

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1971-1972.

26 APRIL 1972

WETSVOORSTEL

tot bestrijding van het lawaai.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Lawaai is een nieuwe vorm van « verontreiniging », de vierde grootste na de water-, lucht- en bodemverontreiniging.

Het lawaai neemt toe met onze beschaving, met de vooruitgang van de techniek. Het is daarom als een « afval », « een verontreiniging » te beschouwen.

In verband met de toenemende invloed van het lawaai schrijft « Testaankoop » :

« In 1948 voelden 20 % van de Londenaren zich gehinderd door het lawaai, maar 58 % schonk er geen aandacht aan. In 1961, 13 jaar later dus, was de situatie helemaal veranderd : 50 % van de inwoners werd door het lawaai gestoord en slechts 9 % lette er niet op.

In de steden is de onophoudelijke toename van het gemotoriseerd vervoer veruit de voornaamste bron van lawaai. Een Britse enquête heeft uitgewezen dat het wegverkeer door 36 % van de ondervraagde personen als de voornaamste bron van lawaai wordt aangeduid; op de tweede plaats komt het luchtverkeer met 9 %; de bouw en de industrie met 7 %; het spoorwegtransport haalde 5 %. Deze enquête is een tiental jaren oud en het is heel goed mogelijk dat het luchtverkeer tegenwoordig een belangrijker plaats inneemt.

Zo werden in Frankrijk, in 1961, 146 klachten neergelegd tegen de luchtvaartmaatschappijen. In 1963 steeg dat getal tot 492, in 1965 tot 1 743. In 1965 werd ongeveer 80 miljoen frank vergoeding betaald voor schade tengevolge van « bangs », die private en openbare bouwwerken in gevaar kunnen brengen (versperringen in de bergen, standbeelden, ...). Dit probleem zal nog verergeren aangezien men voorziet dat tegen 1980, ongeveer 400 commerciële supersonische vliegtuigen in gebruik zullen zijn. »

Chambre des Représentants

SESSION 1971-1972.

26 AVRIL 1972

PROPOSITION DE LOI

relative à la lutte contre le bruit.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le bruit est une nouvelle forme de « pollution », la quatrième en importance après la pollution de l'eau, de l'air et du sol.

Le bruit augmente avec la civilisation, les progrès techniques. C'est la raison pour laquelle il faut le considérer comme un « déchet », un « polluant ».

« Test-Achats » a écrit au sujet des effets toujours plus grands du bruit :

« En 1948, 20 % des Londoniens se sentaient gênés par le bruit, mais 58 % n'y portaient aucune attention. En 1961, soit 13 années plus tard, la situation avait radicalement changé : 50 % des habitants étaient gênés par le bruit et 9 % seulement n'y faisaient pas attention.

Dans les villes, l'incessant accroissement des transports motorisés est de loin la principale source de bruit. Une enquête britannique a permis de constater que les transports routiers étaient indiqués comme source principale de bruit par 36 % des personnes interrogées; en deuxième lieu venait le trafic aérien avec 9 %, la construction et l'industrie avec 7 %; les transports ferroviaires avec 5 %. Cette enquête date d'une dizaine d'années et il est très probable que le trafic aérien occuperait à l'heure actuelle une place plus importante.

Ainsi, en 1961, 146 plaintes ont été déposées en France contre les compagnies d'aviation. En 1963, ce nombre s'élevait à 492, en 1965 à 1 743. En 1965, près de 80 millions de francs d'indemnités ont été versés pour dommages dus au « bang », qui peut menacer constructions privées et publiques (barrages de montagne, monuments,...). Ce problème va en s'aggravant puisqu'on prévoit que, d'ici à 1980, quelques 400 avions supersoniques commerciaux seront mis en circulation. »

Het meten van het lawaai.

Het lawaai kan met bepaalde toestellen worden gemeten. De intensiteit van het lawaai wordt uitgedrukt in decibel (dB), zijnde een fysische eenheid die objectief is omdat zij gemeten kan worden in een toestel, onafhankelijk van het oor van de waarnemer.

Deze eenheid wordt volgens een logaritmische schaal berekend. Dit betekent dat een verhoging met 10 dB overeenkomt met een lawaai dat 10 maal sterker is, dat een verhoging met 20 dB 100 maal sterker is, enz.

