

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<sup>er</sup> 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<sup>ème</sup> 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<sup>er</sup> 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**

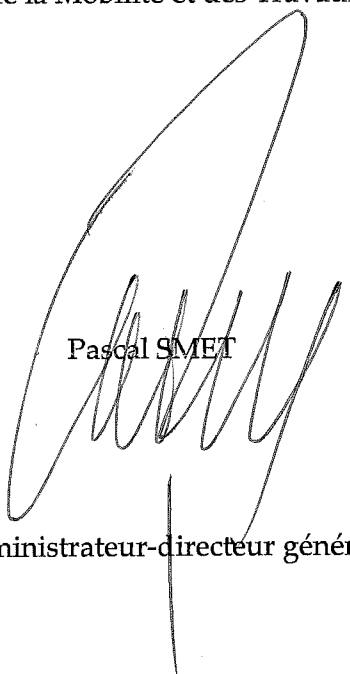
La STIB s'engage, à mettre en œuvre, dans le cadre de son programme « Bus 2009 », les mesures suivantes :

- 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,

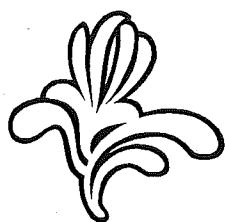
Pour Bruxelles-Mobilité,  
Le Directeur général,



Jean-Pierre HANNEQUART



Jean-Claude MOUREAU,



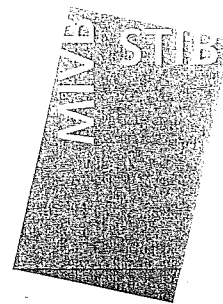
**Aanhangsel bij de Milieuovereenkomst  
tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

**en**

**de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel**

**betreffende het geluid en de trillingen van 25/06/2004**

**Aanhangsel m.b.t. het geluid en de trillingen als gevolg van de exploitatie van de  
BUSSEN**



Maatschappij voor het  
Intercommunaal Vervoer  
te Brussel  
Gulden Vlieslaan 15  
1050 Brussel  
Station Naamsepoort  
B.T.W. : BE 247.499.953  
HR Brussel 664 522



Overwegende de beheersovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel 2007-2011;

Overwegende de Milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de M.I.V.B. betreffende het geluid en de trillingen van 25/06/2004 ;

Overwegende het Geluidsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Overwegende de richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai ;

Overwegende de ordonnantie van 1 april 2004 tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving die strekt tot de omzetting van richtlijn 2002/49/CE ;

Overwegende prioriteit 8 van het door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurde Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) om de bewoners en bezoekers van het Gewest te oriënteren naar stads- en milieuvriendelijkere vervoerwijzen ;

Overwegende prioriteit 9 van het door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurde Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) om enerzijds tegen 2010 het verkeersvolume met 20 % te beperken en anderzijds de leefomgeving te verbeteren via een beperking van de geluidshinder ;

Overwegende het Gewestelijk Vervoerplan, « IRIS-Plan » genoemd, van 1 oktober 1998 dat de noodzaak naar voren schuift om de druk van de auto op het Gewest te beperken via een "modal shift" ;

Overwegende dat het noodzakelijk is dat er een evenwicht wordt gevonden tussen enerzijds de functie van het openbaar vervoer, noodzakelijk voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een leefbare mobiliteit en anderzijds de rust en de gezondheid van de buurtbewoners ;

Overwegende het « Handboek met goede praktijken voor een doeltreffend netwerk » van de MIVB ;

Overwegende het VICOM-programma, door de Regering werd goedgekeurd op 23 maart 2006 ;

Overwegende de vorige punten is een « BUS »-aansluiting bij de Milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de M.I.V.B. betreffende het geluid en de trillingen gerechtvaardigd. Dat aansluiting draagt de volgende 4 krachtlijnen :

- de bepaling van (een) indicator(en) en van geluidsdrempels voor de bussen ;
- het beheer van klachten;
- de opmaak van een geluidskadaster voor het wegverkeer;
- preventieve en bijsturende acties.

Deze principes zullen worden overgenomen door het 2<sup>e</sup> Plan voor de strijd tegen de geluidshinder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



## **Artikel 1 – Toepassingsdomein en draagwijdte**

Dit aanhangsel heeft betrekking op het geluid en de trillingen, voortgebracht door de bussen van de MIVB, overdag en 's nachts, die rijden en stilstaan op het netwerk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat voor de volledige infrastructuur en het huidige en toekomstige rollend materieel.

## **Artikel 2 – Bepalen van de kwaliteitsdoelstellingen**

Het BIM zal, in samenwerking met de MIVB, instaan voor een onderzoeksprogramma voor het omschrijven en optimaliseren van een meet- en analysemethodologie die het mogelijk maakt de akoestische en trillingsimpact van het busverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te omschrijven. Die studie zal het mogelijk maken het specifieke geluid van de verschillende dienstvoertuigen in verschillende verkeersomstandigheden en wegbekledingen te omschrijven.

