC souhaite une approche équilibrée de la problématique bruit, à savoir :
 - que les nuisances des activités aéronautiques ne peuvent être étudiées sans tenir compte des avantages socio-économiques qu'elles entraînent.
 - que la lutte contre le bruit du trafic aérien doit être engagée sur un pied d'égalité avec la lutte contre toutes les autres formes de bruit dans l'environnement : ce qui n'est pas le cas (cf normes appliquées en fonction des transports), en plus cela concerne peu de monde, et seul le transport aérien est pénalisé.
 - La BAC estime que la Région de Bruxelles-Capitale :
 - applique incorrectement les recommandations à long terme de l'OMS à des fins de répression stricte immédiate.
 - vise uniquement l'aviation et se montre bien plus indulgente vis-à-vis d'autres sources de bruit.
 - veut imposer à l'aviation une limitation de bruit (55 dB(A) en journée en Zone 0) qui est irréalisable à court terme pour 40% de la population européenne.
 - La BAC considère que le projet de plan Bruit tient compte insuffisamment de l'intérêt socio-économique des activités aéronautiques.
 - P1b : Les intérieurs d'îlots ne peuvent être des zones calmes avec des normes plus strictes, ce qui limiterait très fortement le trafic aérien au-dessus de la RBC.
 - P2 : L'augmentation du nombre des sonomètres empêcherait d'utiliser toutes les routes sur la RBC.
 - P3d : La BAC demande que l'accord de coopération détermine la méthode et le logiciel à utiliser pour réaliser les cartes de Bruit.
 - P6 : Modifier « service médiation de l'aéroport » par « service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National ».
 - La BAC signale qu'un plan d'action ne peut être établi unilatéralement par une autorité s'il a des effets contraignants sur le niveau fédéral ou dans d'autres régions.
- **BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles)**
 - BECI souligne que la **cohérence entre plans** doit aussi être recherchée avec les plans des régions voisines dans la mesure des incidences réciproques de leurs dispositions sur le développement du large hinterland économique et social bruxellois.
 - BECI insiste pour que la RBC se conforme aux principes qui suivent :
 - Nécessité du respect du principe européen du « balanced approach » exigeant que le choix des mesures destinées à limiter les nuisances provenant du fonctionnement des aéroports soient appréciées en fonction de la balance entre les coûts/bénéfices de ces mesures, évaluées en fonction des objectifs environnementaux poursuivis.
 - Non discrimination entre transports aériens et les autres modes de transports (route et rail), tant en ce qui concerne les normes de bruits que les sanctions du dépassement de ces normes.
 - P1b : La définition des « **zones calmes** » doit s'inscrire en cohérence avec les règles d'affectation du sol et les plans de développements. Cette définition ne peut complexifier la hiérarchie des normes applicables à la délivrance des permis de construire ou d'exploiter. Elle doit donc tenir compte de la mixité du tissu urbain (ne pas rendre impossible l'exploitation des entreprises intégrées dans des zones habitées, ou situées à proximité immédiate de zones résidentielles, ou qui comportent des activités exercées en intérieur d'îlots).
 - P3e : Doit être clarifiée dans la mesure où les activités visées le sont en fonction de leur classe (IB, II et III) et non de leur nature industrielle.
 - P4 : La **diffusion des données** de la cartographie doit pouvoir faire l'objet d'une demande de confidentialité, conformément aux dispositions de la convention de Aarhus.
 - P10 : BECI estime que les mesures prévues sont surabondantes (car déjà prévues dans le cadre de la législation relative aux permis d'urbanisme et d'environnement).
 - P12 : L'organisation de « **zones tampons** » dans les zones mixtes visant à rendre compatibles activités économiques et habitat, ne semblent pas pertinentes dans la mesure où le caractère gênant d'une source de bruit ne dépend nécessairement de sa proximité géographique, mais peut résulter d'autres facteurs, comme l'orientation de la source ou sa position par rapport aux vents dominants. Les zones tampons risquent dès lors de freiner le développement de l'activité économique sans bénéfice pour la tranquillité de la zone.
 - P16 : BECI estime qu'il y a **confusion** entre la lutte contre le trafic automobile et la lutte contre le bruit émanant des divers modes de déplacements.



- P17 : BECI estime qu'il y a **confusion** entre la réduction de la vitesse en ville et le bruit généré par le trafic, qu'il existe d'autres facteurs (interruptions de la trajectoire, obstacles à la fluidité, tels certains dispositifs ralentisseurs, revêtements routiers).
 - P24 à 26 : Nécessité de **coopération entre l'Etat fédéral et les régions**, dans la mesure où ces prescriptions ne peuvent porter atteinte à l'attractivité et au développement de l'Aéroport de Bruxelles-National, qui constitue pour Bruxelles un levier économique fondamental.
 - P31 : Ne peut conduire à préjudicier au maintien des événements culturels et de divertissements qui caractérisent l'**animation festive** de Bruxelles.
- **CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent)**
 - **Renforcer et harmoniser les normes** de bruit dans les 3 régions.
 - **Contrôler ces normes.**
 - Fixer un **calendrier** (sur 20 ans) de diminution des normes admissibles dans les quartiers, en s'alignant sur les normes des zones d'habitations (y compris les zones mixtes).
 - **Chantiers** : Engins et modes opératoires silencieux et respect des horaires.
 - **Mobilité** : Réduire le bruit routier par des aménagements (rond-point). Revoir les conventions avec les TC (chantiers, infrastructures, exploitation plus silencieux).
 - **Avions** : Fermer l'aéroport durant toute la nuit. Réduire le fret et le transport courrier.
 - Développer et améliorer le **réseau de mesures du bruit.**
 - **STIB**
 - La STIB regrette que la **promotion des modes de transports alternatifs à la voiture** afin de lutter contre le bruit en milieu urbain ne soit pas assez mise en avant.
 - La STIB regrette la suppression de la prescription visant à limiter l'usage de la voiture.
 - La STIB rappelle qu'une réduction drastique du bruit routier ne peut être atteinte que par la mise en place d'une politique ambitieuse de restriction de l'usage de la voiture en ville, laquelle doit être compensée par le déploiement de transports publics efficaces et performants sur le plan acoustique.
 - La STIB déplore l'absence de prescription visant explicitement la promotion des TC et l'encouragement du transfert modal.
 - Partie 1 - §2 Objectifs : Ajouter : En soutenant une mobilité accessible pour le plus grand nombre et dont la pression environnementale sera la plus faible possible, en particulier en matière de bruit.
 - Partie 1 - §3.2 Hiérarchie des principes d'action : Gestion du bruit routier provenant de la voiture et du transport de marchandises (1^{ère} priorité) et des transports publics (2^{ème} priorité).
 - **Renforcer les principes suivants** :
 - Relativiser (via les cadastres) la part des TC dans le bruit routier et à l'échelle de la RBC.
 - Inciter au transfert modal.
 - Renforcer le TC (et donc investir dans du nouveau matériel roulant).
 - Veiller à un aménagement routier « anti-bruit » (aménagement et état des voiries).
 - Partie 1 - §3.3 Multiplicité des actions :
 - Ajouter des investissements publics dans le développement du transport public et des modes de mobilité douce en général.
 - Ajouter l'incitation au transfert modal.
 - 11^{ème} bullet : Remplacer par « des TC dont la maîtrise du point de vue acoustique est assurée par une collaboration avec tous les opérateurs concernés en RBC ».
 - Partie 1 - §4.3 Acteurs du plan : Ajouter les ONG actives dans le domaine de l'environnement (sensibilisation, présentation / défense de projets, interfaces autorités / particuliers).
 - P1b-14 : Zones calmes >> développement des TC (et vitesse commerciale dans et à proximité de telles zones). La STIB estime qu'une étude de l'impact économique de l'instauration des zones calmes est indispensable.
 - P6 : Tenir compte des plaintes TEC et De Lijn. Evaluation annuelle de Bruxelles Environnement – IBGE ? La communication de ce genre de données doit se faire en accord avec les acteurs concernés.
 - P12 : La STIB demande à être partie prenante du groupe de travail chargé d'étudier les possibilités de modifications du PRAS pour rétablir un équilibre entre protection des logements et activités économiques et infrastructures de transports.
 - P13-17 : Ajouter : Prendre en considération le « Manuel de bonnes pratiques pour un réseau de tram, bus », édité par la STIB en 2007 lors de l'élaboration des plans et permis d'urbanisme (cohérence lutte contre le bruit et la promotion des TC plus performants).
 - P17 : Prescription trop courte, manquant d'ambition (réductions drastiques et urgentes).



- P21 : Ajouter la STIB comme partenaire, elle devrait être impliquée pour les projets de voiries sur lesquelles des TC existent ou sont projetés (avec recommandation de priorité aux TC).
 - P37 : La STIB rappelle qu'elle se conformera aux engagements mentionnés dans les conventions et dans le contrat de gestion. Ajouter un § « La Région financera les éventuels surcoûts d'investissement ».
 - P39 et suivantes : Viser aussi à aider financièrement les entreprises (privées et publiques) à réduire le bruit émis par leurs activités : aides à la réalisation d'audits acoustiques, aides à l'investissement (isolation ou innovation), incitants fiscaux.
 - Prévoir des évaluations économiques préalables aux mesures, assorties d'un budget.
- **Commune de Watermael-Boitsfort**
 - P27 : **Etendre** aux permis d'environnement de classe 2 et aux déclarations de classe 3.
 - La commune souhaite que les **formations** envisagées par le projet de plan soient proposées systématiquement aux fonctionnaires communaux (P28 : HVAC, P30 : chantiers, P35 : guide construction et rénovation durable des petits bâtiments, P42 : isolation acoustique des bâtiments).
- **Commune d'Evere : *Projet adopté***
 - Prendre en compte les effets du bruit des avions sur la santé (Voir rapport des médecins éverois et témoignages de patients) : appliquer le principe de pollueur-payeur (les coûts liés à la pollution sonore devraient être imputés aux responsables de la nuisance), conscientiser les décideurs sur le droit qu'a chaque individu de vivre dans un environnement sain.
 - P27 : **Etendre** aux permis d'environnement de classe 2 et aux déclarations de classe 3.
 - La commune souhaite que les **formations** envisagées par le projet de plan soient proposées systématiquement aux fonctionnaires communaux.
- **Commune de Schaerbeek : *Avis favorable moyennant les observations ci-dessous***
La commune souhaiterait recevoir un retour des remarques émises pas ses habitants à Bruxelles Environnement – IBGE.
 - Partie 1 : Principes d'action et stratégies
 - Coordonner les différentes mesures prises par tous les plans régionaux afin d'éviter les problèmes d'application juridique.
 - Le plan ne prévoit pas de compétence ou de personnel spécifique pour les communes.
 - La commune souhaite être tenue au courant de l'évaluation de la mise en œuvre du plan.
 - La commune s'étonne de l'absence de moyens budgétaires dans le projet de plan.
 - Les instruments financiers sont très peu développés. Les aménagements anti-bruit sont coûteux et pourraient être encouragés par l'octroi de primes ou de subsides.
 - P1b : La commune soutient l'instauration de zones calmes.
 - P4 : La commune soutient l'accès à l'information de manière pédagogique. Cet accès devrait faire partie de l'évaluation du plan.
 - P6 : Il est intéressant (pour la commune et les citoyens) de développer un observatoire unique pour toutes les plaintes Bruit, qui définit clairement l'autorité compétente et la démarche à suivre.
 - P7 : La commune insiste pour que soient associés dès le départ les acteurs communaux concernés afin d'évaluer tant les possibilités que les contraintes entraînées par le choix de privilégier d'abord la médiation par rapport à d'autres moyens (mesures de bruit,...).
 - P11 : La commune est fort demandeuse d'outils d'accompagnement, de sensibilisation au bruit qui pourraient être intégrés au niveau des conditions de certains permis d'environnement.
 - P12 : La commune est intéressée par l'idée d'adapter le PRAS en fonction du bruit ambiant. Comme par exemple, la mise en place de mesures de protection pour des fonctions faibles, telles que le logement, mais aussi la révision de l'affectation de certaines zones en fonction de nuisances sonores particulières.
 - P13 : Prévoir une méthodologie, voir un cadre réglementaire, pour la prise en compte du bruit dans l'élaboration des plans et la délivrance des permis. Ajouter la problématique des livraisons (à l'air libre).
 - P14-15 : Favoriser les implantations peu bruyantes (rues piétonnières, zones 30, ...).
 - P16 : Rajouter au 3^{ème} § « encourager également des mesures de réduction de la vitesse ».



