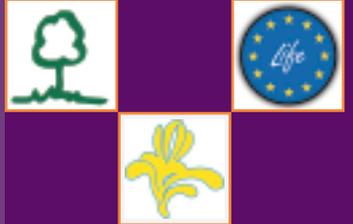




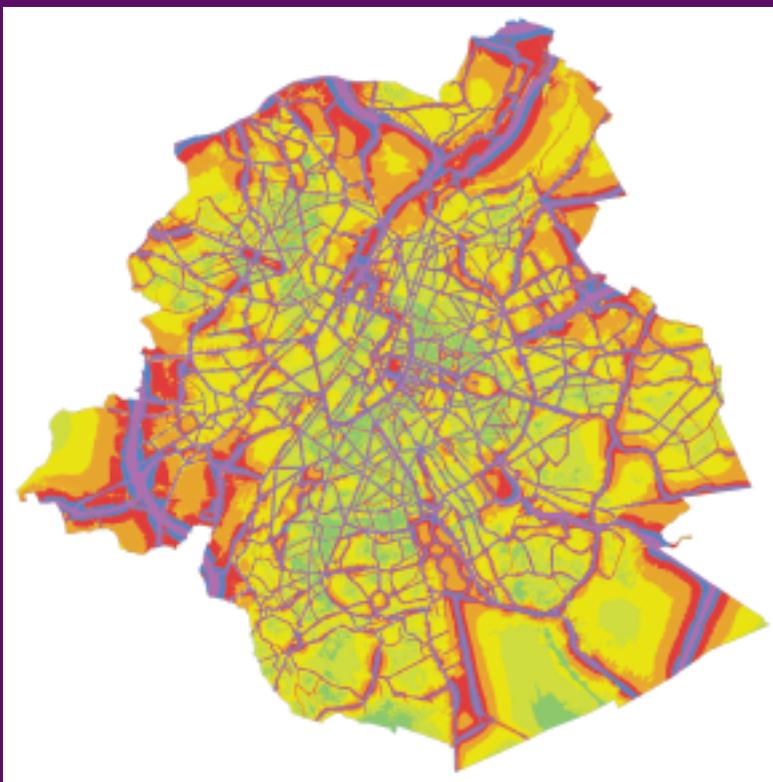
VADEMECUM DU BRUIT ROUTIER URBAIN



Le Cadre Légal



Carte d'exposition au bruit en Région de Bruxelles-Capitale



Niveau moyen annuel selon Indicateur de bruit Lden (Day-Evening-Night)

Lden	
<=45 dB(A)	Très calme
45-50 dB(A)	
50-55 dB(A)	Calme
55-60 dB(A)	
60-65 dB(A)	Bruyant
65-70 dB(A)	
> 70 dB(A)	Très bruyant



Source: IBGE, Uhois 2002

# CLEF DE LECTURE



La fiche consiste en un texte ordonné et continu sur sa partie de droite.  
Les encadrés de la partie de gauche apportent un complément d'information.



Le lecteur peut se reporter à l'encadré situé sur la page de gauche constituant un complément d'information au texte figurant en **CARACTÈRES GRAS**, en **MAJUSCULES** et en **MAUVE**.



Le lecteur peut se reporter à la fiche x spécifiée au centre du pictogramme pour de plus amples informations.

Texte <sup>x</sup>

Les chiffres x en exposant renvoient aux ouvrages référencés en fin de fiche.

**Texte**

Mise en évidence d'une notion ou d'un élément important.

**Texte**

Mot ou concept suivi de sa définition.

(X)

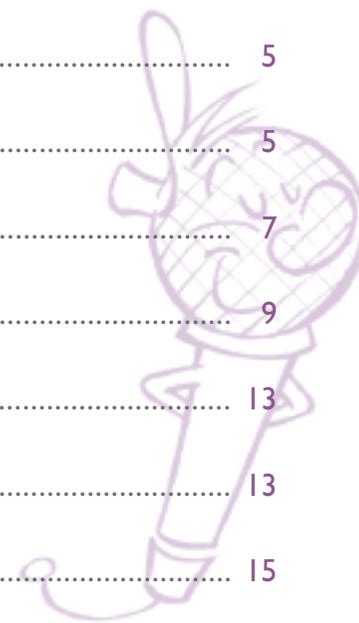
Les chiffres romains renvoient aux textes législatifs listés en fin de fiche.