Men kent ook een subjectieve meting van het lawaai, waarbij als vertrekpunt het oor van elke waarnemer gemeen wordt. Deze meting wordt uitgedrukt in foon (ph). Het geluidniveau bedraagt N fonen, zo het door een normaal, gemiddeld oor gelijkwaardig bevonden wordt met het niveau van een zuivere klank, uitgezonden bij een golflengte die overeenstemt met 1000 Hz.

Daar het hier om een subjectieve meting gaat, laten we ze buiten beschouwing.

Factoren die het lawaai beïnvloeden.

De invloed van het lawaai op de menselijke gezondheid is complex.

Wat de klank betreft, spelen een rol :

- de intensiteit, uitgedrukt in decibel;
- de frekwentie (aantal malen dat eenzelfde golflengte voorkomt per tijdseenheid);
- de samenstelling (het lawaai komt voort van één klank, overeenkomende met één golflengte, of is een samenstelling van verschillende klanken, overeenkomende met verschillende golflengten).

Hebben verder ook invloed :

- de plaats waar het lawaai zich voordoet, b.v. in open lucht of in een gesloten ruimte;
- het tijdstip, b.v. 's nachts, wanneer elke andere vorm van lawaai afwezig is.

Vermindering van de gehoorsscherpte.

Onafgezien van zuivere organische letsels aan het oor, kan het lawaai de gehoorscherpheid verminderen.

Lawaai vanaf 80 dB, waaraan men beroepshalve langdurig is blootgesteld, kan doofheid veroorzaken.

Het lawaai van een motorfiets met open uitlaat bedraagt 120 dB, d.w.z. 40 dB boven de grens, of 10 000 maal krachtiger aan de gevarendrempel !

Het gehoorverlies neemt toe :

- naarmate het aantal dB toeneemt;
- naarmate de tijd langer wordt waarop de drempel overschreden wordt.

Invloed op het zenuwstelsel.

Lawaai beïnvloedt rechtstreeks het zenuwstelsel, wat zich uit in :

- evenwichtsstoornissen, duizeligheid;
- het gevoel van ijlheid;

La mesure du bruit.

Le bruit peut être mesuré à l'aide de certains appareils. L'intensité du bruit est exprimée en décibels, le décibel (dB) étant une unité physique objective du fait qu'elle peut être mesurée par un appareil, indépendamment de l'oreille de l'observateur.

Cette unité est calculée selon une échelle logarithmique. Cela signifie qu'une augmentation de 10 dB correspond à un bruit 10 fois plus intense, une augmentation de 20 dB à un bruit 100 fois plus intense, etc.

Il existe également une mesure subjective du bruit, dont l'oreille de chaque observateur constitue le point de départ. Cette mesure est exprimée en phones (ph). Le niveau est de N phones lorsque le bruit est jugé, par un auditeur moyen normal, équivalent au niveau d'un son pur émis à une longueur d'onde de 1 000 Hz.

Comme il s'agit en l'occurrence d'une mesure subjective, nous n'en tenons pas compte.

Facteurs qui influencent le bruit.

L'influence du bruit sur la santé humaine est complexe.

En ce qui concerne le son, jouent un rôle :

- l'intensité, exprimée en décibels;
- la fréquence (nombre de fois qu'une même longueur d'onde se produit par unité de temps);
- la composition (le bruit provient d'un seul son, correspondant à une longueur d'onde, ou est composé de plusieurs sons, correspondant à des longueurs d'onde différentes).

Ont encore une incidence :

- l'endroit où le bruit se produit, par exemple en plein air ou dans un local fermé;
- le moment, par exemple la nuit, en l'absence de tout autre ordre de bruit.

Diminution de la faculté auditive.

Indépendamment des traumatismes purement organiques de l'oreille, le bruit peut entraîner une diminution de la faculté auditive.

A partir de 80 décibels, le bruit auquel on est exposé longtemps pour des raisons professionnelles peut provoquer la surdité.

Le bruit d'un cyclomoteur à échappement libre atteint 120 décibels, c'est-à-dire 40 décibels de plus que la limite, ou 10 000 fois le seuil dangereux !

L'ouïe s'affaiblit à mesure que :

- le nombre de décibels augmente;
- le temps d'exposition à un bruit supérieur au seuil s'allonge.

Influence sur le système nerveux.

Le bruit exerce sur le système nerveux une influence directe qui se manifeste par :

- des troubles de l'équilibre, des vertiges;
- la sensation de se mouvoir dans le vide;

- moeilijkheden om zijn bewegingen te coördineren;
- hoofdpijn;
- misselijkheid, braakneigingen, maag- en ingewandstoornissen;
- bloedvaatstoornissen;
- bezwijmingen;
- intellectuele vermoeidheid door gebrek aan concentratievermogen;
- geheugenverlies.