- P17b : La commune insiste pour être associée aux études PN sur son territoire (ne fût-ce que la réception des documents relatifs aux études). Elle demande que des aménagements soient réalisés à la fin de l'E40.
 - P17c : Etendre à certains projets communaux, intégrer les points noirs communaux aux autres PN (voir courrier pour la liste).
 - P17d : Développer des campagnes de mesures de bruit spécifiques à certains types de véhicules bruyants comme les motos, mobylettes, quads.
 - P27 : Etendre aux permis d'environnement de classe 2.
 - P28 : Adapter le guide des bonnes pratiques à un public non professionnel afin de le rendre accessible aux petits exploitants n'ayant pas de service technique pour prendre en charge le suivi de la problématique.
 - P29 : Inclure l'existence de choix alternatifs (en termes de nécessité et de localisation).
 - Inclure les bruits liés aux lieux de cultes.
 - P33-34 : Répercuter les campagnes de sensibilisation et d'information au niveau communal en association avec les acteurs de terrain.
 - P35 : Actualiser le vademecum du bruit routier.
 - P38 : Au cas où une taxe sur le système de pollueur payeur est mise en place, elle doit s'accompagner de mesures d'informations claires.
- **Commune de Jette : *Avis favorable moyennant les observations ci-dessous***
 - P27 : Etendre aux permis d'environnement de classe 2 et aux déclarations préalables.
 - La commune souhaite que les agents communaux soient associés aux formations envisagées par le projet de plan (HVAC, chantiers, ...).
 - Imposer aux demandeurs de permis d'urbanisme de prévoir une isolation phonique des parois lors de la transformation d'un immeuble en appartements (intérieur et extérieur).
 - Insister sur une répression efficace quant au non respect de la législation.
- **Commune d'Etterbeek : *Avis favorable moyennant les éléments ci-dessous***
 - P7 : La commune rappelle que la médiation ne peut être imposée. Qu'une des difficultés est de constater le bruit lorsque celui-ci est directement lié au comportement humain (caractère aléatoire).
 - P11 : La commune souhaiterait une campagne d'information préventive relative au bruit de voisinage dans les logements collectifs, ainsi qu'un modèle de règlement interne aux immeubles de logements (à proposer aux bailleurs du secteur locatif privé et permettant de régler les litiges).
 - P21-22 : La commune demande de retenir comme point noir ferroviaire et métro le site situé derrière la rue Aviateur Thieffry (lignes + zone de travail).
 - P36 : La commune souhaiterait que la RBC réalise une enquête sur les deux-roues auprès de la population, ainsi que des mesures terrain afin de chiffrer l'impact d'un seul véhicule et conçoit une action concertée avec les autorités (nationales, régionales et locales).
- **Commune de St-Gilles :**
 - Les riverains se plaignent du bruit des sirènes, des avions, des chantiers, des voitures à l'arrêt avec moteur allumé et/ou musique à haut volume fenêtres ouvertes.
 - Axe 1 : La commune est étonnée des périodes horaires choisies pour les indicateurs qui ne sont pas les mêmes que celles définie dans le Règlement Général de Police pour les normes de tranquillité publique (07h-22h).
 - La commune est intéressée par l'**Observatoire bruit** et par un renforcement des liens et actions menées ensemble.
 - Axe 7 : La commune constate une augmentation des problèmes de :
 - **Tapage** liés aux **cafés, dancings**. La commune demande de revoir les exigences en matière de surface liées à la classification des salles de spectacles et de danse.
 - Bruits liés aux **lieux de culte** (notamment non officiels). La commune demande d'intégrer ces activités dans la liste des établissements classés.
 - Bruits liés aux **hottes et systèmes d'extraction d'air en intérieur d'îlot** pour lesquels il n'existe pas de réglementation spécifique. Une meilleure réglementation des normes HVAC serait opportune, les autorités communales étant relativement démunies face au développement anarchique de ce genre d'installations et aux nuisances sonores qu'une mauvaise implantation peut engendrer.



- Bruits liés aux **sirènes** des fourgons vers la prison.
 - Bruits liés aux **chantiers** : Un renforcement de la législation et l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques dans ce domaine seront donc bienvenus en complément d'un renforcement du contrôle du respect des horaires de fonctionnement.
 - « Tapage nocturne » liés aux **installations sportives** ouvertes la nuit.
 - Il pourrait être intéressant d'adapter le montant des primes de rénovation acoustique aux revenus du demandeur.
- **Ville de Bruxelles :**
 - La Ville estime dommage que les **vibrations** ne soient pas reprises explicitement dans l'intitulé du plan.
 - La Ville regrette que des mesures concrètes ne soient pas proposées avec un calendrier et un budget bien déterminés.
 - La Ville s'interroge sur le fait que les communes puissent supporter les implications du plan. Une clarification des rôles des différents pouvoirs doit être envisagée (complémentarité des actions, technicité croissante des dispositions, peu de marge de manœuvre de la Ville, ...).
 - La Ville demande que les **seuils limites** de bruit soient réalistes et progressifs dans le temps et que leur respect soit assuré par des moyens de contrôle suffisants.
 - P2 : La Ville souhaite que les autorités communales et les riverains soient consultés sur l'**emplacement** exact des **sonomètres** (choix de l'emplacement le plus judicieux).
 - P7 : La Ville propose que Bruxelles Environnement – IBGE collabore activement à la **médiation** quand les services communaux sont dépassés.
 - P9 : Innovation intéressante mais devrait être plus détaillée pour garantir le sérieux de la plainte tout en facilitant sa prise en compte par la Région.
 - P16 : Le plan IRIS II ne mentionne pas un objectif de diminution de la pollution sonore.
 - P17a : La Région doit s'assurer que la problématique du bruit est bien prise en compte dans les projets urbanistiques et de mobilité (via questionnaires ou ateliers).
 - P17d : Est-ce que c'est la **vitesse** ou ses variations qui causent le plus de bruit ?
 - Former le personnel à l'**utilisation correcte des TC** (couper le moteur au terminus, respecter les limitations de vitesse).
 - La Ville rappelle que le plan de dispersion a eu un léger effet positif sur les zones de Haren.
 - La Ville insiste sur le problème des **terrasses Horeca** situées en intérieur d'îlots résidentiels (nombreuses plaintes). Un cadre légal plus précis et des outils de contrôle et d'encadrement des établissements ayant reçu d'anciennes autorisations seraient les bienvenus.
 - P30 : La Ville souhaite une réglementation accrue, efficace et réaliste du **bruit des chantiers**, ainsi qu'une capacité de contrôle importante et l'instauration d'un système d'amendes plus rapide que les amendes administratives existantes.
 - P36 : Utiliser l'**écoscoring** pour déterminer les véhicules que doivent acheter les pouvoirs publics.
 - Personnel délégué pour être un relais fiable entre les subsides, les nouvelles technologies et les citoyens et apporter des solutions spécifiques aux habitations.
 - **Reconnaître certains axes comme point noir**, ainsi que **certaines développements du réseau de trams** :
 - Avenue des Croix du Feu
 - Avenue Louise
 - Tunnel Kennedy
 - Ring Nord (et son élargissement)
 - Axes Lombard, Fossé aux Loups, Ecuycers (véhicules articulés, notamment les bus)
 - Terminus Esplanade
 - Nouvelle ligne de tram 9 (Avenue de l'Arbre Ballon et terminus à hauteur du square Palfijn)
 - Réduire les nuisances sonores dues aux **sirènes** des véhicules d'urgence.
- **Commune de Forest : *Approbation globale des objectifs et mesures du plan Bruit***
 - La Commune soutient particulièrement le développement d'un service de **médiation** en matière de troubles environnementaux du voisinage (collaboration entre les acteurs et financement du personnel à affecter).

- **Conseil Economique et Social :**



- Le Conseil estime impératif de prendre en considération l'aspect économique, social et commercial dans le plan.
- Le Conseil soutient l'idée d'une utilisation judicieuse des matériaux en matière de revêtements de sol sur les voiries.
- Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes considèrent que la réduction des vitesses et de flux n'est pas pertinente pour avoir une réduction du bruit.
- P1b : Préciser la définition de **zones calmes**, prévoir des exceptions (écoles, transports collectifs et évènements).
- P1b : Le Conseil rappelle que des activités économiques se tiennent en intérieur d'îlot ou à proximité de zones résidentielles et qu'il faut donc en tenir compte pour fixer des normes.
- P1b : Viser la mise en place de meilleures technologies acoustiques.
- P1b : Les zones calmes ne doivent pas s'inscrire en contradiction avec les règles d'affectation du sol (et plans d'urbanisme).
- P3e : Préciser le champ d'application du **cadastre des activités industrielles** (s'adresse-t-il à l'ensemble des établissements et IC (difficilement réalisable) ou uniquement aux activités de type industriel).
- P4 : Contradiction sur la confidentialité des données des sources de bruit et du classement des zones ! (syndicats >< organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes)
- P5 : **Collaboration** en priorité avec les **Régions flamande et wallonne**.
- P6 : Dans le cadre d'une plainte par rapport à une activité industrielle, l'exploitant doit pouvoir être entendu.
- P10 : Prescription non pertinente et surabondante car déjà prévue dans d'autres législations en vigueur. De plus, il n'est pas concevable de permettre une mobilisation citoyenne en dehors de tout cadre légal et réglementaire.
- P11 : Privilégier les outils volontaires (chartes).
- P12 : Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes estiment que la création de **zones tampons** dans les zones mixtes freinent le développement économique et de plus sont inefficaces en matière de propagation du bruit ; donc non pertinentes. Le CSC estime qu'il faut trouver un bon équilibre entre qualité de vie et besoins des PME.
- P16 : Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes demandent la suppression de la phrase « Dans cette optique, Bruxelles Environnement - IBGE encouragera toutes actions visant à réduire le trafic automobile et à promouvoir des alternatives à l'automobile ».
- P17d : Le Conseil estime opportun d'étudier l'effet des différents dispositifs de voirie sur le bruit.
- P18 : Agrémenter cette prescription de mesures visant à stimuler les producteurs qui font des efforts afin de produire des produits moins bruyants ou afin de diminuer leurs propres nuisances sonores.
- P20 : L'information à propos de l'impact de la vitesse sur le bruit doit être basée sur des fondements scientifiques vérifiés.
Informer sur les comportements au volant, en particulier sensibiliser les motards.
- P27 : Manque de clarté, réécrire le 2^{ème} paragraphe.
- P29 : Ne pas être source de charges administratives supplémentaires.
- P30 : Favorable à l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques pour la gestion des **bruits de chantier**, satisfait qu'une collaboration existe avec la fédération professionnelle (Confédération Construction), demande d'élargir la collaboration à d'autres fédérations. MAIS s'oppose à un arrêté car serait inapplicable. De plus, des tranches horaires sont déjà prévues dans le titre 3 du RRU et la fixation de normes de bruit pour les chantiers compromettraient la liberté économique (arrêt Cour d'arbitrage n°29/96 du 15 mai 1996 interdit de fixer des normes de bruit pour les chantiers).
- P31 : Ne pas porter préjudice au maintien d'évènements culturels.
- P37 : Doit aussi concerner les véhicules des particuliers.
- P38 : Contradiction sur le fait de récompenser les installations les moins bruyantes ! (organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes (estiment que la mesure fiscale est non pertinente, et demandent une récompense) >< syndicats (pas dépense de l'argent public pour financer des installations moins bruyantes)
Contradiction sur la taxe et le fait de taxer différemment d'une région à l'autre (syndicats (contexte spécifique de la RBC, donc taxation spécifique) >< organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes)
Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes demandent le dégrèvement progressif de la taxe (en cas de meilleures techniques disponibles).



- P40 : Réglementer la **norme d'isolation acoustique** n'est pas une compétence régionale, c'est une compétence fédérale (normes de produit) → supprimer cette prescription.
- P41 : Intégrer les données relatives aux exigences PEB dans la brochure « Rénovation acoustique ».
- P42 : Le mécanisme de **subsidés** à l'isolation acoustique doit être inspiré du système de primes **Energie** afin d'être efficace. Réaliser un lien systématique avec la **PEB** lors de l'octroi de primes afin de favoriser les isolants qui sont performants aux deux points de vue.