# TABLE DES MATIÈRES



Introduction .....	3
Le contexte Européen .....	5
Premières directives européennes (1970-1992) .....	5
Le Livre Vert : politique future de lutte contre le bruit (1996) .....	7
Directives faisant suite au Livre Vert (2000-2002) .....	9
Le contexte Belge .....	13
Législation fédérale .....	13
La Région de Bruxelles-Capitale .....	15
La Région Flamande .....	19
La Région Wallonne .....	19





# INTRODUCTION



La fiche précédente a montré que le bruit avait de nombreux effets néfastes sur la santé. Les gouvernements ainsi que la Communauté européenne ont récemment pris conscience de cette problématique. Les réglementations en matière de bruit sont donc en cours d'élaboration ou d'actualisation.

Parmi les questions pouvant être posées au sujet de la législation du bruit, on trouve notamment les suivantes :



- ♪ Quelle est la politique suivie par la Communauté européenne en matière de normes acoustiques ?
- ♪ Quelle est l'origine de l'ouvrage "Livre Vert de la politique future de lutte contre le bruit" et qu'a-t-il engendré ?
- ♪ Existe-t-il des normes applicables au bruit routier en Belgique et si oui, quelles sont-elles ?
- ♪ Quelle est la politique de la Région de Bruxelles-Capitale en matière de bruit ?

Cette fiche s'attarde essentiellement sur les textes de lois en rapport avec le bruit routier. Certains textes législatifs sont repris dans leur intégralité dans l'ouvrage technique.

## DIRECTIVE RELATIVE AU NIVEAU SONORE ADMISSIBLE ET AU DISPOSITIF D'ÉCHAPPEMENT DES VÉHICULES À MOTEUR : ÉVOLUTIONS

Depuis la création en 1970 de la “directive visant le rapprochement des législations des Etats membres concernant le niveau sonore admissible et le dispositif d'échappement des véhicules à moteur”, de nombreuses modifications ont été apportées. Celles-ci vont dans le sens d'une diminution progressive des niveaux sonores admissibles.

Les valeurs limites du niveau sonore imposées par catégorie de véhicules sont synthétisées dans le tableau suivant (I).

	Valeurs de l'indice $L_{Amax}$ exprimées en dB(A)			
	1970	1977/1981	1984	1992 (actuellement en vigueur)
Véhicules destinés au transport de personnes, pouvant comporter au maximum 9 places assises, y compris celle du conducteur	82	80	77	74
Véhicules destinés au transport de personnes, comportant plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, et ayant un poids maximal autorisé n'excédant 3,5 tonnes : - avec moteur d'une puissance inférieur à 150 kW - avec moteur d'une puissance égale ou supérieur à 150 kW	84	81	80	78
	84	81	83	80
Véhicules destinés au transport de marchandises ayant un poids maximal autorisé excédant 3,5 tonnes : - avec un moteur d'une puissance inférieure à 75 kW - avec un moteur d'une puissance supérieure à 75 kW mais inférieure à 150 kW - avec un moteur d'une puissance supérieure à 150 kW	89	86	81	77
	89	86	83	78
	89	86	84	80

Ces valeurs d'émissions sont mesurées à une distance de 7,5 m du lieu de passage d'un véhicule dont le régime du moteur est stabilisé au  $\frac{3}{4}$  de sa puissance maximale.

Pour information, la directive 97/24/CE (III) donne les valeurs limites du niveau sonore pour les deux-roues motorisés.



# LE CONTEXTE EUROPÉEN



**1970** : Directive niveau sonore admissible des véhicules à moteur

Vingt pour cent de la population de l'Union Européenne, soit 80 millions de personnes, vit dans des zones dont le niveau sonore est jugé nuisible pour la santé<sup>1</sup>. Le bruit arrive parmi les premières plaintes des européens concernant leur cadre de vie.



**1993** : 5<sup>e</sup> programme d'action en matière d'environnement

## PREMIÈRES DIRECTIVES EUROPÉENNES (1970 - 1992)

Durant plus de vingt ans, à compter de 1970, la Communauté a émis des directives fixant les niveaux maximums autorisés à la source (bruit à l'émission) pour les véhicules, les trains, les avions et certaines machines lors de leur mise en vente. Par contre, aucune norme applicable au bruit dans l'environnement (bruit à l'immission) n'a été définie durant cette période. La problématique des nuisances à l'immission n'a donc pas été la première des préoccupations du législateur.

