



Bruxelles Environnement Plan Quiet Brussels
Site de Tour et Taxis
Avenue du Port 86C/3000
1000 Bruxelles

15/12/2018

Objet : Avis sur le plan Quiet.Brussels

Mesdames, Messieurs

Le GAQ, comité du quartier européen, félicite la région d'avoir développé un plan de lutte contre le bruit, qui par ailleurs est accompagné d'une étude sur les incidences environnementales (RIE) du plan.

En effet comme le plan le mentionne, le bruit est un facteur assez méconnu de la santé et du bien-être de la population et le plan va tenter à y remédier.

Cependant le GAQ voudrait aussi faire part de certaines inquiétudes des habitants par rapport à ce plan :

1. Parmi les 9 thèmes le plan vise à réaliser des zones de confort. Le GAQ trouve la notion très inquiétante car s'il y aura des zones de confort, il y aura nécessairement aussi des zones laissées pour compte. Et donc, plutôt que soutenir un apaisement social - liée à une amélioration de la santé et du bien-être - le plan risque de formaliser, renforcer, introduire des iniquités sociales. En effet les citoyens qui vivent dans des zones de confort connaîtront une amélioration de leurs conditions de vie au détriment des autres, car le surplus de bruit - en très grande partie liée au transport - sera redirigé vers les zones de non-confort. Nous sommes tout à fait contre cette vision du plan et demandons qu'elle soit révisée pour inclure une dimension très forte d'équité devant le bonheur.
2. Le RIE souligne à juste titre la dépendance du plan Quiet.Brussels par rapport au plan GoodMove (RIE, Fiche 1 : Bruit et politique de mobilité, p. 59). Sur ce problème, les mesures proposées pour atténuer les risques paraissent à la fois trop limitées et trop générales : "*(....) d'une part rendre les actions du Plan Quiet.Brussels plus indépendantes du futur plan GoodMove et d'autre part s'assurer de la bonne mise en œuvre du futur plan GoodMove*". Que signifie "*rendre les actions du plan Quiet.Brussels plus indépendantes du futur plan GoodMove*" ? Alors que plusieurs des mesures envisagées dans le plan GoodMove se retrouvant dans le plan Quiet.Brussels, comme les contrats locaux de mobilité, la ville 30, etc., sont toutes des actions qui sont de nature à réduire le bruit routier. L'articulation entre ces deux plans et par ailleurs



aussi le PRDD, doit être approfondie. Tous ces projets de plan ont été écrits en parallèle pour ce qui concerne les mesures relatives au bruit des transports. Que pourrait être l'effectivité du plan Quiet.Brussels si le plan GoodMove tarde à être adopté et à être mise en œuvre ? Ces questions doivent être abordées et des mesures pour y répondre doivent être prévues.

3. Bruit des activités économiques, industrielles et des installations classées. Et les chantiers ?
Le RIE indique que l'on distingue le bruit des installations classées du bruit du voisinage lorsque l'installation ou l'activité en cause nécessite l'obtention d'une autorisation (permis ou déclaration) (p. 41). La législation en matière d'installations classées exclut les chantiers. Ils sont pourtant la source de nombreuses nuisances, notamment sonores, dans toute la Ville. Les chantiers de démolition sont particulièrement pénibles. En outre, ces chantiers sont la plupart du temps accompagnés de dérogations horaires et d'un ballet de conteneurs dès 4 h 30' - 5 h du matin. Pire, la commission de coordination des chantiers de la RBC, où les riverains ne sont pas représentés, autorise des chantiers de démolition lourde à travailler la nuit afin d'éviter de déranger parfois même une voie latérale d'un grand axe de circulation (en réalité peu fréquentée la nuit). De telles situations ne devraient pas exister. L'un des moyens d'y pourvoir serait d'imposer un permis d'environnement aux entreprises de démolition plutôt qu'une simple déclaration à la commune. Par ailleurs, la commission de coordination des chantiers devrait être obligée de considérer l'impact sonore des chantiers, surtout la nuit.
4. Bruit de voisinage et bruit de la vie publique (actions liées au bruit émis par les équipements publics et la diffusion de son amplifié).
Le bruit de voisinage au sens courant du terme doit être distingué du bruit en provenance de salles et établissements qui organisent des loisirs accompagnés de son amplifié, bruit qui débordent très souvent sur la voie publique. Dans ce dernier cas, on a affaire à une activité économique et à des exploitants vis-à-vis desquels les amendes ne sont pas dissuasives. Ici nous sommes face à de véritables lobbys (lobby de la nuit, lobbys de l'alcool,...), accompagnés bien souvent de conflits d'intérêt, sinon de corruption. Les abus de ces activités sont parfois tolérés sous prétexte de "conserver l'attractivité et la vie en Région de Bruxelles Capitale" (RIE, p. 88). La liberté d'entreprendre devrait rester limitée par les règles d'ordre public qui doivent être respectées ou que l'autorité doit faire respecter. En l'espèce par des impératifs de santé publique, surtout la nuit.
5. La fiche 17 du RIE et l'action 44 proposée dans l'avant-projet de plan insistent sur les responsabilités qui incomberont aux communes : "*En partenariat avec BE, les communes devront donc élaborer des plans bruit à l'échelle communale ou locale et désigner une personne de référence. BE, par le biais d'une convention avec les communes et d'un portail bruit, aidera et accompagnera la prise en compte du bruit dans les projets de contrats locaux de mobilité, de contrats de quartier et l'élaboration des règlements communaux. Le suivi des plaintes sera effectué en collaboration afin de permettre l'assainissement rapide des points noirs par les communes*" (RIE, p. 90). Quant aux risques, le RIE mentionne : "*Enfin, l'implication de chaque commune risque de ne pas être la même suivant leur volonté d'engagement. La région devra trouver un moyen de s'assurer du partenariat de chacune*". En effet la Ville de Bruxelles ne désigne pas d'agents communaux (formés par BE) pour effectuer les contrôles nécessaires en matière de bruit des établissements, salles de spectacles, discothèques etc. bien que ce soit prévu par l'article 5 du Code de l'inspection. Comment ce nouveau plan va-t-il rappeler cette obligation des communes.



6. La question des plaintes et des sanctions. Le plan ne prévoit pas un renforcement d'un mécanisme de plainte pour permettre aux habitants de signaler et faire remédier à des situations récurrentes d'excès de bruit. Le RIE (Fiche 1, p. 59) aborde la question de sanctions éventuelles : le plan ne prévoit pas de renforcement des sanctions en cas de bruits induits par le comportement de certains usagers (utilisation intempestive du klaxon, accélération brusque, etc.) ou l'utilisation de véhicules très bruyants (motos, cyclomoteurs débridés, etc.) qui peuvent pourtant être très gênants et constituer un facteur de stress important. Le plan prévoit la sensibilisation en l'action 4 (voir fiche 11). Malheureusement, la sensibilisation ne suffit souvent pas, d'autant plus que la police est très peu présente dans les rues et verbalise très peu les excès des conducteurs. Les excès de vitesse non plus ne sont pas verbalisés et les zones 30 très mal respectées. L'usage des motos mériterait une campagne spécifique, pour avertissement dans un premier temps. Les mêmes remarques valent pour d'autres excès en matière d'émission de bruits, en particulier la nuit. Si les amendes sont inférieures au profit retiré (notamment sur les terrasses de bars, cafés, etc.), la violation des règles se perpétuera.

Le GAQ remercie la commission de concertation pour son attention et voudrait être entendu lors de l'audience publique prévue le 8 janvier 2018.

Hannes Frank
Président