Avis de particuliers

• **Bruit de voisinage**

- Mauvaise isolation des tuyauteries d'eau d'une maison unifamiliale transformée en immeuble à appartement (et bruit de douche après 22h00). (3)
- P7 : Ajouter les services de répression pour agir, par exemple, la nuit (hors jours ouvrables). (9)
- Bruit des **terrains de sport** discontinus (cris, etc.), parfois communaux. Demande d'intervention de la commune pour l'isolation acoustique. (M. De Leeuw)
- **Aboiements**. (21)
- Bruit du **matériel de jardin** motorisé (surtout les souffleuses de feuilles, et en ce compris ceux de Bruxelles Environnement – IBGE dans les parcs publics). Aménager des horaires d'usage de ces engins. (21)
- Bruit de **fêtes**. (21)
- Bruit des fêtards, clients de **café** et de **restaurants**. (11)
- Bruit des matchs de foot retransmis à toute heure sur grand écran dans les cafés (surtout gênant l'été). (22)
- Terrasses des cafés et restaurants tournés vers la rue, donc on ne peut pas boire son verre tranquillement. (16)
- Difficulté de faire de la médiation quand on n'identifie pas clairement l'origine de la nuisance, d'où l'appel à la police. (21)
- Bruit du **chargement et déchargement** à proximité des magasins (et du fonctionnement des engins utilisés). (22)

• **Bruit des avions :**

- Gêne importante. (8-10-12-15-21-23-27) Au point de déménager. (10) Notamment la nuit. (12-21-23) Et les WE. (21-23)
- Que faire ? (6-27)
- Etablir le ratio employés de l'aéroport flamands / bruxellois et l'appliquer pour les nuisances. Ceux qui profitent de l'activité économique « recevraient » les nuisances... (15)
- Bruit des hélicoptères (notamment ceux de la police) non évoqué dans le projet de plan Bruit. (21-27)

• **Bruit des transports – Trains**

- Lignes 1, 96 et 124. Implantation du TGV, du futur RER. Événementiel, donc moins astreignant. (27)
- Trains entre la gare du midi et la gare de la Chapelle : matériel roulant bruyant, locomotive à l'arrêt et crissement du fait du tournant. (22)

• **Bruit des transports – Routier**

- Gêne générale due au bruit de la circulation routière. (19-21-27-28) Hausse du nombre de voitures, heures de pointes étirées, développement des transports routiers des entreprises. (21-27)
- **Motos et mobylettes** : Excès de vitesse et de bruit, jour et nuit, surtout des jeunes... Regrette qu'il n'y ait pas de campagne de sensibilisation sur ce sujet (demande pour mener une action nationale). Dénonce que les autorités ne fassent rien (aucun contrôle de la police). Propose d'interpeller l'association des motards. Réaliser des mesures et établir des normes pour ce type d'engins. Faire une enquête terrain. Créer des associations « anti-bruit ». (16) Problème de bruit liés aux deux-roues, aux quads et autres 4x4. (21)
- **Bruit des pots d'échappement trafiqués** : contrôles plus sévères, etc. (1-11-21)
- **Conduite agressive** (11)
- **Vitesse excessive** (11-21)
- **Arrêt moteur allumé** (11-22 (cars))



- **Bruit des aménagements non adaptés des voiries** (klinkers en béton, carrefours non rehaussés, vitesse inadaptée, revêtements). (5-11-21-28)
 - **Meilleurs aménagements** ex. Création de zones 30. (21-28) Favoriser l'aménagement des grands axes de circulation en boulevards urbains. (28) Améliorer les revêtements routiers. (28)
 - **Bruit des klaxons** (8-28)
 - **Bruit des sifflets de la police quand elle fait la circulation** (28)
 - **Plus de contrôles** : augmentation du personnel policier, création de brigades cyclistes dans toutes les communes, conseils communaux avec ce sujet à l'ordre du jour. (21)
 - **Contradiction avec le plan IRIS II et plans communaux de mobilité** : Concentration des déplacements sur certaines artères (voirie régionale de transit et de pénétration) >< Principes d'aménagement visant à réduire le trafic, la vitesse de circulation sur ces mêmes artères afin de diminuer le bruit. La RBC ne doit pas être une autoroute, mais pas un petit village non plus. N'est-il pas indispensable de maintenir différents itinéraires de transit et de pénétration entre les quartiers et communes. (13)
 - **Reconnaître le boulevard des Invalides comme point noir.** (15) Réduire le trafic de transit et donc le bruit.
 - **Reconnaître le viaduc H. Debroux comme point noir.** (28) Le démolir. (28)
 - **Reconnaître le Ring Est à hauteur de la Welriekende Dreef comme point noir.** Maisons situées en Région flamande (Overijse), mais source sonore sur le territoire de la RBC...
 - Propose d'installer des murs anti-bruit le long du **Ring à hauteur de Forest** (mais problème d'inefficacité à longue distance), couvrir le Ring à hauteur de Forest, construire des bâtiments au-dessus du Ring. (27)
 - **Diminuer** drastiquement le **nombre de véhicules** circulant dans Bruxelles, et en particulier les véhicules navetteurs. (28)
 - Prévoir une **taxation** des véhicules, au kilomètre (et non sous forme de forfait). (28)
 - **Diminuer les vitesses** (autorisées et pratiquées). **Renforcer les contrôles** de vitesses et financer des aménagements réducteurs de bruit avec les montants des amendes perçues, ... (28)
 - Améliorer et augmenter les **murs et écrans anti-bruit.** (28)
 - **Améliorer les infrastructures cyclables et piétonnes.** (28)
 - **Augmenter et améliorer l'offre en transports en commun.** (28)
 - Réduire la **largeur des bandes** seulement si la vitesse est réduite et contrôlée. (28)
- **Bruit des transports – TC :**
 - Favoriser le métro, plus efficace, moins bruyant, même si plus coûteux que les bus et les trams. (13)
 - Les **temps d'attente** pour les bus et les trams n'encouragent pas les gens à prendre les TC, mais plutôt leur voiture. (15)
 - A constaté une amélioration du bruit des véhicules de la STIB du fait de l'introduction des trams 3000 et 4000. (21)
 - Bruit des **cars de tourisme** qui stationnent dans la rue de Stalingrad. (22)
 - **Bruit des transports – Métro**
 - Demande de mur anti-bruit à la rue Aviateur Thieffry 60 à Etterbeek
Yvonne Marteaux – Etterbeek
 - **P32 - Bruit des sirènes** : Gêne importante, y compris la nuit. (1-2-8-12-17-21-28) Réglementation plus cohérente en fonction de l'heure, de la densité de trafic, de la fréquence, du volume et de la durée. (17)
 - **Bruit des alarmes privées** (8-21)
 - **P30 - Bruit de chantier** : Gêne. (4-21-ML Van Dam) Légiférer sur le bruit émis par les entreprises de construction (horaires par exemple). (4) L'arrêté est toujours au stade d'avant-projet depuis 3 ans. (21) Pas de sensibilisation, d'information des ouvriers travaillant sur les chantiers. (21) Viser les syndicats des immeubles où sont prévus des travaux, diffusion du guide de bonnes pratiques. (ML Van Dam)
 - **Bruit des installations classées** : Carrosserie (PV émis par la commune, Bruxelles Environnement pas de réaction). (28)



- **Norme NBN S01-400-4** : Informer les services d'urbanisme des communes de l'existence de cette norme. (28)
- **P42 - Subsidés à l'isolation acoustique** : Favoriser les subventions à l'isolation acoustique (et thermique). (6)
- **Contradiction entre isolation acoustique et PEB** point de vue ventilation intégrée aux châssis. (28)
- **P31 - Bruit de la musique amplifiée** :
 - **Dans les véhicules** (tous genres confondus) : législation efficace, règlement de circulation précis, contrôles plus sévères, etc. (1)
 - **Dans les salles de sport.** (8)
 - **Dans les cafés.** (11)
 - **Dans les salles de spectacle, cinéma et autres évènements culturels.** Propose que les salles informent sur les niveaux de bruit maximum admissibles chez elles. (21)
- Erreurs appellation PN : « Entre Delta et Beaulieu » ↔ « Entre Delta et Demey » ? (28)
- Manque de civisme, de respect mutuel, délitement des valeurs. (21)
- A constaté une amélioration de la situation acoustique de la place Flagey depuis son réaménagement. (21)
- Le bruit est lié à un sentiment d'insécurité dans l'espace public (que fait la police ?). (11)
- Les nuisances sonores (= excès de bruit) ont comme conséquence que les gens quittent la RBC. (11)
- Favoriser les implantations non bruyantes telles que les jardins potagers communautaires, les parcs, les arbres, les rues piétonnières, les pistes cyclables. (6)
- Regrette que le plan manque de données telles que les cadastres, de données chiffrées permettant d'évaluer les effets du plan Bruit 2000-2005, de mesures véritablement contraignantes. (21)



6. Tableau de motivation par rapport aux avis et suggestions

| N° | Demandes EP | Réponse | Motivations |
|---------------------------------|---|---------|---|
| Partie 1 | | | |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | Partie 1 : BECI souligne que la cohérence entre plans doit aussi être recherchée avec les plans des régions voisines dans la mesure des incidences réciproques de leurs dispositions sur le développement du large hinterland économique et social bruxellois. | non | Limites de compétences. Cependant, dans les acteurs du plan, figurent TEC et de Lijn. |
| | 31 - STIB | | |
| | Partie 1 - §2 Objectifs : Ajouter : En soutenant une mobilité accessible pour le plus grand nombre et dont la pression environnementale sera la plus faible possible, en particulier en matière de bruit. | oui | Volonté de mettre l'accent sur le bruit des transports. |
| | Partie 1 - §3.2 Hiérarchie des principes d'action : Gestion du bruit routier provenant de la voiture et du transport de marchandises (1 ^{ère} priorité) et des transports publics (2 ^{ème} priorité). | non | Pas de priorité définie dans le plan. |
| | Partie 1 - §3.3 Multiplicité des actions : | non | |
| | Ajouter des investissements publics dans le développement du transport public et des modes de mobilité douce en général. | non | Le plan Bruit parle de type d'instruments de façon générale - pas son rôle de prévoir les investissements TP. |
| | Ajouter l'incitation au transfert modal. | non | Le plan Bruit parle de type d'instruments de façon générale. Déjà dans la Partie 1 - §2 Objectifs. |
| | 11 ^{ème} bullet : Remplacer par « des TC dont la maîtrise du point de vue acoustique est assurée par une collaboration avec tous les opérateurs concernés en RBC ». | non | Déjà dans P21a. |
| | Partie 1 - §4.3 Acteurs du plan : Ajouter les ONG actives dans le domaine de l'environnement (sensibilisation, présentation / défense de projets, interfaces autorités / particuliers). | oui | Les ONG ont été ajoutées (p13/42). |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | Partie 1 : Principes d'action et stratégies | | |
| | Coordonner les différentes mesures prises par tous les plans régionaux afin d'éviter les problèmes d'application juridique. | non | Déjà dans la Partie 1 - Introduction. |
| | Le plan ne prévoit pas de compétence ou de personnel spécifique pour les communes. | non | Pas de nouvelle mission pour les communes, juste la mise à disposition d'outils. |
| | La commune souhaite être tenue au courant de l'évaluation de la mise en œuvre du plan. | non | Déjà dans partie 1 - §4.4. |
| | La commune s'étonne de l'absence de moyens budgétaires dans le projet de plan. | oui | Le plan a été complété. |
| | Les instruments financiers sont très peu développés. Les aménagements anti-bruit sont coûteux et pourraient être encouragés par l'octroi de primes ou de subsides. | non | Déjà dans P18. |
| Considérations générales | | | |
| | 32 - Commune de Watermael-Boitsfort | | |
| | La commune souhaite que les formations envisagées par le projet de plan soient proposées systématiquement aux fonctionnaires communaux (P28 : HVAC, P30 : chantiers, P35 : guide construction et rénovation durable des petits bâtiments, P42 : isolation acoustique des bâtiments). | oui | Ajouté dans la Partie 1 - §4.3. |
| | 33 - Commune d'Evere | | |
| | La commune souhaite que les formations envisagées par le projet de plan soient proposées systématiquement aux fonctionnaires communaux. | idem | Idem |



| | | | |
|-----------------------|--|------|--|
| | 35 - Commune de Jette | | |
| | La commune souhaite que les agents communaux soient associés aux formations envisagées par le projet de plan (HVAC, chantiers, ...). | idem | Idem |
| | Insister sur une répression efficace quant au non respect de la législation. | non | Le service Inspectorat veille au respect des règles et dresse PV en cas utile. |
| | 38 - Ville de Bruxelles : | | |
| | La Ville estime dommage que les vibrations ne soient pas reprises explicitement dans l'intitulé du plan. | oui | Le titre a été modifié. |
| | La Ville regrette que des mesures concrètes ne soient pas proposées avec un calendrier et un budget bien déterminés. | oui | Le plan a été complété. |
| | La Ville s'interroge sur le fait que les communes puissent supporter les implications du plan. Une clarification des rôles des différents pouvoirs doit être envisagée (complémentarité des actions, technicité croissante des dispositions, peu de marge de manœuvre de la Ville, ...). | non | Déjà dans Annexe 3. |
| | 40 - Conseil Economique et Social : | | |
| | Le Conseil estime impératif de prendre en considération l'aspect économique, social et commercial dans le plan. | non | Déjà indiqué (p9/42) |
| | Regrette que le plan manque de données telles que les cadastres, de données chiffrées permettant d'évaluer les effets du plan Bruit 2000-2005, de mesures véritablement contraignantes. (21) | non | Déjà dans les fiches techniques. |
| Prescription 1 | | | |
| | 20 – Commune d'Uccle | | |
| | P1 : Etablir un indicateur évènementiel et non envisager. Y compris pour les bus. | non | Difficulté d'établir ce genre d'indicateur pour certaines sources. Les bus = trafic routier. |
| | P1 : Comment les communes vont-elles être impliquées dans la définition des zones calmes ? | non | A l'issue des investigations, il y aura une information, voire une approbation si nécessité de fixer un cadre plus contraignant. |
| | 24 – SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité | | |
| | P1b : La définition de zones calmes doit être compatible avec les routes de vol élaborées par l'Etat fédéral. | non | A ce jour, les routes de vol sont encore susceptibles de changer. |
| | 26 – Brussels Airport Company | | |
| | P1b : Les intérieurs d'îlots ne peuvent être des zones calmes avec des normes plus strictes, ce qui limiterait très fortement le trafic aérien au-dessus de la RBC. | oui | Le titre a été modifié : <i>Définir des "Zones calmes"</i> . Le principe de ZC est une imposition de la Directive 2002/49. Les ZC se définiront sur base du contexte bruxellois. |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P1b : La définition des « zones calmes » doit s'inscrire en cohérence avec les règles d'affectation du sol les plans de développements. Cette définition ne peut complexifier la hiérarchie des normes applicables à la délivrance des permis de construire ou d'exploiter. Elle doit donc tenir compte de la mixité du tissu urbain (ne pas rendre impossible l'exploitation des entreprises intégrées dans des zones habitées, ou situées à proximité immédiate de zones résidentielles, ou qui comportent des activités exercées en intérieur d'îlots). | oui | P1b complétée. Le principe de ZC est une imposition de la Directive 2002/49. Les ZC se définiront sur base du contexte bruxellois. |
| | 30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent) | | |
| | P1 : Renforcer et harmoniser les normes de bruit dans les 3 régions. | non | La fixation de normes de bruit est une compétence régionale. |
| | P1 : Fixer un calendrier (sur 20 ans) de diminution des normes admissibles dans les quartiers, en s'alignant sur les normes des zones d'habitations (y compris les zones mixtes). | non | Déjà dans P1a - §5. Les délais seront fonction des différentes sources et seront fixés au cas par cas. |