**1996** : Le Livre Vert

A titre d'exemple, la première directive (III) concernant le **BRUIT DE LA CIRCULATION**, adoptée en 1970, a défini des niveaux sonores admissibles à l'émission de différents types de véhicules.

**1997** : Résolution de la Commission allant dans le sens des actions du Livre Vert



Le **cinquième programme européen** d'action en matière d'environnement de 1993 a quant à lui inversé cette tendance en fixant certains objectifs à atteindre en matière d'exposition au bruit pour l'an 2000. Dans ce cadre et dans le but d'harmoniser la législation des Etats membres, la Commission Européenne publie en 1996 un ouvrage intitulé "Livre Vert : La politique future de lutte contre le bruit" (IV).



**2002** : Directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

8

## LES ACTIONS PROPOSÉES PAR LE LIVRE VERT

Le Livre Vert fait un état des lieux du bruit dans l'environnement et passe en revue les mesures prises par les Etats membres. Les grandes lignes d'action suivantes sont proposées:

- ♪ harmoniser les méthodes d'évaluation de l'exposition au bruit par un échange d'informations et l'établissement d'une cartographie du bruit, puis fixer des valeurs cibles accompagnées des mesures nécessaires pour les atteindre;
- ♪ réduire le bruit de la circulation, notamment celui produit par les pneumatiques et promouvoir des revêtements plus silencieux;
- ♪ encourager les Etats membres à réduire par voie législative le bruit ferroviaire;
- ♪ favoriser la construction d'aéronefs moins bruyants et adopter des plans d'occupation des sols protégeant les riverains;
- ♪ simplifier la législation concernant la limitation des émissions de certaines machines fonctionnant à l'air libre et prévoir un étiquetage sur celles-ci des valeurs limites à l'émission.



## LES DÉCISIONS DE LA RÉOLUTION DE JUIN 1997

La résolution de la Commission de juin 1997 encourage les mesures de réduction du bruit à la source, la réalisation d'études sur les effets du bruit sur la santé et son coût social. Les résolutions suivantes sont prises :

- ♪ l'établissement de méthodes communes de mesures et de calculs pour l'évaluation du bruit et la détermination d'indices communs d'exposition, aussi bien diurnes que nocturnes;
- ♪ l'élaboration de cartes d'exposition au bruit;
- ♪ une planification appropriée des sols.





## LE LIVRE VERT : POLITIQUE FUTURE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT (1996)

**1970** : Directive niveau sonore admissible des véhicules à moteur

**1993** : 5<sup>e</sup> programme d'action en matière d'environnement

**1996** : Le Livre Vert

**1997** : Résolution de la Commission allant dans le sens des actions du Livre Vert

**2002** : Directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Le **Livre Vert** trouve son origine dans la volonté de stimuler le débat public sur la politique future de réduction du bruit et de porter la lutte contre le bruit à un niveau plus élevé dans l'échelle des priorités législatives.

Le livre explique que, même si l'action législative et le progrès technique ont permis de réduire le bruit à l'émission des véhicules, aucune amélioration significative des taux d'exposition au bruit routier n'en est résultée. En effet, l'augmentation du trafic, son étalement dans le temps et dans l'espace ainsi que le développement des activités de loisirs et de tourisme ont compensé en partie les effets bénéfiques de la légifération et du progrès technique.

Plusieurs **ACTIONS** sont **PROPOSÉES PAR LE LIVRE VERT**. Elles visent à réduire différents types de bruit (bruit routier, bruit ferroviaire, etc.) mais également à améliorer la qualité et le caractère comparatif des informations relatives au bruit disponibles au sein de chaque pays membre.

En juin 1997, la Commission s'appuie sur le Livre Vert pour adopter **UNE RÉOLUTION** (V) allant dans le sens des actions proposées dans l'ouvrage. Une directive-cadre sur la réduction du bruit ambiant est demandée dans les plus brefs délais par cette **résolution**. Cette directive a été adoptée en mars 2002 sous le nom de "directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement" (voir infra).



## VALEURS LIMITEES D'ÉMISSIONS SONORES POUR LES PNEUMATIQUES

Voici, à titre d'exemple, les valeurs limites d'émissions sonores pour les pneumatiques des voitures de tourisme.

