

7 janvier 2019

Avis de l'ARAU dans le cadre de l'enquête publique relative au Plan bruit « Quiet.Brussels »

Introduction

Le projet du nouveau Plan Bruit « QUIET.BRUSSELS » reflète la qualité du travail d'analyse scientifique effectué par Bruxelles Environnement depuis 20 ans. L'ampleur de la documentation disponible est marquante. Politiquement, ce travail mérite d'être porté car les enjeux de santé publique et de coût social du bruit s'avèrent de plus en plus évidents. La dégradation continue du cadre de vie pérennise l'exode urbain des classes sociales qui en ont les moyens.

Pour l'ARAU, il y a, dans ce domaine, 4 priorités :

1. La lutte contre les nuisances des avions, surtout nocturnes, car elles impactent considérablement la qualité de vie et de sommeil des habitants ;
2. La lutte contre les sirènes, car il s'agit d'une nuisance très pénalisante pour tous les Bruxellois qui habitent auprès des centres de secours, des commissariats, et sur le trajet des hôpitaux ;
3. La lutte contre les nuisances liées à la ville festive, qui sont insuffisamment traitées dans le plan ;
4. La lutte contre le bruit routier, qui reste, loin devant les autres, la principale nuisance pour la qualité de vie des Bruxellois, nous attendons de Bruxelles Environnement qu'il pèse pour imposer sans tarder les zones 30 sur tout le territoire régional, ainsi que le péage urbain.

Pour compléter cet avis, l'ARAU rappelle que 7 jours de colloque ont été consacrés à la question du bruit et à l'impact de l'événementialisation de la ville sur la qualité de vie des habitants, en mars 2018, à l'occasion de la 49^e école urbaine. Riches de pistes d'action et de références, les actes de l'école urbaine sont consultables au lien suivant :

<https://arau.org/fr/urban/conf/93/le-bruit-de-la-ville>

Remarques générales sur le projet de plan

1. Mieux prioriser les enjeux concernant les bruits des transports

Cartes du bruit et études sanitaires à l'appui, le bruit routier est le problème principal, et l'enjeu sur lequel il convient d'agir en premier lieu¹. Il est donc nécessaire de prioriser les objectifs en fonction de cette réalité bien étayée par la documentation.

Cependant, le transport public, certes également facteur de nuisances sonores, ne peut pas être traité et mis au même niveau que la pression automobile alimentée par les voitures individuelles. Les transports en commun doivent au contraire être vus et présentés comme un levier de diminution des nuisances sonores liées au bruit routier.

La démultiplication des mesures, tant dans le plan Bruit que dans l'avant-projet de plan Good Move, tend à minimiser l'importance de l'investissement dans le transport public pour lutter contre la pollution de l'air et la pollution sonore. Réduire le nombre de voitures, la vitesse, et le nombre de km parcourus reste le principal enjeu bruxellois.

En plus d'un soutien à la généralisation de la zone 30 sur toute la Région, ainsi qu'à la mise en place d'un péage urbain², l'ARAU demande que soit étudié le développement de « zones de rencontre » autour des zones calmes identifiées, ainsi que le long des « magistrales piétonnes » conçues et promues par le projet Good Move (et citées dans Quiet.Brussels).

Une « hiérarchie d'intervention » est annoncée en début de plan, pour proposer de se concentrer en premier lieu sur des actions de réduction du bruit à la source. Les thèmes et mesures doivent donc être hiérarchisés selon cette ligne de conduite. A noter que la plupart des mesures proposées par le plan ne sont que très peu coercitives en matière de réduction de la pression automobile : « Modifier le comportement des automobilistes » via... des « actions de sensibilisation et d'information ! ». Cette mesure doit comporter des sanctions et un axe de formation de la police aux enjeux liés au bruit.