| | | | |
|-----------------------|---|-----|--|
| | 31 – STIB | | |
| | P1b-14 : Zones calmes >< développement des TC (et vitesse commerciale dans et à proximité de telles zones). La STIB estime qu'une étude de l'impact économique de l'instauration des zones calmes est indispensable. | non | Le titre a été modifié : <i>Définir des "Zones calmes"</i> . Le principe de ZC est une imposition de la Directive 2002/49. Les ZC se définiront sur base du contexte bruxellois. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P1b : La commune soutient l'instauration de zones calmes. | non | Déjà dans P1b |
| | 37 – Commune de St-Gilles : | | |
| | P1a : La commune est étonnée des périodes horaires choisies pour les indicateurs qui ne sont pas les mêmes que celles définie dans le Règlement Général de Police pour les normes de tranquillité publique (07h-22h). | non | Les périodes horaires des indicateurs sont fixées par la directive européenne. Elles servent surtout à calculer des moyennes. Pas nécessairement de contradiction avec un horaire de tranquillité publique. |
| | 38 - Ville de Bruxelles : | | |
| | P1a : La Ville demande que les seuils limites de bruit soient réalistes et progressifs dans le temps et que leur respect soit assuré par des moyens de contrôle suffisants. | non | Déjà dans P1a. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P1b : Préciser la définition de zones calmes , prévoir des exceptions (écoles, transports collectifs et événements). | non | Le titre a été modifié : <i>Définir des "Zones calmes"</i> . Le principe de ZC est une imposition de la Directive 2002/49. Les ZC se définiront sur base du contexte bruxellois. |
| | P1b : Le Conseil rappelle que des activités économiques se tiennent en intérieur d'îlot ou à proximité de zones résidentielles et qu'il faut donc en tenir compte pour fixer des normes. | non | Idem |
| | P1b : Les zones calmes ne doivent pas s'inscrire en contradiction avec les règles d'affectation du sol (et plans d'urbanisme). | oui | P1b complétée. |
| Prescription 2 | | | |
| | 24 – SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité | | |
| | P2 : L'augmentation du nombre de sonomètres en RBC va entraîner une augmentation du nombre d'infractions relevées, ce qui aurait pour conséquence de dissuader les compagnies aériennes d'utiliser l'aéroport national, au vu des amendes qui leur seraient infligées et donc cela pourrait entraîner des conséquences désastreuses pour l'exploitation de l'aéroport national. | non | L'utilisation des sonomètres ne vise pas que la perception des amendes. Il s'agit surtout de suivre l'ambiance sonore (cfr énoncé de la prescription). Par ailleurs, dans le cadre de l'arrêté avions, quelque soit le nombre d'infractions observées, un même avion n'est pris en compte qu'une seule fois. |
| | 26 – Brussels Airport Company | | |
| | P2 : L'augmentation du nombre des sonomètres empêcherait d'utiliser toutes les routes sur la RBC. | non | Idem |
| | 30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent) | | |
| | P2 : Contrôler ces normes. | non | Déjà dans P25 et P2. |
| | P2 : Développer et améliorer le réseau de mesures du bruit. | non | Déjà dans P2 |



| | | | |
|-----------------------|---|-----|---|
| | 38 – Ville de Bruxelles : | | |
| | P2 : La Ville souhaite que les autorités communales et les riverains soient consultés sur l' emplacement exact des sonomètres (choix de l'emplacement le plus judicieux). | non | Le choix de l'emplacement d'un sonomètre dépend de nombreux critères (proximité de la source, sécurité, accès, propriété du terrain, etc.). Par ailleurs, la localisation des sonomètres est reprise sur le site Internet de Bruxelles Environnement - IBGE. |
| Prescription 3 | | | |
| | 7 – Belgocontrol | | |
| | P3d : Belgocontrol rappelle qu'il ne participe pas à la réalisation du cadastre du bruit du trafic aérien, contrairement à ce que laisse suggérer la P3 et contrairement à ce que dit la convention signée entre la Région et Belgocontrol. Ils n'acceptent pas la formulation car cela reviendrait à un élargissement de leurs tâches en matière de la lutte contre le bruit et donc à une modification du cadre légal du contrat passé avec l'administration. | oui | P3d complétée. |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P3 : Pas de délais prévus pour la réalisation de la cartographie prévue à la prescription 3, or plusieurs prescriptions ont besoin de cette cartographie pour être appliquées (P1.a., 10, 15, 17.c., 21.b., 23) à Priorité . | non | Dans les prescriptions est indiquée l'année 2006 pour le cadastre en cours et renouvellement tous les 5 ans. De plus, l'ordonnance du 01/04/2004 reprend les délais. |
| | P3a : Prévoir une budgétisation des coûts nécessaires à la mise à jour des données « Routier » (notamment les revêtements routiers), ainsi qu'une convention entre Bruxelles Environnement – IBGE et Bruxelles Mobilité – AED comportant des échéances à respecter. | non | Bruxelles Mobilité - AED est co-auteur du plan, donc pas besoin de convention. Bruxelles Mobilité - AED fournit les données routier (ressort de sa compétence). Bruxelles Environnement - IBGE n'interfère pas dans le budget de Bruxelles Mobilité - AED. |
| | P3a : Rédaction d'un vademecum sur le bruit ! Collaborer avec le Centre de recherches routières afin de le diffuser... | non | Existe déjà. En ce qui concerne la diffusion voir P17a. |
| | 24 – SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité | | |
| | P3 : Prévoir dans l'accord de coopération une uniformisation de la méthodologie de cartographie. | non | Concerne la P3d – la méthodologie est de la compétence des régions. Le plan demande un accord de coopération pour avancer sur cette problématique. Le contenu de celui-ci fera l'objet de négociations ultérieures, le plan Bruit ne définit pas son contenu. |
| | 26 – Brussels Airport Company | | |
| | P3d : La BAC demande que l'accord de coopération détermine la méthode et le logiciel à utiliser pour réaliser les cartes de Bruit. | non | La méthodologie est de la compétence des régions. Voir rmq précédente. |



| | | | |
|-----------------------|--|-----|--|
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P3e : Doit être clarifiée dans la mesure où les activités visées le sont en fonction de leur classe (IB, II et III) et non de leur nature industrielle. | non | Le terme "activités industrielles" est imposé par la Directive 2002/49. L'ordonnance Bruit du 01/04/2004 a indiqué quels types d'installations pouvaient être concernés. Comme indiqué dans la P3e, Bruxelles Environnement - IBGE déterminera la méthodologie à appliquer (2 ^{ème} §). |
| | 31 – STIB | | |
| | P3 : Relativiser (via les cadastres) la part des TC dans le bruit routier et à l'échelle de la RBC. | oui | P3 complétée. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P3e : Préciser le champ d'application du cadastre des activités industrielles (s'adresse-t-il à l'ensemble des établissements et IC (difficilement réalisable) ou uniquement aux activités de type industriel). | non | Déjà dans P3e. Sera déterminé dans le cadre d'une étude préalable (2 ^{ème} §). |
| Prescription 4 | | | |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P4 : La diffusion des données de la cartographie doit pouvoir faire l'objet d'une demande de confidentialité, conformément aux dispositions de la convention de Aarhus. | non | Obligation de diffusion. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P4 : La commune soutient l'accès à l'information de manière pédagogique. Cet accès devrait faire partie de l'évaluation du plan. | non | Déjà dans P4 et P34. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P4 : Contradiction sur la confidentialité des données des sources de bruit et du classement des zones ! (syndicats >< organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes) | non | Obligation de diffusion. |
| Prescription 5 | | | |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P5 : Collaboration en priorité avec les Régions flamande et wallonne . | non | La collaboration se fait déjà via les groupes de travail CCPIE (Comité de coordination de la politique internationale de l'environnement), donc pas à préciser dans le plan. |
| Prescription 6 | | | |
| | 26 – Brussels Airport Company | | |
| | P6 : Modifier « service médiation de l'aéroport » par « service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National ». | oui | Rectification erreur d'appellation |
| | 31 – STIB | | |
| | P6 : Tenir compte des plaintes TEC et De Lijn. Evaluation annuelle de Bruxelles Environnement – IBGE ? La communication de ce genre de données doit se faire en accord avec les acteurs concernés. | oui | Déjà dans P21a (convention étendue à De Lijn et TEC). P6 complétée. Mode de communication déjà prise en compte dans le cadre des conventions. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P6 : Il est intéressant (pour la commune et les citoyens) de développer un observatoire unique pour toutes les plaintes Bruit, qui définit clairement l'autorité compétente et la démarche à suivre. | non | Déjà dans P6. |
| | 37 – Commune de St-Gilles : | | |
| | P6 : La commune est intéressée par l' Observatoire bruit et par un renforcement des liens et actions menées ensemble. | non | Déjà dans P6. |



| | | | |
|-----------------------|---|-----|---|
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P6 : Dans le cadre d'une plainte par rapport à une activité industrielle, l'exploitant doit pouvoir être entendu. | non | Déjà dans P6. |
| Prescription 7 | | | |
| | 20 – Commune d'Uccle | | |
| | P7-34 : Aide de la part de Bruxelles Environnement – IBGE dans la médiation des plaintes Bruit. | non | Déjà dans P7§4 (aide globale + convention). |
| | P7 : Non prise en compte dans le projet de plan Bruit II des nuisances sonores liées au secteur de l' Horeca à Demande que le secteur de l'Horeca fasse l'objet d'un arrêté reprenant les conditions spécifiques pour l'exploitation de ces établissements (en ce compris les conditions Bruit). | non | Déjà dans P7 (bruit voisinage), P27 à 29 (HVAC) et P31 (musique) – réglementation existante ou en révision + voir proposition P7bis. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P7 : La commune insiste pour que soient associés dès le départ les acteurs communaux concernés afin d'évaluer tant les possibilités que les contraintes entraînées par le choix de privilégier d'abord la médiation par rapport à d'autres moyens (mesures de bruit,...). | non | Déjà dans P7. Par ailleurs, il est prévu de recourir à la médiation quand il n'existe pas d'autre solution (législation, etc.). |
| | 36 – Commune d'Etterbeek | | |
| | P7 : La commune rappelle que la médiation ne peut être imposée. Qu'une des difficultés est de constater le bruit lorsque celui-ci est directement lié au comportement humain (caractère aléatoire). | non | La médiation permet d'intégrer le caractère aléatoire. C'est justement son rôle. |
| | 38 – Ville de Bruxelles : | | |
| | P7 : La Ville propose que Bruxelles Environnement – IBGE collabore activement à la médiation quand les services communaux sont dépassés. | non | Déjà dans P7§4 (aide globale + convention). |
| | P7 : La Ville insiste sur le problème des terrasses Horeca situées en intérieur d'îlots résidentiels (nombreuses plaintes). Un cadre légal plus précis et des outils de contrôle et d'encadrement des établissements ayant reçu d'anciennes autorisations seraient les bienvenus. | non | Déjà dans P7 (bruit voisinage), P27 à 29 (HVAC) et P31 (musique) – réglementation existante ou en révision + voir proposition P7bis. |
| | 39 - Commune de Forest | | |
| | P7 : La Commune soutient particulièrement le développement d'un service de médiation en matière de troubles environnementaux du voisinage (collaboration entre les acteurs et financement du personnel à affecter). | non | Pas de nouvelle mission pour les communes, juste la mise à disposition d'outils. |
| | | | |
| | P7 : Ajouter les services de répression pour agir, par exemple, la nuit (hors jours ouvrables). (9) | non | Existe déjà : police. |
| | P7 : Bruit des terrains de sport discontinu (cris, etc.), parfois communaux. Demande d'intervention de la commune pour l'isolation acoustique. (M. De Leeuw) | non | Privilégier la médiation. |
| | P7 : Aboiements . (21) | non | Privilégier la médiation. |
| | P7 : Bruit du matériel de jardin motorisé (surtout les souffleuses de feuilles, et en ce compris ceux de Bruxelles Environnement – IBGE dans les parcs publics). Aménager des horaires d'usage de ces engins. (21) | non | Déjà dans législation. |
| | P7 : Bruit de fêtes . (21) | oui | Prescription P7bis ajoutée (promotion des actions volontaires du type « chartes de bon voisinage »). |
| | P7 : Bruit des matchs de foot retransmis à toute heure sur grand écran dans les cafés (surtout gênant l'été). (22) | oui | Idem |
| | P7 : Difficulté de faire de la médiation quand on n'identifie pas clairement l'origine de la nuisance, d'où l'appel à la police. (21) | non | La médiation vient après le constat dans le cadre d'une recherche de solutions. |
| | P7 : Bruit du chargement et déchargement à proximité des magasins (et du fonctionnement des engins utilisés). (22) | oui | Compris dans le permis d'environnement des magasins ayant une certaine superficie (>= 1000m²). En dessous : prescription supplémentaire P19bis pour les livraisons. |