Naast de indicatoren Lden en Ln, omschreven in de Europese richtlijn 2002/49/EG, zullen het BIM en de MIVB, op basis van de methodologie die ze zullen hebben gevalideerd, (een) indicator(en) voor het geluid van de bussen en de ermee verwante drempels definiëren door gebruik te maken van dezelfde periodes als die die worden vooropgezet in de richtlijn.

Dit onderzoeksprogramma zal worden uitgevoerd in 2008. De MIVB zal worden betrokken bij de voorbereiding van het bestek van de studie.

De drempelwaarden die van toepassing zijn voor het wegverkeer uit het Geluidsplan zullen in alle geval van toepassing zijn.

Wat de trillingen betreft, is de norm DIN 4150-2 de geldende referentie.

## **Artikel 3 – Algemene toestand van de situatie**

Een geluidskadaster voor « wegverkeer », voor auto's, bussen en vrachtwagens, zal door het BIM worden opgesteld, overeenkomstig de ordonnantie van 1 april 2004 en in toepassing van de richtlijn 2002/49/EG.

De MIVB verbindt er zich toe, in alle vertrouwelijkheid, de informatie te bezorgen die nodig is voor het kadaster. Dat kadaster zal om de vijf jaar worden geactualiseerd. Het eerste zal voltooid zijn in 2008. Het BIM zal rekening houden met de gegevens zoals verschaft door de TEC en De Lijn.

Opmerking : de richtlijn en de ordonnantie leggen geen datum op voor de ontwikkelings- en voluntaristische scenario's. 2015 werd gekozen, aansluitend op de uitvoering van het GEN.

## **Artikel 4 – Bilateraal en transparant klachtenbeheer**

Een gemeenschappelijk systeem voor het beheer van de klachten rond geluid en trillingen van het openbaar vervoer zal binnen een termijn van zes maanden worden opgezet. Het zal omvatten :

- de mogelijkheid van een klacht in te dienen via de post of de websites van het BIM, Mobiel Brussel, de MIVB of hun respectieve kabinetten;
- de mogelijkheid voor alle bovenstaande actoren om informatie te hebben over de follow-up « in real time » van elke klacht;
- een comité BIM, MIVB en Mobiel Brussel komt minstens eenmaal per jaar samen voor de analyse en follow-up van de klachten.

De invoering van dit instrument zal worden gecoördineerd door een BIM-MIVB-werkgroep. Die zal onder meer de oriëntering van de schriftelijke klachten moeten definiëren, alsook de methode voor het beheer/de toegang tot de gegevensbank in functie van de technische mogelijkheden (informatica).

## **Artikel 5 - Preventieve acties**

Betrokken partners verbinden zich ertoe de volgende preventieve acties op te zetten :

Voor de MIVB :

- detailleren van de hoofdstukken geluid en trillingen in de effectenrapporten bij de indiening van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van een specifieke inrichting voor de bussen op een gemeenteweg. Met name het type van wegbekleding moet er worden gedetailleerd. De studie zoals in artikel 2 zal beoordelingselementen moeten aanvoeren die in de betrokken nota's en rapporten moeten worden ingepast ;
- doorgaan met de aankoop van nieuwe voertuigen maar in het bijzonder aandacht schenken aan onder meer de milieucriteria zoals omschreven in artikel 60.3 (geluid en trillingen beperken) van het beheerscontract 2007-2011. Die specificaties, de onderhoudsverplichtingen en de evolutie van de voorwaarden op de markt van de bussen bepalen het vernieuwingsbeleid van het voertuigenpark en de ideale gemiddelde ouderdom van het park. In dit stadium is de doelstelling van de MIVB die gemiddelde ouderdom te stabiliseren op 6 jaar in 2011, coherent met het investeringsplan dat bijlage 10 van voormeld beheerscontract vormt;
- bij toekomstige offerteaanvragen van rollend materieel zal bijzonder aandacht besteed worden aan de bepalingen die het mogelijk maken de aankoop te bevoordelen van bussen waarvan de akoestische prestatie bevredigend is;
- deze bepalingen zullen worden ingevoerd overeenkomstig de bepalingen van het beheerscontract.

Voor het BIM :

- ondersteunen en aanmoedigen van wegbekleding die akoestisch gunstig is in het kader van de procedures voor het verkrijgen van stedenbouwkundige vergunningen ;
- de MIVB ondersteunen in het kader van projecten voor de inrichting van eigen banen en andere structuren met het oog op het vlotter maken van de verplaatsingen van openbaar vervoer. In dit domein zal het BIM de wettelijke conformiteit ondersteunen bij de aanleg van snelheidsremmers ;
- gebruik maken van zijn invloed bij de uitwerking van normen en Europese richtlijnen voor het bevorderen van de invoering van technische geluidsemissienormen voor stadsbussen.