2. Approche intégrée Air / Bruit

Il est indispensable de développer une approche plus intégrée et plus claire des politiques de lutte contre la pollution de l'air et de celles de lutte contre le bruit, dont la source est la même : la pression automobile. Il faut, dans le travail de sensibilisation, travailler conjointement sur ces deux pollutions, d'autant plus qu'il serait dommage de ne pas « profiter » de la prise de conscience actuelle sur la pollution de l'air (entre autres parce que l'agenda politique européen est aujourd'hui orienté massivement sur la pollution de l'air, mais aussi parce que cette dernière problématique, et ses conséquences sur la santé, sont plus facilement perceptibles et compréhensibles par la population).

¹ Rappel : 84% des (minimum) 10.000 années de vie en bonne santé perdues sur une année à Bruxelles sont dues au transport routier. Le coût pour la collectivité, par an, est de 500 Millions d'Euros

² Précisons que le dispositif, mentionné dans la conclusion (p.49) a été étudié par STRATEC et est susceptible de rapporter 325 millions d'euros par an.

Comme évoqué par un représentant de l'agence Acoucité de Lyon, pendant l'école urbaine de l'ARAU, l'idée de mettre en place des « Hotspots » indiquant à la fois la pollution de l'air et les décibels sur certains points noirs routiers, en ville, peut être très porteuse pour la conscientisation des automobilistes et des habitants et doit être étudiée.

Cette approche intégrée devrait faire l'objet d'une mesure à part entière (actuellement citée pour le projet de cartographie multi-expositions dans la mesure 3)

3. Sensibilisation

Le travail de sensibilisation à venir doit non seulement être réalisé sur l'impact du bruit, mais surtout l'impact d'un sommeil de mauvaise qualité sur la santé. C'est une des leçons de l'école urbaine de l'ARAU sur le bruit : la population n'est souvent pas consciente de l'importance d'un sommeil de qualité pour la santé (et le développement des enfants), mais plus grave encore, les personnes ne sont souvent pas conscientes d'avoir un sommeil très perturbé par le bruit (on ne s'en rend pas forcément compte, car « les oreilles n'ont pas de paupière » et ne sont jamais en repos, mais toujours en alerte!). Il est donc nécessaire de travailler sur une campagne de sensibilisation à l'importance de la qualité du sommeil.

Les mesures de sensibilisation doivent aussi clairement inciter les gens à déposer plainte (promotion du portail info bruit).

Il faut également, comme à Lyon, s'appuyer sur le *crowdsourcing* en faisant la publicité de certaines application smartphones. On peut s'inspirer des campagnes de relevés de la qualité de l'air développé par Bruxsel'Air, et donc soutenir le milieu associatif qui pourrait développer un projet analogue sur le bruit.

L'agence Acoucité de Lyon a également évoqué, lors de la même séance de l'école urbaine évoquée plus haut, le projet « Harmonica » qui a permis de développer des indices sur le bruit beaucoup plus facile à lire, et à comprendre, par le grand public (ce projet a été primé « *Best Life Environment Project* » par la Commission européenne)³.

Pour la précision du cadre des plaintes collectives (mesure 7, à développer davantage) bien intégrer la possibilité de plaintes collectives également pour les événements et le son amplifié dans les espaces publics (et communiquer cette possibilité !)

³ <http://www.acoucite.org/observatoire/etudes-realizations/projet-harmonica/>
http://www.acoucite.org/IMG/pdf/Harmonica_synthese.pdf