| <i>Prescription 7bis</i> | | | |
|--------------------------|---|-----|--|
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | AJOUT P7bis : Actions volontaires Bruit de voisinage (chartes, etc.) : Inclure les bruits liés aux lieux de cultes. | oui | Prescription P7bis ajoutée (promotion des actions volontaires du type « chartes de bon voisinage »). |
| | 37 – Commune de St-Gilles : | | |
| | AJOUT P7bis : Actions volontaires Bruit de voisinage (chartes, etc.) : Bruits liés aux lieux de culte (notamment non officiels). La commune demande d'intégrer ces activités dans la liste des établissements classés. | oui | Idem |
| | AJOUT P7bis : Actions volontaires Bruit de voisinage (chartes, etc.) : « Tapage nocturne » liés aux installations sportives ouvertes la nuit. | oui | Idem |
| | | | |
| | AJOUT P7bis : Actions volontaires Bruit de voisinage (chartes, etc.) : Bruit des fêtards, clients de café et de restaurants . (11) | oui | Idem |
| <i>Prescription 8</i> | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P8 : Pas de délais prévus pour la réalisation de l'étude des nuisances sonores dans le cadre de l'article 10 , ni sanction, ni obligation de donner suite à la demande du citoyen à contraire aux principes de transparence, de simplification administrative, peut être source d'insécurité juridique (vide juridique). | non | Pas de délais prévus pour la réalisation de l'étude, seulement pour décision de faire ou non l'étude (3 mois pour répondre). L'ordonnance est la seule à préciser ou non les délais (pas le plan). |
| <i>Prescription 9</i> | | | |
| | 38 – Ville de Bruxelles | | |
| | P9 : Innovation intéressante mais devrait être plus détaillée pour garantir le sérieux de la plainte tout en facilitant sa prise en compte par la Région. | non | La prescription vise justement la simplification des procédures. |
| <i>Prescription 10</i> | | | |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P10 : BECI estime que les mesures prévues sont surabondantes (car déjà prévues dans le cadre de la législation relative aux permis d'urbanisme et d'environnement). | non | Démarche en amont des procédures légales de consultation et vise des cas pilotes uniquement. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P10 : Prescription non pertinente et surabondante car déjà prévue dans d'autres législations en vigueur. De plus, il n'est pas concevable de permettre une mobilisation citoyenne en dehors de tout cadre légal et réglementaire. | non | Idem |
| <i>Prescription 11</i> | | | |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P11 : La commune est fort demandeuse d'outils d'accompagnement, de sensibilisation au bruit qui pourraient être intégrés au niveau des conditions de certains permis d'environnement. | non | Déjà dans P11. |
| | 36 – Commune d'Etterbeek | | |
| | P11 : La commune souhaiterait une campagne d'information préventive relative au bruit de voisinage dans les logements collectifs, ainsi qu'un modèle de règlement interne aux immeubles de logements (à proposer aux bailleurs du secteur locatif privé et permettant de régler les litiges). | non | Pour campagne d'info : déjà dans P11. Pour règlement interne : dans les règles de droit (pas du ressort du plan bruit). |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P11 : Privilégier les outils volontaires (chartes). | non | Déjà dans P7bis et 11. |



| Prescription 12 | | | |
|------------------------|--|-----|---|
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P12 : L'organisation de « zones tampons » dans les zones mixtes visant à rendre compatibles activités économiques et habitat, ne semblent pas pertinentes dans la mesure où le caractère gênant d'une source de bruit ne dépend nécessairement de sa proximité géographique, mais peut résulter d'autres facteurs, comme l'orientation de la source ou sa position par rapport aux vents dominants. Les zones tampons risquent dès lors de freiner le développement de l'activité économique sans bénéfice pour la tranquillité de la zone. | non | Les zones tampons seront définies au cas par cas dans le cadre du traitement et de l'attribution des PE. |
| | 31 – STIB | | |
| | P12 : La STIB demande à être partie prenante du groupe de travail chargé d'étudier les possibilités de modifications du PRAS pour rétablir un équilibre entre protection des logements et activités économiques et infrastructures de transports. | oui | P12 - §2 (p21/42) complétée. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P12 : La commune est intéressée par l'idée d'adapter le PRAS en fonction du bruit ambiant. Comme par exemple, la mise en place de mesures de protection pour des fonctions faibles, telles que le logement, mais aussi la révision de l'affectation de certaines zones en fonction de nuisances sonores particulières. | non | Déjà dans P12. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P12 : Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes estiment que la création de zones tampons dans les zones mixtes freine le développement économique et de plus sont inefficaces en matière de propagation du bruit ; donc non pertinentes. Le CSC estime qu'il faut trouver un bon équilibre entre qualité de vie et besoins des PME. | non | Les zones tampons seront définies au cas par cas dans le cadre du traitement et de l'attribution des PE. La prescription vise, dans une approche préventive, à imposer à une nouvelle implantation à proximité de sources de bruit existantes, des dispositions visant à se protéger du bruit. La zone tampon constitue un de ces dispositifs, puisque l'éloignement par rapport à la source de bruit permet d'en réduire les effets. |
| Prescription 13 | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P13 : Prévoir une équivalence PEB « performance acoustique des bâtiments ». Délivrance de certificat acoustique. | non | Prévu par la P40. |
| | 31 – STIB | | |
| | P13-17 : Ajouter : Prendre en considération le « Manuel de bonnes pratiques pour un réseau de tram, bus », édité par la STIB en 2007 lors de l'élaboration des plans et permis d'urbanisme (cohérence lutte contre le bruit et la promotion des TC plus performants). | oui | P13 - §3 complétée (p21/42). |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P13 : Prévoir une méthodologie, voir un cadre réglementaire, pour la prise en compte du bruit dans l'élaboration des plans et la délivrance des permis. | non | Prévu dans la P40 en ce qui concerne les bâtiments. |
| | P13 : Ajouter la problématique des livraisons (à l'air libre). | oui | Compris dans le permis d'environnement des magasins ayant une certaine superficie (>= 1000m²). En dessous : prescription supplémentaire P19bis pour les livraisons. |



| Prescription 14 | | | |
|------------------------|--|-----|---|
| | 18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) | | |
| | P14-15 : Assurer dans les parcs des zones de quiétude couvrant au moins 2/3 de la superficie, éviter les bruits étrangers aux espaces verts (les radios, haut-parleurs et autres sources de bruits, ainsi que les manifestations doivent donc y être interdits), les travaux de gestion devraient être concentrés sur certaines heures et/ou certains jours, limiter les tontes des pelouses et remplacer celles-ci, chaque fois que possible, par des « prairies fleuries », exclure les machines trop bruyantes (principalement les souffleuses, par ailleurs génératrices de poussières). | non | La fixation de quotas n'est pas pertinente. Dépend du cas par cas et de la mise en oeuvre de la prescription. |
| | 20 – Commune d'Uccle | | |
| | P14-15 : Préciser la responsabilité financière d'une étude de création de zones calmes (et d'assainissement). | non | A ce stade des réflexions, la définition de zones calmes n'implique pas nécessairement une implication financière. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P14-15 : Favoriser les implantations peu bruyantes (rues piétonnières, zones 30, ...). | non | Déjà dans P16 à 20. |
| Prescription 16 | | | |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P16 : BECI estime qu'il y a confusion entre la lutte contre le trafic automobile et la lutte contre le bruit émanant des divers modes de déplacements. | non | Le trafic joue un rôle important dans l'augmentation et la diminution du bruit. → A prendre en compte dans un plan de prévention et de lutte contre le bruit. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P16 : Rajouter au 3 ^{ème} § « encourager également des mesures de réduction de la vitesse ». | non | Déjà dans P17. |
| | 38 – Ville de Bruxelles | | |
| | P16 : Le plan IRIS II ne mentionne pas un objectif de diminution de la pollution sonore. | non | Pas de possibilité de modifier le plan IRIS. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P16 : Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes demandent la suppression de la phrase « Dans cette optique, Bruxelles Environnement – IBGE encouragera toutes actions visant à réduire le trafic automobile et à promouvoir des alternatives à l'automobile ». | non | Le trafic joue un rôle important dans l'augmentation et la diminution du bruit. Le 3 ^{ème} § est clair à ce sujet. → A prendre en compte dans un plan de prévention et de lutte contre le bruit. |
| Prescription 17 | | | |
| | 18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) | | |
| | P17 : Réglementer les heures d'accès des camions de livraison dans la ville. | non | Les heures de livraison sont réglementées par des règlements communaux. Pour ce qui est des livraisons : Compris dans le permis d'environnement des magasins ayant une certaine superficie (>= 1000m ²). En dessous : prescription supplémentaire P19bis pour les livraisons. |



| | | | |
|--|---|-----|---|
| | 20 – Commune d’Uccle | | |
| | P17c : Clarifier l’article 10. Préciser si le collège, après approbation de la demande, devra intervenir administrativement et financièrement pour l’assainissement du point noir et qui sera responsable pour non-réalisation de l’assainissement. La commune souhaite être concertée lors de l’établissement de la procédure d’analyse d’une demande de PN. | non | Il n’est pas prévu de modifier l’ordonnance bruit. Les communes sont déjà associées dans le cadre de la résolution des PN sur leur territoire. |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P17 : BECI estime qu’il y a confusion entre la réduction de la vitesse en ville et le bruit généré par le trafic, qu’il existe d’autres facteurs (interruptions de la trajectoire, obstacles à la fluidité, tels certains dispositifs ralentisseurs, revêtements routiers). | non | La vitesse est un des facteurs prépondérants dans la production du bruit routier. Par ailleurs, les autres critères sont dans P17a. |
| | 30 – CODA (Comité de Défense de l’Altitude Cent) | | |
| | P17 : Mobilité : Réduire le bruit routier par des aménagements (rond-point). | non | Déjà dans P17a. |
| | 31 – STIB | | |
| | P17 : Prescription trop courte, manquant d’ambition (réductions drastiques et urgentes). | non | Le plan Bruit ne peut que renvoyer vers le plan IRIS. |
| | P17 : Inciter au transfert modal. | non | Idem |
| | P17 : Renforcer le TC (et donc investir dans du nouveau matériel roulant). | non | Idem |
| | P17 : Veiller à un aménagement routier « anti-bruit » (aménagement et état des voiries). | non | Déjà dans P17a. |
| | P17 : La STIB regrette que la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture afin de lutter contre le bruit en milieu urbain ne soit pas assez mise en avant. La STIB déplore l’absence de prescription visant explicitement la promotion des TC et l’encouragement du transfert modal. | non | cfr remarques ci-avant. Par ailleurs, cette recommandation est plutôt du ressort du plan IRIS, dont le plan bruit entend suivre l’impact acoustique – cfr. P16. |
| | P17 : La STIB regrette la suppression de la prescription visant à limiter l’usage de la voiture : La STIB rappelle qu’une réduction drastique du bruit routier ne peut être atteinte que par la mise en place d’une politique ambitieuse de restriction de l’usage de la voiture en ville, laquelle doit être compensée par le déploiement de transports publics efficaces et performants sur le plan acoustique. | non | Idem |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P17b : La commune insiste pour être associée aux études PN sur son territoire (ne fût-ce que la réception des documents relatifs aux études). Elle demande que des aménagements soient réalisés à la fin de l’E40. | non | Les communes sont déjà associées dans le cadre de la résolution des PN sur leur territoire. La E40 constitue un point noir validé qui doit faire l’objet d’aménagement. |
| | P17c : Etendre à certains projets communaux, intégrer les points noirs communaux aux autres PN (voir courrier pour la liste). | non | Déjà dans P17c dernier §. |
| | P17d : Développer des campagnes de mesures de bruit spécifiques à certains types de véhicules bruyants comme les motos, mobylettes, quads. | non | Déjà dans P36. |
| | 38 – Ville de Bruxelles : | | |
| | P17a : La Région doit s’assurer que la problématique du bruit est bien prise en compte dans les projets urbanistiques et de mobilité (via questionnaires ou ateliers). | oui | En ce qui concerne les projets urbanistiques, déjà dans P13. P17a complétée. |
| | P17c : Reconnaître certains axes comme point noir : | non | Déjà dans P3a et P17. Le cadastre servira de base à la reconnaissance des points noirs |
| | - Avenue des Croix du Feu | | Idem |
| | - Avenue Louise | | Idem |
| | - Tunnel Kennedy | | Idem |
| | - Ring Nord (et son élargissement) | | Idem |