Grosseur nominale du boudin (pneu) en mm	Valeurs limites en dB(A)
$\leq 145$	72
$> 145 \leq 165$	73
$> 165 \leq 185$	74
$> 185 \leq 215$	75
$> 215$	76

Ces valeurs sont valables jusqu'au 30 juin 2007. La directive prévoit d'autres valeurs dégressives jusque mi-2009. La directive donne également des valeurs limites pour les pneumatiques des véhicules utilitaires et détaille les conditions de mesures de ces niveaux sonores.





## DIRECTIVES FAISANT SUITE AU LIVRE VERT (2000-2002)

**1970** : Directive niveau sonore admissible des véhicules à moteur

**1993** : 5<sup>e</sup> programme d'action en matière d'environnement

**1996** : Le Livre Vert

**1997** : Résolution de la Commission allant dans le sens des actions du Livre Vert

**2002** : Directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Quelques directives traitant de la problématique du bruit, adoptées entre 2000 et 2002, ont succédé au Livre Vert. Il s'agit notamment :

- ♪ d'une directive fixant des émissions sonores pour les matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments (VI). Ce texte a été adopté au cours de l'année 2000 et a été transposé en droit belge en 2002 (VII);
- ♪ d'une directive propre aux pneumatiques roulant sur la chaussée (2001) (VIII);
- ♪ d'une directive visant à réduire le bruit des aéroports via notamment l'obligation de respecter certaines normes acoustiques (2002) (IX);
- ♪ d'une directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant (2002) (X).

Les deux directives s'inscrivant plus particulièrement dans le cadre de ce manuel relatif au bruit routier (directive propre aux pneumatiques roulant sur la chaussée et directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant) sont développées dans la suite.

### LES PNEUMATIQUES ROULANT SUR LA CHAUSSÉE (2001)

La directive relative aux pneumatiques des véhicules à moteur a pour unique but de déterminer les conditions d'acceptations des différentes catégories de pneus pour les catégories de véhicules mis en vente dans l'Union Européenne.

Parmi les nombreuses conditions qui sont imposées aux pneus, se trouvent des **EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS SONORES**.



## CARTES D'EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER

Dans le but d'obtenir des données comparables, la directive précise que les Etats membres fassent usage des indicateurs de bruit  $L_{den}$  et  $L_{night}$  pour réaliser les cartes d'exposition au bruit.

Les autorités compétentes doivent établir ces cartes d'exposition au bruit et transmettre les données à la Commission dans un délai de 5 ans, à dater de la publication de la directive pour les villes de plus de 250.000 habitants et les axes routiers et ferroviaires importants. Les agglomérations entre 100.000 et 250.000 habitants ont quant à elles un délai de 10 ans.

La Région de Bruxelles-Capitale s'est fixée un plan de lutte contre le bruit pour la période 2000-2005 (voir plus loin). La carte d'exposition au bruit routier ( $L_{den}$ ) de la Région de Bruxelles-Capitale a été élaborée en 2002 par l'IBGE et UrbIS à l'aide d'un logiciel prévisionnel acoustique. Cette carte figure sur le rabat de la couverture.





## L'ÉVALUATION ET À LA GESTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (2002)

**1970** : Directive niveau sonore admissible des véhicules à moteur

**1993** : 5<sup>e</sup> programme d'action en matière d'environnement

**1996** : Le Livre Vert

**1997** : Résolution de la Commission allant dans le sens des actions du Livre Vert

**2002** : Directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement



A partir des propositions et réflexions menées dans différents domaines par plusieurs groupes de travail, la Commission a adopté en mars 2002 une directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

L'objectif principal de cette directive est de définir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. Cet objectif sera atteint par la mise en œuvre des actions suivantes :

- la réalisation de **cartes d'exposition au bruit** dans l'environnement pour les grandes agglomérations, les grands axes routiers et ferroviaires et les grands aéroports en premier lieu;
- l'adoption, par les Etats membres, de **plans d'action** fondés sur les résultats de la **CARTOGRAPHIE DU BRUIT** afin de prévenir et de réduire le bruit dans l'environnement;
- l'**information du public** par l'intermédiaire de la diffusion des cartes d'exposition au bruit et des plans d'actions.