Voor Mobiel Brussel :

- detailleren van de hoofdstukken geluid en trillingen in de effectenrapporten bij de indiening van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van een specifieke inrichting voor de bussen op een gewestelijke weg. Met name het type van wegbekleding moet er worden gedetailleerd ;
- rekening houden met het criterium geluid bij de keuze van wegbekleding en -inrichtingen ;
- versnellen van het programma voor afstandbediening van de verkeerslichten op kruispunten door het openbaar vervoer ;
- prioritair uitvoeren van de projecten uit het VICOM-programma op de gewestelijke wegen.

## **Artikel 6 - Curatieve acties**

De punten van het busnetwerk van de MIVB die het voorwerp zijn van een artikel 10 (ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving) of die die als problematisch beoordeeld worden op basis van het geluidskadaster, moeten het volgende protocol volgen :

1. het BIM realiseert de akoestische diagnose en evalueert indien nodig de opmerkingen van de buurtbewoners
2. het BIM valideert al dan niet het zwarte punt op basis van de interventiedrempels zoals omschreven in het voornoemde artikel 2
3. bij validering :
  - formuleren de MIVB en het BIM voorstellen in overleg met de wegennetbeheerder ;
  - in voorkomend geval wordt de wegennetbeheerder gevraagd tot herinrichting over te gaan ;
  - het BIM realiseert een akoestische diagnose na de uitvoering van de voorstellen, inclusief het optekenen van de opmerkingen van de buurtbewoners.

Een evaluatierapport, gemeenschappelijk opgesteld door BIM en MIVB, dat de balans opmaakt van dit programma voor het beheer van de zwarte punten, zal om de twee jaar worden gepubliceerd.

## **Artikel 7 – Preventieve maatregelen voor het beheer van het stedelijk busverkeer**

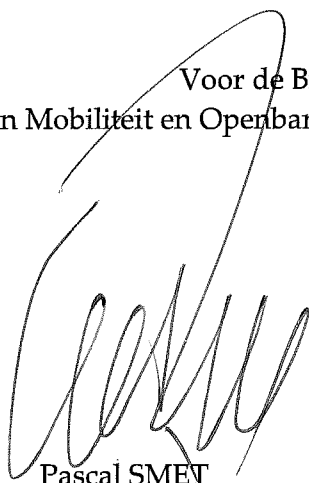
De MIVB verbindt er zich toe in het kader van zijn programma « Bus 2009 » de volgende maatregelen te nemen:

- alle chauffeurs zullen een opleiding « zacht rijden » volgen binnen een termijn van maximum 5 jaar vanaf januari 2008. Tijdens deze opleiding zal de nadruk worden gelegd op het anticiperen op remmen en het langzaam versnellen tijdens de dagelijkse ritten.
- de opleiding « zacht rijden » zal worden ingepast in de basisopleiding van de nieuwe chauffeurs met het oog op het verkrijgen van het getuigschrift van beroepsbekwaamheid
- het exploitatiereglement alsook geregelde herinneringen en controles zullen eraan herinneren dat krachtens artikel 8.6 van de Wegcode chauffeurs erop moeten toezien dat ze hun motor niet stationair mogen laten draaien, behalve als dat nodig is. Die bepaling is met name belangrijk bij het wachten aan de eindhalte. Er moet bovendien worden onderzocht in welke mate ter zake specifieke maatregelen kunnen worden getroffen in functie van de verschillende bustypes en hun technische kenmerken
- bijzondere aandacht zal worden besteed aan het naleven van de reglementaire snelheidsbeperkingen, d.m.v. gelegenhedencontroles op het netwerk door de MIVB.

Opgesteld in Brussel, op 29 februari 2008, in 2 exemplaren in het Nederlands.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,  
De Minister van Mobiliteit en Openbare werken,

De Minister van Leefmilieu,



Pascal SMET

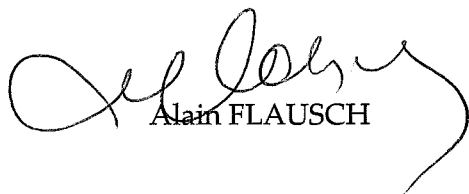


Evelyne HUYTEBROECK

De Bestuurder-directeur-generaal,

Voor de MIVB,

De Voorzitter van de Raad van Bestuur,



Alain FLAUSCH

Eric VERREPT

Voor het BIM,  
De Directeur-generaal,

Voor Mobiel Brussel,  
De Directeur-generaal,



Jean-Pierre HANNEQUART



Jean-Claude MOUREAU,