| | | | |
|--|--|-----|--|
| | P17d : Est-ce que c'est la vitesse ou ses variations qui causent le plus de bruit ? | non | La vitesse est un des facteurs prépondérants dans la production du bruit routier. |
| | 40 - Conseil Economique et Social : | | |
| | P17a : Le Conseil soutient l'idée d'une utilisation judicieuse des matériaux en matière de revêtements de sol sur les voiries. | non | Déjà dans P17a. |
| | P17b : Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes considèrent que la réduction des vitesses et de flux n'est pas pertinente pour avoir une réduction du bruit. | non | Le trafic joue un rôle important dans l'augmentation et la diminution du bruit. La vitesse est un des facteurs prépondérants dans la production du bruit routier. Voir nombreuses études en la matière et notamment résultats journées sans voiture (pour flux). |
| | P17d : Le Conseil estime opportun d'étudier l'effet des différents dispositifs de voirie sur le bruit. | non | Déjà dans P17a. Le vademecum a déjà fait le point sur la question. |
| | P17 : Bruit des transports – Routier | | |
| | Gêne générale due au bruit de la circulation routière. (19-21-27-28) Hausse du nombre de voitures, heures de pointes étirées, développement des transports routiers des entreprises. (21-27) | non | Déjà dans P16 à 20. |
| | Motos et mobylettes : Excès de vitesse et de bruit, jour et nuit, surtout des jeunes... Regrette qu'il n'y ait pas de campagne de sensibilisation sur ce sujet (demande pour mener une action nationale). Dénonce que les autorités ne fassent rien (aucun contrôle de la police). Propose d'interpeller l'association des motards. Réaliser des mesures et établir des normes pour ce type d'engins. Faire une enquête terrain. Créer des associations « anti-bruit ». (16) Problème de bruit liés aux deux-roues, aux quads et autres 4x4. (21) | non | Déjà dans P36. |
| | Bruit des pots d'échappement trafiqués : contrôles plus sévères, etc. (1-11-21) | oui | P17d complétée. |
| | Conduite agressive (11) | non | Déjà dans P20. |
| | Vitesse excessive (11-21) | non | Déjà dans P17a. |
| | Arrêt moteur allumé (11-22 (cars)) | non | Déjà dans P20. |
| | Bruit des aménagements non adaptés des voiries (klinkers en béton, carrefours non rehaussés, vitesse inadaptée, revêtements). (5-11-21-28) | non | Déjà dans P17a. |
| | Meilleurs aménagements ex. Création de zones 30. (21-28) Favoriser l'aménagement des grands axes de circulation en boulevards urbains. (28) Améliorer les revêtements routiers. (28) | non | Déjà dans P17a, b et c. |
| | Bruit des klaxons (8-28) | non | Déjà dans P34 (comportement). |
| | Bruit des sifflets de la police quand elle fait la circulation (28) | non | Du ressort du code de la route. |
| | Plus de contrôles : augmentation du personnel policier, création de brigades cyclistes dans toutes les communes, conseils communaux avec ce sujet à l'ordre du jour. (21) | non | Hors de notre champ d'application. |
| | Contradiction avec le plan IRIS II et plans communaux de mobilité : Concentration des déplacements sur certaines artères (voirie régionale de transit et de pénétration) >> Principes d'aménagement visant à réduire le trafic, la vitesse de circulation sur ces mêmes artères afin de diminuer le bruit. La RBC ne doit pas être une autoroute, mais pas un petit village non plus. N'est-il pas indispensable de maintenir différents itinéraires de transit et de pénétration entre les quartiers et communes. (13) | non | Déjà dans P16. |
| | Reconnaître le boulevard des Invalides comme point noir. (15) Réduire le trafic de transit et donc le bruit. | non | Déjà reconnu suite au premier plan bruit. |
| | Reconnaître le viaduc H. Debroux comme point noir. (28) Le démolir. (28) | non | Déjà reconnu suite au premier plan bruit. |
| | Reconnaître le Ring Est à hauteur de la Welriekende Dreef comme point noir. Maisons situées en Région flamande (Overijse), mais source sonore sur le territoire de la RBC... | non | Déjà dans P3a et P17c. Le cadastre servira de base à la reconnaissance des points noirs. |



| | | | |
|---------------------------|--|-----|---|
| | Propose d'installer des murs anti-bruit le long du Ring à hauteur de Forest (mais problème d'inefficacité à longue distance), couvrir le Ring à hauteur de Forest, construire des bâtiments au-dessus du Ring. (27) | non | Déjà dans P17b. |
| | Diminuer drastiquement le nombre de véhicules circulant dans Bruxelles, et en particulier les véhicules navetteurs. (28) | non | Déjà dans P16 - ressort du plan IRIS. |
| | Prévoir une taxation des véhicules, au kilomètre (et non sous forme de forfait). (28) | non | Déjà dans P18. |
| | Diminuer les vitesses (autorisées et pratiquées). Renforcer les contrôles de vitesses et financer des aménagements réducteurs de bruit avec les montants des amendes perçues, ... (28) | non | Déjà dans P17d et P18. |
| | Améliorer et augmenter les murs et écrans anti-bruit . (28) | non | Déjà dans P18. |
| | Améliorer les infrastructures cyclables et piétonnes . (28) | non | Déjà dans P16. |
| | Augmenter et améliorer l'offre en transports en commun . (28) | non | Déjà dans P16. |
| | Réduire la largeur des bandes seulement si la vitesse est réduite et contrôlée. (28) | non | Déjà dans P17a. |
| | P17 : Terrasses des cafés et restaurants tournés vers la rue, donc on ne peut pas boire son verre tranquillement. (16) | non | Contraire à la protection des intérieurs d'îlots mais déjà dans P1b et P14 pour définition des zones calmes. |
| Prescription 18 | | | |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P18 : Agrémenter cette prescription de mesures visant à stimuler les producteurs qui font des efforts afin de produire des produits moins bruyants ou afin de diminuer leurs propres nuisances sonores. | non | Si les produits sont plus performants en termes de normes de produit, seul l'EF est compétent. |
| Prescription 19 | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P19 : Demander aux chauffeurs des camions de collecte de réduire leur vitesse et qu'ils soient formés à la conduite de ce genre de véhicules. | non | déjà dans P19. |
| Prescription 19bis | | | |
| | P7 : Bruit du chargement et déchargement à proximité des magasins (et du fonctionnement des engins utilisés). (22) | oui | Compris dans le permis d'environnement des magasins ayant une certaine superficie ($\geq 1000m^2$). En dessous : prescription supplémentaire P19bis pour les livraisons. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P13 : Ajouter la problématique des livraisons (à l'air libre). | oui | Compris dans le permis d'environnement des magasins ayant une certaine superficie ($\geq 1000m^2$). En dessous : prescription supplémentaire P19bis pour les livraisons. |
| | 18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) | | |
| | P17 : Réglementer les heures d'accès des camions de livraison dans la ville. | non | Les heures de livraison sont réglementées par des règlements communaux. Pour ce qui est des livraisons : Compris dans le permis d'environnement des magasins ayant une certaine superficie ($\geq 1000m^2$). En dessous : prescription supplémentaire P19bis pour les livraisons. |
| Prescription 20 | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P20 : Prévoir une collaboration avec le Fédéral pour faire respecter les normes du code de la route . | non | Le code de la route ne définit pas de normes. |



| | | | |
|------------------------|---|-----|--|
| | P20 : Encourager la recherche dans le domaine d'un système de chauffage pouvant fonctionner indépendamment du moteur (problématique du moteur allumé pour le chauffage à l'arrêt du véhicule). | non | Déjà dans P37. |
| | 18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) | | |
| | P20 : Inviter les conducteurs, principalement des poids lourds, à réduire leur vitesse, à couper le moteur lorsque le véhicule est à l'arrêt, prévoir des campagnes d'éducation à la conduite automobile « en douceur » (notamment aux abords des casse-vitesse). | non | Déjà dans P19, P19bis, 20, 21a. Par ailleurs du ressort de la STIB et des compagnies poids lourds. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P20 : L'information à propos de l'impact de la vitesse sur le bruit doit être basée sur des fondements scientifiques vérifiés. | non | C'est le cas. |
| | Informers sur les comportements au volant, en particulier sensibiliser les motards. | non | Déjà dans P20. |
| Prescription 21 | | | |
| | 30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent) | | |
| | P21a : Revoir les conventions avec les TC (chantiers, infrastructures, exploitation plus silencieux). | non | Déjà dans P21a. |
| | 31 – STIB | | |
| | P21 : Ajouter la STIB comme partenaire, elle devrait être impliquée pour les projets de voiries sur lesquelles des TC existent ou sont projetés (avec recommandation de priorité aux TC). | non | Déjà dans P21b. |
| | 36 – Commune d'Etterbeek | | |
| | P21-22 : La commune demande de retenir comme point noir ferroviaire et métro le site situé derrière la rue Aviateur Thieffry (lignes + zone de travail). | non | Déjà dans P3b, P3c et P21b. Le cadastre servira de base à la reconnaissance des points noirs. |
| | 38 - Ville de Bruxelles | | |
| | P21a : Former le personnel à l' utilisation correcte des TC (couper le moteur au terminus, respecter les limitations de vitesse). | non | Déjà dans P21a. Par ailleurs, du ressort de la STIB. |
| | P21b : Reconnaître certains développements du réseau de trams comme point noir : | non | Déjà dans P3b, P3c et P21b. Le cadastre servira de base à la reconnaissance des points noirs. |
| | - Axes Lombard, Fossé aux Loups, Ecuyers (véhicules articulés, notamment les bus) | | |
| | - Terminus Esplanade | | |
| | - Nouvelle ligne de tram 9 (Avenue de l'Arbre Ballon et terminus à hauteur du square Palfijn) | | |
| | Bruit des transports – TC : P21 | | |
| | Favoriser le métro, plus efficace, moins bruyant, même si plus coûteux que les bus et les trams. (13) | non | Le développement du métro est fonction des besoins en termes de charge, d'efficacité, etc. (pas du bruit). |
| | Bruit des cars de tourisme qui stationnent dans la rue de Stalingrad. (22) | non | Déjà dans P7 et 20. |
| | Bruit des transports – Métro : P21 | | |
| | Demande de mur anti-bruit à la rue Aviateur Thieffry 60 à Etterbeek (Yvonne Marteaux – Etterbeek) | non | Déjà dans P3b, P3c et P21b. Le cadastre servira de base à la reconnaissance des points noirs. |
| Prescription 22 | | | |
| | Bruit des transports – Trains | | |
| | P22 : Trains entre la gare du midi et la gare de la Chapelle : matériel roulant bruyant, locomotive à l'arrêt et crissement du fait du tournant. (22) | non | Déjà dans P22. |



| Prescription 23 | | | |
|------------------------|--|-----|---|
| | Bruit des transports – Trains | | |
| | P23 : Lignes 1, 96 et 124. Implantation du TGV, du futur RER. Evénementiel, donc moins astreignant. (27) | non | L'indice événementiel n'est pas moins astreignant ; prend en compte la gêne réelle. |
| Prescription 24 | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P24 et suivants : Réfléchir à la modification des trajets aériens au profit de zones moins densément peuplées. | non | Déjà dans P24. |
| | 18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) | | |
| | P24 : Faire pression sur le pouvoir fédéral pour interdire les vols de nuit et réduire drastiquement les activités de l'aéroport. | non | Trouver un accord de coopération, pas nécessairement en supprimant les vols de nuit. |
| | 24 – SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité | | |
| | P24 : L'Etat fédéral signale que si la RBC venait à décider de réduire ses seuils de bruit, ceux-ci ne pourraient être respectés dans la pratique (trop de circonstances indépendantes de l'Etat fédérale). Toute nouvelle baisse des seuils ne ferait qu'aggraver le contentieux existant entre les différentes Régions et avec l'Etat fédéral. à Nécessité d'un accord de coopération. | non | Baisse des seuils non reprise dans le plan bruit. |
| | L'Etat fédéral rappelle que les routes aériennes ont été validées par le Conseil d'Etat (arrêt n°187.998 du 17/11/2008), en ce compris que l'option choisie a bien tenu compte des densités de population de la zone 3. L'Etat fédéral demande de retirer l'affirmation « <i>absence de prise en compte du critère de densité de population dans la détermination des routes</i> ». | non | Seules les routes concernant la 02/20 sont concernées par la décision du Conseil d'Etat qui fait référence à la densité de population de la zone 3 (=Oostrand, donc pas la RBC). Pour toutes les autres routes, ce point reste pertinent. |
| | Restriction des avions les plus bruyants : L'Etat fédéral souligne que l'aéroport national est l'un des aéroports qui présentent le plus de restrictions d'exploitation. De nouvelles restrictions ne pourraient pas être envisagées car l'EF est tenu de respecter la Directive européenne 2002/30. | non | Il est aussi possible d'essayer de respecter la Dir 2002/49. Par ailleurs, rien n'empêche une autorité nationale d'aller plus loin que les prescrits européens. |
| | 25 – Vlaamse Luchthavencommissie : P24 et suivants : | | |
| | La VLC confirme l'intérêt d'un accord durable entre le gouvernement fédéral et les régions. L'existence de normes de bruit différentes met une lourde hypothèque sur le fonctionnement de l'aéroport. | non | Déjà dans P24. De plus, seule la RBC dispose de normes (pas la RFI). |
| | Considérer les directives européennes 2002/49 et 2002/30 ensemble. | oui | Un rappel de ces deux directives est ajouté. |
| | La VLC est d'avis qu'il doit y avoir une harmonisation entre les différentes autorités concernées (méthodologie de travail, ...). | non | Compétence régionale. |
| | La VLC prône une approche intégrée de l'aviation et une évaluation simultanée des différents effets (mobilité, environnement, sociaux, économiques, ...). | non | Le plan Bruit est un plan à vocation environnementale. Son rôle et ses objectifs sont donc environnementaux. |
| | 26 – Brussels Airport Company : P24 et suivants : | | |
| | La BAC considère que l'approche du bruit généré par le trafic aérien est déséquilibrée par rapport à l'approche d'autres sources de nuisances sonores, et sur les conséquences qui en découlent pour la viabilité économique de l'aéroport. | non | Il existe des conventions relatives au bruit et aux vibrations avec les gestionnaires et exploitants d'infrastructures de transports en commun (STIB et SNCB) et des collaborations avec Bruxelles Mobilité, gestionnaire des infrastructures routières et co-auteur du plan Bruit. Le plan Bruit réitère la demande de la RBC d'accord de coopération en ce qui concerne le trafic |