# LE CONTEXTE BELGE



Depuis 1989, suite à la régionalisation de la Belgique, la majorité des domaines environnementaux sont passés d'une compétence fédérale à une compétence régionale. Chaque région dispose donc de sa propre politique et de sa propre législation environnementale. Toutefois, certains textes de loi élaborés au niveau fédéral antérieurement sont restés en vigueur.

## LÉGISLATION FÉDÉRALE

La législation fédérale belge en matière de bruit est constituée essentiellement d'une loi-cadre, datée du 18 juillet 1973 (XI). Cette loi vise à prévenir ou combattre le bruit issu de diverses sources, telles que notamment les véhicules automoteurs et les avions\*. A cette fin, différents types d'intervention sont spécifiés et portent par exemple sur l'obligation de placement de dispositifs destinés à réduire le bruit.

Depuis le milieu des années 70, plusieurs arrêtés de loi ont été adoptés, amendés ou abrogés et portent sur des domaines différents tels que les sports moteurs, les tondeuses à gazon, les engins et matériels de chantier et la musique dans les établissements publics ou privés.

Par ailleurs, dès le début des années 70, la Belgique a défini des normes d'émissions sonores pour les véhicules routiers afin de se conformer aux directives européennes en la matière, évoquées plus haut. Ces normes ont été définies en modifiant un arrêté royal datant de mars 1968 (XII) et présentant un règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre notamment les véhicules automobiles.

\* Hélicoptères, matériel roulant des chemins de fer, signalisation sonore aux passages à niveau non surveillés, bateaux, machines installées dans les ateliers et les usines, machines installées sur des chantiers et appareils ménagers.

## PRESCRIPTIONS CONCERNANT LE BRUIT ROUTIER DU PLAN DE LUTTE CONTRE LE BRUIT 2000-2005

Voici les objectifs principaux en matière de bruit routier définis par le plan de lutte contre le bruit de la Région.

- ♪ Le Gouvernement développe les principes d'action suivants pour toute intervention d'ensemble (construction, rénovation et/ou (ré)aménagement) touchant aux voiries régionales à Bruxelles :
  - n Application d'un principe d'évaluation préalable des incidences acoustiques des projets routiers;
  - n Définition d'une méthodologie de manière à pouvoir l'inclure dans les cahiers des charges d'étude des projets de l'AED;
  - n Mise sur pied d'une collaboration avec l'IBGE dans le processus d'élaboration des projets de l'AED. Il s'agirait notamment d'assurer le suivi des études acoustiques, de formuler des recommandations pour les futurs aménagements et d'évaluer l'efficacité des réalisations après travaux.
- ♪ L'IBGE développe, en collaboration avec l'AED et l'AATL, des outils d'aide à la décision pour la planification et la gestion intégrée du bruit du trafic routier à l'usage des gestionnaires de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de la mobilité et des voiries en milieu urbain. Le présent ouvrage constitue l'un de ces outils d'aide à la décision.
- ♪ Le Gouvernement intègre dans le contrat de gestion de la STIB le principe d'une concertation avec l'AED et l'IBGE en vue de la définition d'une politique de moindre bruit.
- ♪ Le Gouvernement charge l'ABP de préparer, en collaboration avec l'IBGE, un plan de moindre bruit de ses activités de collecte de déchets.
- ♪ Dans le cadre de la mise en oeuvre du plan IRIS, l'AED, en collaboration avec les communes, l'AATL, l'IBGE et les secteurs économiques concernés, tente de réduire les effets négatifs liés au charroi des marchandises sur le territoire régional et ce, via un plan de circulation.
- ♪ Des campagnes de contrôle des véhicules sont réalisées par la police avec l'appui de l'IBGE afin de faire respecter les normes acoustiques des véhicules à moteur et plus spécialement des cyclomoteurs.





## LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 17 juillet 1997 une ordonnance-cadre relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (XIII) s'inscrivant dans la logique de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Cette ordonnance a trois objectifs :

- ♪ la prévention contre les bruits et vibrations provenant de sources fixes ou mobiles;
- ♪ l'établissement d'une protection acoustique des immeubles occupés et des espaces ouverts à usage privé ou collectif;
- ♪ la protection des habitants contre les nuisances sonores.

L'article 10 de l'ordonnance permet à une tierce personne de demander au Collège des bourgmestres et échevins ou au Gouvernement de la Région d'étudier les nuisances sonores dans leur quartier et selon le cas, de prendre des mesures préventives ou curatives qui s'imposent.