4. Surexploitation des espaces publics, des parcs, et des zones calmes par les événements publics et privés

Le plan détaille un thème et des mesures sur le bruit des équipements collectifs et des loisirs mais le plan n'évoque pas les événements potentiellement les plus nuisibles, qui se déploient dans l'espace public. Il y a une réelle nécessité d'un travail de fond sur l'« événementialisation » du centre-ville et des parcs bruxellois. Ces derniers, entre autres, doivent rester des zones calmes, des havres de paix. Ne devraient être autorisées dans ces espaces verts que les activités liées à l'espace vert en tant que tel : promenade, contemplation, séjour, pique-niques, activités sportives ou pour enfants... Les spécialistes du patrimoine paysager des parcs et jardin alertent sur la dégradation rapide (et le manque d'entretien) de certains grands espaces verts comme le bois de la Cambre, exacerbée par la multiplication d'événements publics. On observe effectivement actuellement une sur-fréquentation et/ou surexploitation du bois de la Cambre, du Cinquantenaire, du parc de Bruxelles, et le développement d'activités festives dans tous les parcs de la Région (y compris par Bruxelles Environnement avec l'installation de guinguettes).

Les événements qui prennent place dans les espaces publics sont souvent soutenus ou promus par les autorités publiques elles-mêmes. Il faut développer un seuil pour les horaires (>22h ?) et au niveau de la fréquence, de la récurrence des événements. Par ailleurs les événements qui prennent place dans les espaces publics doivent être exemplaires quant au respect du nouvel « arrêté son amplifié », entre autres avec l'indication des décibels pendant les festivités.

Il serait aussi opportun de s'appuyer sur les résultats du projet européen « Monica » (auquel Acoucity, pour l'agglomération lyonnaise, participe de 2017 à 2019 – projet de 3 ans). Ce projet analyse de près la question du son amplifié pour les grands événements festifs et culturels dans le domaine public, et ses conséquences sur le voisinage et les habitants⁴. Les objectifs de ce projet européen sont les suivants :

1. d'informer en temps réel les spectateurs sur leur sécurité et leur exposition au bruit ;
2. de réduire la gêne au voisinage par une meilleure maîtrise du son et des flux ;
3. de contribuer à améliorer la qualité sonore des spectacles en plein air.

Pour la mesure 20 sur les zones de confort acoustique, l'ARAU propose de supprimer « dans les parcs » au début du descriptif de la mesure : les parcs sont par essence des zones calmes, dans leur entièreté. *9 bruxellois sur 10 sont favorables à la préservation et à la création de zones calmes dans les parcs.* Celui induirait que le calme est une exception, même dans un espace vert.

⁴ <https://www.monica-project.eu/>
https://www.monica-project.eu/wp-content/downloads/Monica_brochure.pdf

5. La Ville 24H/24 : quelle légitimité ?

La problématique de la ville en activité 24H/24 est citée en introduction. L'ARAU regrette qu'elle soit actées sans que sa pertinence ne soit questionnée. Aujourd'hui, des projets et débats sont mis en place par les autorités pour gérer la nuit en ville, sans aucune perspective critique qui questionne la légitimité de cette évolution d'un point de vue social, économique, ou sanitaire. Des initiatives comme **24h Brussels** tendent au contraire essentiellement à mettre en avant de nouvelles potentialités pour la ville, en minimisant le danger pour les habitants : le développement de la ville 24H/24 serait d'abord, est-il prétendu⁵, un acquis et un atout pour Bruxelles.

Aucune mesure ne se réfère explicitement à cette question de la temporalité de l'urbanisme et du développement urbain. L'ARAU s'inquiète des démarches visant à promouvoir une effervescence urbaine non-stop. L'importance du sommeil est essentielle pour la santé et la qualité de vie des habitants (et leur choix de rester vivre en ville). En outre, le territoire a lui-même besoin de temps de repos. Les grands axes routiers dépassent les seuils de nuisances acceptables par l'OMS, même la nuit. La flore et la faune des espaces naturels bruxellois ont évidemment besoin de moments sans lumière, sans bruit...