| | | | |
|--|--|-----|---|
| | | | aérien survolant la RBC. De plus, le plan Bruit soutient une mobilité accessible pour le plus grand nombre et dont la pression environnementale sera la plus faible possible (en particulier en matière de bruit). |
| | La BAC reproche au projet de plan de ne pas avoir pris en compte l' approche équilibrée prévue par la Directive 2002/30, qui doit obligatoirement être examinée par l'autorité compétente en la matière lorsque sont prises de telles décisions impliquant une restriction d'exploitation . | non | Voir les différentes décisions juridiques, notamment celles du Conseil d'Etat (arrêts du 09 mai 2006) et de la Cour d'Appel (arrêt du 09 juin 2005, confirmé par la Cour de Cassation dans son arrêt du 21 décembre 2006). |
| | La BAC estime que la Région de Bruxelles-Capitale applique incorrectement les recommandations à long terme de l'OMS à des fins de répression stricte immédiate. | non | Voir les différentes décisions juridiques, notamment celles du Conseil d'Etat (arrêts du 09 mai 2006) et de la Cour d'Appel (arrêt du 09 juin 2005, confirmé par la Cour de Cassation dans son arrêt du 21 décembre 2006). |
| | La BAC considère que le projet de plan Bruit tient compte insuffisamment de l'intérêt socio-économique des activités aéronautiques. | non | Le plan Bruit est un plan à vocation environnementale. Son rôle et ses objectifs sont donc environnementaux. |
| | La BAC signale qu'un plan d'action ne peut être établi unilatéralement par une autorité s'il a des effets contraignants sur le niveau fédéral ou dans d'autres régions. | non | Voir les différentes décisions juridiques, notamment celles du Conseil d'Etat (arrêts du 09 mai 2006) et de la Cour d'Appel (arrêt du 09 juin 2005, confirmé par la Cour de Cassation dans son arrêt du 21 décembre 2006). De plus, le projet de plan Bruit a été soumis pour avis à l'EF et à la Région flamande. |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) : P24 et suivants : | | |
| | Nécessité de coopération entre l'Etat fédéral et les régions , dans la mesure où ces prescriptions ne peuvent porter atteinte à l'attractivité et au développement de l'Aéroport de Bruxelles-National, qui constitue pour Bruxelles un levier économique fondamental. | non | Déjà dans P24. |
| | Nécessité du respect du principe européen du « balanced approach » exigeant que le choix des mesures destinées à limiter les nuisances provenant du fonctionnement des aéroports soient appréciées en fonction de la balance entre les coût/bénéfices de ces mesures, évaluées en fonction des objectifs environnementaux poursuivis. | non | Déjà dans P24. |
| | Non discrimination entre transports aériens et les autres modes de transports (route et rail), tant en ce qui concerne les normes de bruits que les sanctions du dépassement de ces normes. | non | Voir les différentes décisions juridiques, notamment celles du Conseil d'Etat (arrêts du 09 mai 2006) et de la Cour d'Appel (arrêt du 09 juin 2005, confirmé par la Cour de Cassation dans son arrêt du 21 décembre 2006). |



| | | | |
|------------------------|--|-----|--|
| | 30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent) : P24 et suivantes : | | |
| | Fermer l'aéroport durant toute la nuit. Réduire le fret et le transport courrier. | non | Trouver un accord de coopération, pas nécessairement en supprimant les vols de nuit. |
| | 33 – Commune d'Evere : P24 et suivantes : | | |
| | Prendre en compte les effets du bruit des avions sur la santé (Voir rapport des médecins éverois et témoignages de patients) : appliquer le principe de pollueur-payeur (les coûts liés à la pollution sonore devraient être imputés aux responsables de la nuisance), conscientiser les décideurs sur le droit qu'a chaque individu de vivre dans un environnement sain. | non | Déjà dans P24. |
| | Bruit des avions : P24 et suivantes : | | |
| | Gêne importante. (8-10-12-15-21-23-27) Au point de déménager. (10) Notamment la nuit. (12-21-23) Et les WE. (21-23) | non | Déjà dans P25. |
| | Que faire ? (6-27) | non | Déjà dans P25. |
| | Etablir le ratio employés de l'aéroport flamands / bruxellois et l'appliquer pour les nuisances. Ceux qui profitent de l'activité économique « recevraient » les nuisances... (15) | non | Pas le champ du plan bruit. |
| | Bruit des hélicoptères (notamment ceux de la police) non évoqué dans le projet de plan Bruit. (21-27) | oui | P26 complétée. |
| Prescription 25 | | | |
| | 24 – SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité | | |
| | P25 : L'EF émet ses réserves sur un renforcement du contrôle de la mise en application de l'arrêté Avions de mai 1999. Les niveaux de bruit des avions ne dépendent pas uniquement du type d'appareil utilisé, mais aussi de la route, du chargement et des conditions climatiques. Celles-ci devraient être prises en compte dans la constatation et répression des infractions. La route de l'avion étant imposée par le contrôle aérien, la compagnie ne devrait pas être sanctionnée en fonction de la route suivie. | non | P25 parle d'un maintien des contrôles. Dans les différentes recours introduits par les compagnies aériennes, la relation de ces facteurs avec les infractions aux normes de bruit n'a pas été démontrée. |
| | L'EF reproche à Bruxelles Environnement – IBGE de pratiquer une progressivité dans les suivis de procédures et demande de fixer ce principe et les marges de tolérance dans une réglementation. | non | Difficulté de légiférer là-dessus. L'administration doit conserver une liberté d'appréciation (comme la Police et le Tribunal de Police, comme tout organisme de contrôle et de répression). |
| | L'EF indique que le gouvernement de la RBC devrait revoir son arrêté. | non | La RBC demande une révision des routes aériennes (P24). |
| | L'EF indique que sa priorité est et restera la sécurité. | non | N'appelle pas de commentaire. |
| Prescription 26 | | | |
| | 24 – SPF Mobilité et Transports – Cabinet du Secrétaire d'Etat à la Mobilité | | |
| | P26 : L'EF indique que ses services sont à disposition pour partager les informations dont ils disposent. | non | N'appelle pas de commentaire. |
| Prescription 27 | | | |
| | 20 – Commune d'Uccle | | |
| | P27 : Non prise en compte dans le projet de plan Bruit II des nuisances sonores liées au secteur de l' Horeca à Demande que le secteur de l'Horeca fasse l'objet d'un arrêté reprenant les conditions spécifiques pour l'exploitation de ces établissements (en ce compris les conditions Bruit). | non | Déjà dans P7 (bruit voisinage) P27 à 29 (HVAC) et P31 (musique) – réglementation existante ou en révision + voir proposition P7bis. |
| | 32 – Commune de Watermael-Boitsfort | | |
| | P27 : Etendre aux permis d'environnement de classe 2 et aux déclarations de classe 3. | non | Les formulaires pour les classes 2 et 3 existent. Volonté de ne pas complexifier les procédures. |



| | | | |
|------------------------|---|-----|---|
| | 33 – Commune d'Evere | | |
| | P27 : Etendre aux permis d'environnement de classe 2 et aux déclarations de classe 3. | non | Voir ci-avant |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P27 : Etendre aux permis d'environnement de classe 2. | non | Voir ci-avant |
| | 35 – Commune de Jette | | |
| | P27 : Etendre aux permis d'environnement de classe 2 et aux déclarations préalables. | non | Voir ci-avant |
| | 38 - Ville de Bruxelles : | | |
| | P27 : La Ville insiste sur le problème des terrasses Horeca situées en intérieur d'îlots résidentiels (nombreuses plaintes). Un cadre légal plus précis et des outils de contrôle et d'encadrement des établissements ayant reçu d'anciennes autorisations seraient les bienvenus. | non | Déjà dans P7 (bruit voisinage) P27 à 29 (HVAC) et P31 (musique) – réglementation existante ou en révision + voir proposition P7bis. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P27 : Manque de clarté, réécrire le 2 ^{ème} paragraphe. | non | Prescription claire |
| | P27 : Bruit des installations classées : Carrosserie (PV émis par la commune, Bruxelles Environnement pas de réaction). (28) | non | Pas de trace de PV de la commune. Cependant, il existe plusieurs dossiers dans le quartier. Faire une demande d'accès à l'information environnementale (via formulaire ad hoc) à la cellule juridique de la Police de l'Environnement. |
| Prescription 28 | | | |
| | 20 – Commune d'Uccle | | |
| | P28 : Non prise en compte dans le projet de plan Bruit II des nuisances sonores liées au secteur de l' Horeca à Demande que le secteur de l'Horeca fasse l'objet d'un arrêté reprenant les conditions spécifiques pour l'exploitation de ces établissements (en ce compris les conditions Bruit). | non | Déjà dans P7 (bruit voisinage) P27 à 29 (HVAC) et P31 (musique) – réglementation existante ou en révision + voir proposition P7bis. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P28 : Adapter le guide des bonnes pratiques à un public non professionnel afin de le rendre accessible aux petits exploitants n'ayant pas de service technique pour prendre en charge le suivi de la problématique. | non | La vulgarisation du guide n'est pas possible. Néanmoins, une information spécifique aux agents communaux sera donnée pour qu'ils puissent servir de relais. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P28 : Viser la mise en place de meilleurs technologies acoustiques. | non | Déjà dans P28. |
| Prescription 29 | | | |
| | 20 – Commune d'Uccle | | |
| | P29 : Si la commune doit réaliser des analyses acoustiques via des fonctionnaires habilités, prévoir un subside à leur engagement. | non | Pas prévu. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P29 : Inclure l'existence de choix alternatifs aux HVAC (en termes de nécessité d'existence et de localisation). | non | Repris dans la P28 (et le guide). |
| | 37 – Commune de St-Gilles | | |
| | P29 : Bruits liés aux hottes et systèmes d'extraction d'air en intérieur d'îlot pour lesquels il n'existe pas de réglementation spécifique. Une meilleure réglementation des normes HVAC serait opportune, les autorités communales étant relativement démunies face au développement anarchique de ce genre d'installations et aux nuisances sonores qu'une mauvaise implantation peut engendrer. | non | Réglementation IC : si > 20000m ³ /heure En deça, cela rentre dans la réglementation Bruits de voisinage. |
| | 38 - Ville de Bruxelles | | |
| | P29 : La Ville insiste sur le problème des terrasses Horeca situées en intérieur d'îlots résidentiels (nombreuses plaintes). Un cadre légal plus précis et des outils de contrôle et d'encadrement des établissements ayant reçu d'anciennes autorisations seraient les bienvenus. | non | Déjà dans P7 (bruit voisinage) P27 à 29 (HVAC) et P31 (musique) – réglementation existante ou en révision + voir proposition P7bis. |



