

Société des
Transports
Intercommunaux de
Bruxelles
Avenue de la Toison d'Or 15
1050 Bruxelles
Porte de Namur
T.V.A. : BE 0247.499.953
RC Bruxelles 664 522

Avenant à la Convention Environnementale

Entre la Région de Bruxelles-Capitale

et

La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

Relative aux bruits et vibrations en date du 25/06/2004

Avenant visant les bruits et vibrations générés par l'exploitation des BUS



Considérant le contrat de gestion entre la Région de Bruxelles Capitale et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles 2007-2011

Considérant la convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la S.T.I.B. relative aux bruits et vibrations en date du 25/06/2004 ;

Considérant le Plan Bruit de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Considérant l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain visant à transposer la directive 2002/49/CE ;

Considérant la priorité 8 du Plan Régional de Développement (PRD) approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale de guider les résidents et les visiteurs de la région vers des modes de transports plus respectueux de la ville et de l'environnement ;

Considérant la priorité 9 du PRD, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale, visant d'une part à réduire de 20% le volume de trafic routier à l'horizon 2010 et d'autre part à améliorer le cadre de vie notamment par une réduction des nuisances sonores ;

Considérant le Plan Régional des Déplacements, appelé « Plan IRIS », du 1er octobre 1998 qui met en avant la nécessité de réduire la pression automobile sur la Région par un transfert modal ;

Considérant qu'il est indispensable de trouver un équilibre harmonieux entre d'une part la fonction de transport public, nécessaire à l'essor de la Région de Bruxelles-Capitale et la viabilité de sa mobilité et d'autre part la tranquillité et la santé des riverains;

Considérant le « manuel de bonnes pratiques pour un réseau performant » de la STIB ;

Considérant le programme VICOM approuvé par le Gouvernement le 23 mars 2006 ;

Considérant les points précédents, un avenant « BUS » à la convention environnementale relative aux bruits et vibrations entre le STIB et la Région de Bruxelles-Capitale se justifie et doit s'articuler sur les 4 axes d'action suivants :

- La définition d'indicateur(s) et de seuils limites de bruit pour les bus;
- La gestion des plaintes;
- La réalisation d'un cadastre du bruit du trafic routier;
- Des actions préventives et curatives.

Ces principes seront repris par le 2^{ème} plan de lutte contre le bruit de la Région de Bruxelles Capitale.

Article 1 - Champ d'application et portée

Le présent avenant porte sur le bruit et les vibrations provoqués par le trafic de bus de la S.T.I.B., de jour comme de nuit, en circulation et à l'arrêt sur le réseau de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'ensemble des infrastructures et matériels roulants actuels et futurs.

Article 2 – Détermination des objectifs de qualité

L'IBGE prendra en charge, en collaboration avec la STIB, un programme de recherche visant à définir et à optimiser une méthodologie de mesure et d'analyse permettant d'identifier l'impact acoustique et vibratoire spécifique au trafic de bus en Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude aidera à identifier le bruit spécifique des différents véhicules en service dans différentes conditions de circulation et de revêtement routier.

Outre les indicateurs L_{den} et L_n définis dans la directive européenne 2002/49/CE, l'IBGE et la STIB définiront, sur base de la méthodologie qu'ils auront validée, un (des) indicateur(s) de bruit des bus et les seuils qui y seront associés en utilisant les mêmes périodes que celles préconisées dans la directive. Ce programme de recherche sera réalisé en 2008. La STIB sera associée à la préparation du cahier des charges de l'étude.

En tout état de cause, les valeurs seuils valables pour le trafic routier du plan bruit sont d'application.

Concernant les vibrations, la norme DIN 4150-2 constitue la référence en vigueur.

Article 3 - Etat général de la situation

Un cadastre du bruit « réseau routier », reprenant les voitures, les bus et les camions, sera réalisé par l'IBGE conformément à l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 et en application de la Directive 2002/49/CE.

La STIB s'engage à fournir, à titre confidentiel, les informations nécessaires à ce cadastre. Celui-ci sera réactualisé tous les 5 ans. Le premier sera finalisé en 2008. L'IBGE tiendra compte des données fournies par TEC et De Lijn.

Remarque : la directive et l'ordonnance n'imposent pas de date pour les scénarii tendanciels et volontaristes. La date de 2015 a été choisie en correspondance avec la mise en œuvre du RER.

Article 4 - Gestion bilatérale et transparente des plaintes

Un système commun de gestion des plaintes bruit-vibrations des transports en commun sera mis en œuvre dans un délai de 6 mois. Il comprendra :

- la possibilité d'introduire une plainte par courrier ou via les sites Internet de l'IBGE, de Bruxelles-Mobilité, de la STIB ou de leur Cabinet respectif ;
- la possibilité pour tous les acteurs ci-dessus d'avoir une information sur le suivi « en temps réel » de chaque plainte ;
- un comité IBGE, STIB et Bruxelles-Mobilité se réunira au minimum 1 fois par an pour analyser les plaintes et le suivi qui aura été donné.

La mise en œuvre de cet outil sera coordonnée par un groupe de travail IBGE-STIB. Celui-ci devra, entre autre, définir l'acheminement des plaintes écrites et la méthode de gestion/accès de la base de données en fonction des possibilités techniques (informatique).