Concernant le bruit de voisinage et la cohabitation avec les établissements Horeca il faut souligner un constat de terrain : la médiation ne porte pas ses fruits. La mission de manager de la tranquillité publique, instaurée par la Ville de Bruxelles pour mettre en place une médiation entre les cafés et les habitants dans le quartier Saint-Géry, n'a pas eu les effets escomptés pour ses habitants, au contraire. Est souvent déploré par ces derniers que les tenanciers de cafés établis ont bien plus de pouvoir et de marge de manœuvre que les habitants. Il faut des mesures de sensibilisation, certes, mais surtout un rappel de la réglementation, que les autorités communales doivent appliquer, avant de mettre en place tout nouveau projet de médiation (Car si les quartiers festifs comme Saint-Géry ou Flagey posent problème, il faut aussi reconnaître qu'il est difficile, et pas forcément opérationnel ou réaliste, de décentraliser les activités festives ou de mieux les répartir sur le territoire régional... il faut donc s'attacher à mieux encadrer la situation existante).

Les dispositifs de médiation sont, en résumé, perçus comme palliatifs, dilatoires et peu loyaux car trop souvent favorables aux acteurs économiques. L'ARAU demande que la Région étudie le poids des lobbies de l'alcool.

6. Forme urbaine des projets d'aménagement : la question du front bâti pour minimiser les nuisances sonores

Le plan met en avant l'importance d'un front bâti continu, et, en ce sens, de la résorption des dents creuses. Mais aujourd'hui, l'ARAU remarque que la mode est à l'îlot ouvert (qui permet aussi une accessibilité plus lisible à de potentiels nouveaux espaces publics ou espaces verts en intérieur d'îlot). Le front bâti ne semble pas privilégié par les acteurs publics, comme l'ARAU

⁵ <https://www.facebook.com/24hbrussels>

l'observe dans les projets de Plans d'Aménagement Directeur tels le PAD Loi, le PAD Ninove, le PAD des Casernes d'Ixelles, mais aussi dans des grands projets de densification, dans les ZEMU... L'îlot ouvert ou semi-ouvert impose la réduction du bruit à la source.

Il n'y a aucune prise en considération du patrimoine viaire et urbain en général, cette absence est relevée par le Rapport d'Incidences Environnementales. L'ARAU rappelle l'importance des revêtements pavés pour le patrimoine urbain et l'identité de Bruxelles. Les pavés font partie de l'identité urbaine des villes du Nord... C'est la vitesse qu'il faut réduire.

L'ARAU propose en ce sens d'ajouter le qualificatif « de contemplation » pour préciser la qualité d'un maillage calme, mesure 17 : « Maillages verts, maillages bleus, maillages calmes de contemplation, sont ainsi complémentaires »

7. Quels impact et effets attendus du plan Bruit ?

L'ARAU se pose la question de l'effectivité des mesures et actions autres que de sensibilisation ? Quelle opérationnalité vu le nombre d'acteurs et d'administrations impliqués ? L'ARAU estime qu'il est indispensable de travailler à une meilleure intégration de tous les plans régionaux entre autres le Plan Air Climat Energie, le plan Good Move et le Plan Quiet.Bruxelles, en commençant par les annexer au Plan Régional de Développement Durable.

Le plan est assez touffu, et en général les fiches action et mesures des plans cités plus haut sont nombreuses et pas assez hiérarchisées. Les mesures et actions sont imbriquées et dépendantes les unes des autres, et ne sont pas réglementaires : la question de l'effectivité de ces mesures est donc importante. Trop d'objectifs ne sont pas quantifiables, et se résument à des orientations.

En réalité, le Plan bruit dépend énormément de l'évolution de la mobilité à Bruxelles et du plan Good Move, et des orientations politiques (le PRDD est basé non pas sur un objectif de réduction des km parcourus par les voitures, mais de part modale voiture, qui sera relativisée par le scénario tendanciel d'augmentation du nombre de km parcourus...

L'ARAU s'étonne que Bruxelles Environnement ne réclame pas de moyens humains supplémentaires pour répondre à tous ces enjeux, décisifs pour permettre le maintien de l'habitat en ville.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl
Boulevard Adolphe Max, 55
B-1000 Bruxelles
T. +32 2 219 33 45
F. +32 2 219 86 75
info@arau.org
www.arau.org