| | | | |
|------------------------|---|-----|--|
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P29 : Ne pas être source de charges administratives supplémentaires. | non | Pas d'impact sur les entreprises et les privés. |
| Prescription 30 | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P30 : Réglementer les bruits de chantier semble difficile (tranches horaires, contrôle des valeurs limites). Il serait plus efficace de sensibiliser les entreprises de construction aux bonnes pratiques et de mettre en place des outils de recherche d'évolution des technologies existantes. | non | Le projet d'arrêté est en cours. Il a déjà fait l'objet d'arbitrage avec les principales fédérations professionnelles. Les deux outils (guide et arrêté) ont leur raison d'être. |
| | 18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) | | |
| | P30 : Limiter les nuisances des chantiers par des écrans anti-bruit . | non | Le projet d'arrêté est en cours. |
| | 30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent) | | |
| | P30 : Chantiers : Engins et modes opératoires silencieux et respect des horaires. | non | Déjà dans P30. |
| | 37 – Commune de St-Gilles : | | |
| | P30 : Bruits liés aux chantiers : Un renforcement de la législation et l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques dans ce domaine seront donc bienvenus en complément d'un renforcement du contrôle du respect des horaires de fonctionnement. | non | Déjà dans P30. |
| | 38 – Ville de Bruxelles : | | |
| | P30 : La Ville souhaite une réglementation accrue, efficace et réaliste du bruit des chantiers , ainsi qu'une capacité de contrôle importante et l'instauration d'un système d'amendes plus rapide que les amendes administratives existantes. | non | Déjà dans P30. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P30 : Favorable à l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques pour la gestion des bruits de chantier , satisfait qu'une collaboration existe avec la fédération professionnelle (Confédération Construction), demande d'élargir la collaboration à d'autres fédérations. MAIS s'oppose à un arrêté car serait inapplicable. De plus, des tranches horaires sont déjà prévues dans le titre 3 du RRU et la fixation de normes de bruit pour les chantiers compromettraient la liberté économique (arrêt Cour d'arbitrage n°29/96 du 15 mai 1996 interdit de fixer des normes de bruit pour les chantiers). | non | Le projet d'arrêté est en cours. Il a déjà fait l'objet d'arbitrage avec les principales fédérations professionnelles. Les deux outils (guide et arrêté) ont leur raison d'être. Le RRU ne fixe aucune règle sur les impacts environnementaux; les conditions fixées dans les déclarations de classe III n'ont pas de cadre de référence et forment une insécurité juridique; les chantiers en voirie sont exclus de la liste des installations classées. |
| | P30 – Bruit de chantier : Gêne. (4-21-ML Van Dam) Légiférer sur le bruit émis par les entreprises de construction (horaires par exemple). (4) L'arrêté est toujours au stade d'avant-projet depuis 3 ans. (21) Pas de sensibilisation, d'information des ouvriers travaillant sur les chantiers. (21) Viser les syndicats des immeubles où sont prévus des travaux, diffusion du guide de bonnes pratiques. (ML Van Dam) | non | Le projet d'arrêté est en cours. Il a déjà fait l'objet d'arbitrage avec les principales fédérations professionnelles. Les deux outils (guide et arrêté) ont leur raison d'être. |
| Prescription 31 | | | |
| | 20 – Commune d'Uccle | | |
| | P31 : Non prise en compte dans le projet de plan Bruit II des nuisances sonores liées au secteur de l' Horeca à Demande que le secteur de l'Horeca fasse l'objet d'un arrêté reprenant les conditions spécifiques pour l'exploitation de ces établissements (en ce compris les conditions Bruit). | non | Déjà dans P7 (bruit voisinage) P27 à 29 (HVAC) et P31 (musique) – réglementation existante ou en révision + voir proposition P7bis. |
| | 29 – BECI (Chambre de Commerce & Union des Entreprises de Bruxelles) | | |
| | P31 : Ne peut conduire à préjudicier au maintien des événements culturels et de divertissements qui caractérisent l' animation festive de Bruxelles . | non | Idem |



| | | | |
|------------------------|--|-----|--|
| | 37 – Commune de St-Gilles | | |
| | P31 : Tapage liés aux cafés, dancings . La commune demande de revoir les exigences en matière de surface liées à la classification des salles de spectacles et de danse. | non | Idem |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P31 : Ne pas porter préjudice au maintien d'évènements culturels. | non | Idem |
| | P31 – Bruit de la musique amplifiée : | | |
| | Dans les véhicules (tous genres confondus) : législation efficace, règlement de circulation précis, contrôles plus sévères, etc. (1) | non | Idem |
| | Dans les salles de sport. (8) | non | Idem |
| | Dans les cafés. (11) | non | Idem |
| | Dans les salles de spectacle, cinéma et autres évènements culturels. Propose que les salles informent sur les niveaux de bruit maximum admissibles chez elles. (21) | non | Idem |
| | P31 : Bruit des matchs de foot retransmis à toute heure sur grand écran dans les cafés (surtout gênant l'été). (22) | non | Idem |
| Prescription 32 | | | |
| | 18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique) | | |
| | P32 : Fixer une valeur limite de l'amplitude du son ne dépassant pas les 30 dB pour les sirènes (police, ambulances, ...). | non | Déjà dans P32. Domaine difficile à réglementer; hors compétence régionale. |
| | 37 – Commune de St-Gilles | | |
| | P32 : Bruits liés aux sirènes des fourgons vers la prison. | non | Déjà dans P32. |
| | 38 – Ville de Bruxelles : | | |
| | Réduire les nuisances sonores dues aux sirènes des véhicules d'urgence. | non | Déjà dans P32. |
| | P32 – Bruit des sirènes : Gêne importante, y compris la nuit. (1-2-8-12-17-21-28) Réglementation plus cohérente en fonction de l'heure, de la densité de trafic, de la fréquence, du volume et de la durée. (17) | non | Déjà dans P32. |
| | Bruit des alarmes privées (8-21) | non | Difficulté de légiférer en la matière. Hors compétence régionale. |
| Prescription 33 | | | |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P33-34 : Répercuter les campagnes de sensibilisation et d'information au niveau communal en association avec les acteurs de terrain. | non | Déjà dans P33 et P34. |
| Prescription 35 | | | |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P35 : Actualiser le vademecum du bruit routier. | non | Date de 2004. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P35 : Viser la mise en place de meilleurs technologies acoustiques. | non | déjà dans P35. |
| Prescription 36 | | | |
| | 36 – Commune d'Etterbeek | | |
| | P36 : La commune souhaiterait que la RBC réalise une enquête sur les deux-roues auprès de la population, ainsi que des mesures terrain afin de chiffrer l'impact d'un seul véhicule et conçoit une action concertée avec les autorités (nationales, régionales et locales). | non | Déjà dans P36. |
| | 38 – Ville de Bruxelles | | |
| | P36 : Utiliser l' écoscore pour déterminer les véhicules que doivent acheter les pouvoirs publics. | non | Déjà dans P36. |
| Prescription 37 | | | |
| | 31 – STIB | | |
| | P37 : La STIB rappelle qu'elle se conformera aux engagements mentionnés dans les conventions et dans le contrat de gestion. Ajouter un § « La Région financera les éventuels surcoûts d'investissement ». Prévoir des évaluations économiques préalables aux mesures, assorties d'un budget. | non | Du ressort du plan de gestion de la STIB. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P37 : Doit aussi concerner les véhicules des particuliers. | non | Déjà dans P36. |



| Prescription 38 | | | |
|------------------------|--|-----|---|
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P38 : Prévoir un mécanisme de primes sur le matériel ou les installations peu ou non bruyantes (récompenser par une prime les entreprises allant plus loin que la norme) à Etablir des critères et des seuils précis, permettant de déterminer dans quels cas il faut procéder à la taxation ou à l'attribution de la prime. | non | Il s'agit de la révision d'une taxe existante, il n'est pas prévu d'attribution de prime. |
| | 34 – Commune de Schaerbeek | | |
| | P38 : Au cas où une taxe sur le système de pollueur payeur est mise en place, elle doit s'accompagner de mesures d'informations claires. | non | Il s'agit de la révision d'une taxe existante. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P38 : Contradiction sur le fait de récompenser les installations les moins bruyantes ! (organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes (estiment que la mesure fiscale est non pertinente, et demandent une récompense) >< syndicats (pas dépense de l'argent public pour financer des installations moins bruyantes) | non | Il s'agit de la révision d'une taxe existante, il n'est pas prévu d'attribution de prime. |
| | Contradiction sur la taxe et le fait de taxer différemment d'une région à l'autre (syndicats (contexte spécifique de la RBC, donc taxation spécifique) >< organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes) | non | Idem |
| | Les organisations représentatives des employeurs et des classes moyennes demandent le dégrèvement progressif de la taxe (en cas de meilleures techniques disponibles). | non | Si changement d'installation, adaptation de la taxe (c'est plus la même installation, donc c'est plus la même taxe). |
| Prescription 39 | | | |
| | 31 – STIB | | |
| | P39 et suivantes : Viser aussi à aider financièrement les entreprises (privées et publiques) à réduire le bruit émis par leurs activités : aides à la réalisation d'audits acoustiques, aides à l'investissement (isolation ou innovation), incitants fiscaux. | non | Le seul incitant est la prime à l'isolation acoustique pour les logements. |
| | P39 et suivantes : Mauvaise isolation des tuyauteries d'eau d'une maison unifamiliale transformée en immeuble à appartement (et bruit de douche après 22h00). (3) | non | Déjà dans P41. |
| Prescription 40 | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P40 : Supprimer la norme d'isolation acoustique existe déjà au niveau fédéral et si la nécessité absolue d'effectuer d'adopter une réglementation à échelle régionale se faisait sentir, il faudrait alors procéder par voie d'accord de coopération afin de préserver une certaine clarté et cohérence sur les normes à respecter, et également éviter la concurrence régions. | non | La prescription prévoit d'évaluer la possibilité de transposer les normes. Compétence régionale et spécificité urbaine. |
| | 35 – Commune de Jette | | |
| | P40 : Imposer aux demandeurs de permis d'urbanisme de prévoir une isolation phonique des parois lors de la transformation d'un immeuble en appartements (intérieur et extérieur). | non | Déjà dans P40. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P40 : Réglementer la norme d'isolation acoustique n'est pas une compétence régionale, c'est une compétence fédérale (normes de produit) à supprimer cette prescription. | non | Il ne s'agit pas d'une norme de produit mais bien d'une norme visant la qualité des logements. |
| | AATL | | |
| | La direction des Monuments et Sites demande d'établir un principe d'exclusion pour les bâtiments faisant l'objet d'une protection patrimonial. | oui | P40 complétée. |
| | | | |
| | P40 : Norme NBN S01-400-4 : Informer les services d'urbanisme des communes de l'existence de cette norme. (28) | non | En principe, l'information des normes existantes se fait via les organismes reconnus en la matière (CSTC Antenne Normes). |



| <i>Prescription 41</i> | | | |
|------------------------|--|-----|---------------------------|
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P41 : Envisager de manière indissociable l'isolation acoustique et l'isolation thermique. La décision prise dans le cadre de l'isolation d'un bâtiment doit porter systématiquement sur les meilleures performances tant au point de vue thermique qu'acoustique. | non | Déjà dans P42. |
| | 38 - Ville de Bruxelles : | | |
| | P41 : Personnel délégué pour être un relais fiable entre les subsides, les nouvelles technologies et les citoyens et apporter des solutions spécifiques aux habitations. | non | Déjà dans P41. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P41 : Intégrer les données relatives aux exigences PEB dans la brochure « Rénovation acoustique ». | non | Déjà dans P41. |
| <i>Prescription 42</i> | | | |
| | 14 – Conseil de l'Environnement | | |
| | P42 : Simplifier au maximum le système de primes (énergie et bruit). | non | Déjà dans P41. |
| | P42 : Supprimer la condition d'accès à la prime (bâtiments de 30 ans minimum). | non | Déjà dans P42. |
| | 37 – Commune de St-Gilles : | | |
| | P42 : Il pourrait être intéressant d'adapter le montant des primes de rénovation acoustique aux revenus du demandeur. | non | C'est déjà le cas. |
| | 40 – Conseil Economique et Social | | |
| | P42 : Le mécanisme de subsidés à l'isolation acoustique doit être inspiré du système de primes Energie afin d'être efficace. Réaliser un lien systématique avec la PEB lors de l'octroi de primes afin de favoriser les isolants qui sont performants aux deux points de vue. | non | Déjà dans P42, dernier §. |
| | P42 – Subsidés à l'isolation acoustique : Favoriser les subventions à l'isolation acoustique (et thermique). (6) | non | Déjà dans P42. |
| | P42 - Contradiction entre isolation acoustique et PEB point de vue ventilation intégrée aux châssis. (28) | non | Déjà dans P42 et P35. |



7. Synthèse

Résultats de l'enquête publique du 15 octobre au 31 décembre 2008

| | |
|--|--|
| Avis demandés | 14 organismes |
| Demandes d'informations | 3 particuliers |
| Présentations | Commission Régionale de la Mobilité (06/11/2008) Conseil de l'Environnement (12/11/2008) Conseil Economique et Social (20/11/2008) Commission de Mobilité de la commune d'Evere (19/11/2008) Ville de Bruxelles (16/12/2008) |
| Audience publique | 22/01/2009 - 10 participants |
| Avis reçus | 4 organismes de la Région de Bruxelles-Capitale 4 organismes hors Région de Bruxelles-Capitale 9 communes 2 associations 20 particuliers dont 1 avocat 1 pétition (signée par 7 personnes) |
| Questionnaire (<i>distribué lors de l'EP, dépouillé par IPSOS</i>) | 2112 questionnaires papier 419 questionnaires Internet |
| Sondage téléphonique (<i>sur base du questionnaire EP, réalisé par IPSOS</i>) | 611 répondants habitant la Région de Bruxelles-Capitale, échantillon représentatif de la population bruxelloise. |

Méthodologie

Toutes les remarques et observations émises lors de l'enquête publique et de l'audience publique ont été prises en compte.

Celles-ci ont été ventilées entre les différentes prescriptions du projet de plan.

Il a alors été procédé à l'analyse de la pertinence des remarques.

En fonction de cette analyse, des modifications du plan ont été envisagées.

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 n'était pas le bon levier. Cela sortait de son champ d'application.



INFOS



02 775 75 75
www.bruxellesenvironnement.be

Editeurs responsables : J.-P. Hannequart & E. Schamp
Gulledelle 100 – 1200 Bruxelles