D'autre part, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 21 juin 2000 un **PLAN DE LUTTE CONTRE LE BRUIT** pour la période 2000-2005. Ce plan constitue la mise en œuvre du volet de planification de la lutte contre le bruit de l'ordonnance. L'IBGE, en collaboration avec l'AED, est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de ce plan.

Le plan reprend un nombre de points noirs déterminés sur base de plaintes des habitants ou sur base de la carte d'exposition au bruit. Il est prévu que chacun de ces points noirs fasse l'objet d'une étude, suivie, selon le cas, d'actions afin de réduire les nuisances acoustiques.

## LES CARTES D'ACTIONS DE LUTTE CONTRE LE BRUIT

Plusieurs cartes d'actions peuvent être envisagées sur base des données de la carte d'exposition au bruit avec comme objectifs :

- ♪ la définition des zones dans lesquelles seraient accordés des subsides à l'isolation acoustique;
- ♪ la définition des zones où des actions prioritaires en matière de gestion du trafic sont nécessaires;
- ♪ la définition des zones où des actions prioritaires peuvent ou doivent être entreprises en matière d'entretien des voiries ou de choix de revêtement routier;
- ♪ la définition des zones d'espaces verts à protéger acoustiquement;
- ♪ la définition de “zone de confort” là où la convivialité des espaces publics est particulièrement recherchée;
- ♪ l'identification des infrastructures autoroutières à traiter acoustiquement.





Les seuils d'intervention, définis par le plan, à partir desquels la situation acoustique des populations résidentielles nécessite une action des pouvoirs publics sont les suivants :



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

Source: plan de lutte contre le bruit de la RBC du 21 juin 2000



Ces seuils d'intervention pour le bruit routier ne sont pas fixés par un arrêté et ne sont donc pas contraignants. Il est également proposé une série d'actions pour réduire le bruit généré par différentes sources de bruit à Bruxelles (transports, établissements, chantiers, installations classées, alarmes, etc.). L'outil majeur de planification est l'établissement d'une carte de bruit pour l'ensemble de la Région qui permettrait notamment de réorienter le Plan Régional de Développement et la politique environnementale de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les cartes d'exposition au bruit permettent de définir des **CARTES D'ACTIONS DE LUTTE CONTRE LE BRUIT**.



Enfin, signalons que la Région de Bruxelles-Capitale a défini des valeurs limites pour le bruit des installations classées (XIV), le bruit de voisinage (XV) et le bruit aéroportuaire (XVI).

## LES BRUITS D'ORIGINE INDUSTRIELLE EN RÉGION WALLONNE

En Région Wallonne, les niveaux de bruit d'origine industrielle admis sont fixés par un arrêté (XVII) selon des critères établis dans les permis d'exploiter en fonction de la localisation de l'industrie par rapport aux zones définies au plan de secteur et des périodes de référence.



## LA NOUVELLE APPROCHE ÉLABORÉE PAR LE MET

L'approche suivie par le MET afin de caractériser l'exposition d'un site au bruit routier consiste à tenir compte du nombre de bâtiments touchés ainsi que de leur éventuelle sensibilité particulière au bruit. A cette fin, un indicateur, nommé UCE (Unité Comparative d'Exposition), est défini et tient compte de la densité de logements. Dans le cas où des écoles ou des hôpitaux étaient présents sur le site étudié, des pénalités sont également appliquées par l'intermédiaire de l'indice UCE.

De cette manière, par exemple, une habitation exposée à 76 dB(A) a le même poids que dix habitations exposées à 66 dB(A) ou que 100 habitations exposées à 56 dB(A).

Cette approche permet de hiérarchiser différents sites étudiés selon un ordre de priorité des améliorations à apporter telles que murs antibruit, revêtements silencieux ou recouvrement des murs par un parement absorbant.





## LA RÉGION FLAMANDE

En Région Flamande, la principale législation environnementale est le VLAREM. Elle s'applique aux installations gênantes. Ces dernières peuvent être des aéroports, des industries mais également des activités récréatives bruyantes telles que stands de tir, discothèques et sports moteur. On y trouve des valeurs guides à l'immission à l'extérieur et à l'intérieur des bâtiments. Ces valeurs diffèrent en fonction de la période de la journée (7h-19h-22h) et de la zone (rurale, résidentielle, industrielle, etc.). Il n'y a pas de normes fixées légalement pour le bruit routier à l'immission. Mais il existe des "valeurs guides" qui, comme dans les deux autres régions du pays, sont non contraignantes.