Article 5 - Actions préventives

Les partenaires de la présente s'engagent à mettre en œuvre les actions préventives suivantes :

Pour la STIB :

- détailler les chapitres bruit et vibrations dans les Rapports d'Incidence lors de l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme pour la réalisation d'un aménagement spécifique aux bus dans une voirie communale. Le type de revêtement routier y sera particulièrement détaillé. L'étude visée à l'article 2 contribuera à apporter des éléments d'appréciation à intégrer dans les notes et rapports visés;
- poursuivre l'acquisition de nouveaux véhicules en apportant une attention particulière aux critères environnementaux notamment et tels que décrits à l'article 60.3 (réduire le bruit et les vibrations) du contrat de gestion 2007-2011. Ces spécifications, les impératifs d'entretien et l'évolution des conditions sur le marché des bus, déterminent la politique de renouvellement du parc de véhicules et l'âge moyen idéal pour l'ensemble de la flotte. A ce stade, la STIB se fixe comme objectif de stabiliser cet âge moyen à 6 ans en 2011, en cohérence avec le plan d'investissement constituant l'annexe 10 dudit Contrat de gestion.
- lors des futurs appels d'offre de matériel roulant, une attention particulière sera accordée aux dispositions permettant de favoriser l'acquisition de bus dont la performance acoustique est satisfaisante;
- ces dispositions seront mises en œuvre en conformité avec les dispositions reprises au Contrat de Gestion.

Pour l'IBGE :

- soutenir et favoriser la pose de revêtements favorables sur le plan acoustique en voirie dans le cadre des procédures d'obtention de permis d'urbanisme ;
- soutenir la STIB dans le cadre de projets d'aménagement de sites propres et autres structures visant une fluidification du trafic des transports publics. Dans ce domaine, l'IBGE soutiendra la conformité légale de mise en œuvre des ralentisseurs de vitesse ;
- utiliser son pouvoir d'influence dans l'élaboration de normes et directives européennes pour susciter la mise en place de normes techniques d'émissions de bruit pour les autobus urbains.

Pour Bruxelles-Mobilité :

- détailler les chapitres bruit et vibrations dans les Rapports d'Incidence lors de l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme pour la réalisation d'un aménagement spécifique aux bus dans une voirie régionale. Le type de revêtement routier y sera particulièrement détaillé ;
- tenir compte du critère bruit lors du choix des revêtement et aménagements routiers ;
- accélérer le programme de télécommande des feux aux carrefours par les transports en commun.
- Mettre en œuvre par priorité les projets du programme VICOM en voirie régionale

Article 6 - Actions curatives

Les points du réseau bus de la STIB faisant l'objet d'un article 10 (ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain) ou ceux identifiés comme problématiques sur base du cadastre du bruit, suivront le protocole suivant :

1. l'IBGE réalise le diagnostic acoustique et si besoin évalue le ressenti des riverains
2. l'IBGE valide ou non le point noir sur base des seuils d'intervention définis à l'article 2 de la présente
3. si il y a validation :
 - la STIB et l'IBGE formulent des propositions en concertation avec le gestionnaire de la voirie ;
 - le cas échéant, le gestionnaire de la voirie est invité à procéder aux réaménagements ;
 - l'IBGE réalise un diagnostic acoustique après mise en œuvre des propositions, y compris le ressenti des riverains.

Un rapport d'évaluation, conjoint IBGE-STIB, faisant le bilan de ce programme de gestion des points noirs sera publié tous les 2 ans.

Article 7 – Mesures préventives de gestion du transport urbain bus

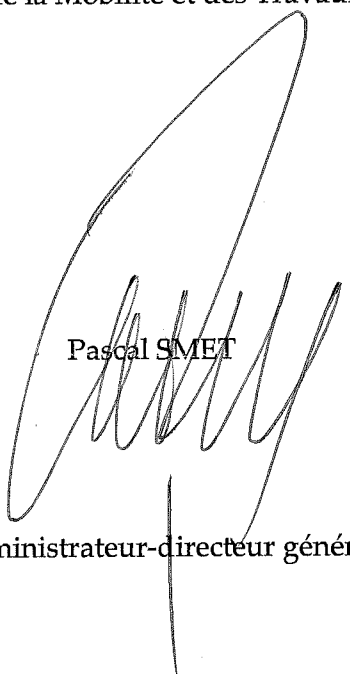
La STIB s'engage, à mettre en œuvre, dans le cadre de son programme « Bus 2009 », les mesures suivantes :

- L'ensemble des chauffeurs de bus suivront une formation à la conduite douce dans un délai de 5 ans maximum à partir de janvier 2008. Cette formation mettra l'accent sur l'anticipation des freinages et la douceur des accélérations en conduite quotidienne.
- La formation à la conduite douce sera intégrée à la formation de base des nouveaux conducteurs en vue de l'obtention du Certificat d'Aptitude Professionnelle
- Le règlement d'exploitation ainsi que des rappels et contrôles réguliers rappelleront qu'au terme de l'article 8.6 du Code de la Route, les conducteurs doivent veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort, sauf en cas de nécessité. Ce dispositif est particulièrement important pour les temps d'attente aux terminus. En outre, il sera examiné dans quelle mesure des dispositions spécifiques peuvent être prises en la matière en fonction des différents types de bus et de leurs caractéristiques techniques.
- Une attention particulière sera accordée au respect des vitesses réglementaires, au moyen de contrôles ponctuels réalisés par la STIB sur son réseau.

Fait à Bruxelles le 29 février 2008, en 2 exemplaires français.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,
Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

La Ministre de l'Environnement,



Pascal SMET



Evelyne HUYTEBROECK

L'Administrateur-directeur général,

Pour la S.T.I.B.,

Le Président du Conseil d'Administration,



Alain FLAUSCH



Eric VERREPT

Pour l'I.B.G.E.,
Le Directeur général,

Pour Bruxelles-Mobilité,
Le Directeur général,



Jean-Pierre HANNEQUART



Jean-Claude MOUREAU,