Pour les axes routiers où la vitesse est supérieure à 90 km/h, la valeur seuil de l'indice  $L_{Aeq,7h-19h}$  est de 65 dB(A) pour une distance de 250 m du bord de la route. Au-delà de ce seuil, des mesures d'assainissement tels que le placement d'un revêtement plus silencieux ou de murs anti-bruit devraient être prises.

## LA RÉGION WALLONNE

**CONCERNANT LES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES**, un arrêté (XVII) fixant les conditions générales d'exploitation impose des valeurs limites à l'immission.

Pour le bruit routier, les critères suivants sont généralement imposés dans les permis d'environnement :

Critère en dB(A)	$L_{Aeq, 8h-20h}$	$L_{Aeq,20h-24h}$	$L_{Aeq,24h-8h}$
Zone urbaine	65	60	55
Zone rurale	60	55	50

Source : DGRNE, 2002

La Région Wallonne a défini une **NOUVELLE MÉTHODE D'ÉVALUATION** de la gêne du bruit routier (XVIII) qui tient compte non seulement du niveau sonore mais également de la densité de population à l'endroit étudié.



## RÉFÉRENCES

### RÉFÉRENCES GÉNÉRALES

IBGE, Les cahiers de l'IBGE 17, *La lutte contre le bruit en milieu urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale*; plan 2000-2005.

Violaine Clair, *La lutte contre le bruit en droit communautaire*, éditions Apogée, 1997.

### RÉFÉRENCES DES ÉTUDES

1. INRETS 1994, von Meier 1994, INFRAS/IWW 1994.

### RÉFÉRENCES LÉGISLATIVES

- I. Directive 70/157/CEE, Directive 77/212/CEE, Directive 81/334/CEE, Directive 84/424/CEE et Directive 92/97/CEE. Dispositif d'échappement des véhicules à moteur.
- II. Directive 97/24/CE relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues (JOCE n° L226 du 18/08/1997).
- III. Directive 70/157/CEE. Dispositif d'échappement des véhicules à moteur, JOCE n° L 42 du 23/02/1970 p. 16. Modifiée en dernier lieu par la directive 1999/101/CE (JOCE n° L 334 du 28/12/1999 p. 41).
- IV. COM(96) 540 final, novembre 1996. "Livre vert : La politique future de lutte contre le bruit".
- V. COM(96) 587. Résolution sur le livre vert de la Commission européenne intitulé "La politique future de lutte contre le bruit", JOCE n° C 200 du 30/06/1997 p. 0028.





## RÉFÉRENCES

- VI. Directive 2000/14/CEE concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative aux émissions sonore dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments, JOCE n° L 162 du 3/07/2000 p. 1.
- VII. Arrêté royal relatif à la puissance sonore des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments du 6 mars 2002, publié au Moniteur belge du 12 mars 2002.
- VIII. Directive 2001/43/CE modifiant la directive 92/23/CEE du Conseil relative aux pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi qu'à leur montage, JOCE n° L 211 du 04/08/2001 p. 25.
- IX. Directive 2002/30/CE relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté, JOCE n° L 85 du 28/03/2002 p.40.
- X. Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, JOCE n° L 189 du 18/07/2002 p. 12.
- XI. Loi relative à la lutte contre le bruit du 18 juillet 1973, publié au Moniteur belge du 14 septembre 1973.
- XII. Arrêté Royal portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité du 15 mars 1968, publié au Moniteur belge du 28 mars 1968.
- XIII. Ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain du 17 Juillet 1997, publiée au Moniteur belge du 23 octobre 1997.

## RÉFÉRENCES

- XIV. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 juillet 1998 relatif à la lutte contre le bruit et les vibrations générés par les installations classées du 14 octobre 1999, publié au Moniteur belge du 26 octobre 1999.
- XV. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre les bruits de voisinage du 2 juillet 1998, publié au Moniteur belge du 21 juillet 1998 (modifier le 15 octobre 1998 et le 14 octobre 1999).
- XVI. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien du 27 mai 1999, publié au Moniteur belge du 11 août 1999.
- XVII. Arrêté du Gouvernement Wallon fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.
- XVIII. MET 2002.