Wij hebben gemeend deze kwalen even te moeten opsommen om te onderstrepen dat het lawaai werkelijk een ernstige vorm van verontreiniging van het leefmilieu is.

Het lawaai en de slaap.

Algemeen wordt aanvaard dat 's nachts het lawaai de 40 dB (dit is het lawaai veroorzaakt door kalm wegverkeer) niet mag overschrijden, zoniet stoort het de nachtrust.

Het slapen langs hoofdverkeerswegen is dus ongezond. Het slapen langs drukke verkeerswegen is dus ongezond.

De verschillende niveaus.

Ten titel van inlichting, citeren wij hierna enkele niveaus van het geluid, zoals deze algemeen aanvaard worden :

- 0 : absolute stilte — hoorbaarheidsgrens voor het menselijk oor;
- 10 : totale rust — onmerkbaar;
- 20 : zeer rustige plaats (muziekradiostudio) — zeer zwak;
- 30 : lage stemmen — zwak;
- 40 : normale stemmen — zeer gematigd;
- 50 : privé-zakenbureau, luide stemmen — gematigd;
- 60 : geanimeerd gesprek, zeer luide stemmen — storend;
- 70 : interieur restaurant, drukke straat — tamelijk luid;
- 80 : fabriek, station, bromfiets, zeer luidruchtige straat — luid;
- 90 : groot orkest, mixer, binnenkant luidruchtige wagen — zeer luid;
- 100 : metro, drukkerij, binnenzijde DC-6 vliegtuig — intens;
- 110 : luide grasmaaimachine, houtcirkelzaag — oorverdovend;
- 120 : klaxon wagen, motor met vrije uitlaat — pijnlijk;
- 130 : proefbank, reactiemotor, hinderlijkheidsdrempel — boven de grens.

Hierna worden enkele welbepaalde gevallen aangehaald.

	Gemiddeld	Maximum
Brussel : autobus 85	78	86
Gent in Grand Bazar	68	77
Trein Brussel-Gent volle snelheid	80	89
Steenokkerzeel (bij luchthaven Zaventem)	96	107
Antwerpen : Astridplein	77	80
Groenplaats	76	85
Brussel : Leopold II-laan	83	93
Brouckèreplein	82	89
Hall Centraal station ...	73	80
Charleroi, Boulevard Tirou	78	98
Gent Koornmarkt	74	88
Luik, Place St-Lambert	82	99

- des difficultés de coordination des mouvements;
- des maux de tête;
- des malaises, des nausées, des troubles de l'estomac et des intestins;
- des troubles artériels;
- des syncopes;
- de la fatigue intellectuelle, le pouvoir de concentration faisant défaut;
- des pertes de mémoire.

Nous avons estimé devoir énumérer ces maux afin de souligner que le bruit constitue réellement une forme importante de pollution de l'environnement.

Le bruit et le sommeil.

En général, on estime que, la nuit, le bruit ne peut pas dépasser 40 dB (c'est-à-dire le bruit d'une circulation routière calme) sans troubler le repos nocturne.

Il est donc malsain de dormir le long des routes à grande circulation.

Les divers niveaux.

A titre d'information, nous donnons ci-dessous quelques niveaux du bruit, tels qu'ils sont généralement admis :

- 0 : silence absolu — limite d'audibilité pour l'oreille humaine;
- 10 : repos total — imperceptible;
- 20 : lieu très calme (studio d'enregistrement radiophonique) — très faible;
- 30 : voix basses — faible;
- 40 : voix normales — très modéré;
- 50 : bureau d'affaires privé, voix fortes — modéré;
- 60 : conversation animée, voix très fortes — gênant;
- 70 : intérieur de restaurant, rue animée — assez bruyant;
- 80 : usine, gare, vélomoteur, rue très bruyante — bruyant;
- 90 : grand orchestre, mixer, intérieur de voiture bruyante — très bruyant;
- 100 : métro, imprimerie, intérieur d'avion DC-6 — intense;
- 110 : tondeuse à gazon bruyante, scie circulaire — assourdissant;
- 120 : klaxon d'automobile, moto à échappement libre — douloureux;
- 130 : banc d'épreuve, moteur à réaction, seuil d'incommodité — au-dessus de la limite.

Voici quelques cas particuliers :

	Moyenne	Maximum
Bruxelles, dans l'autobus 85	78	86
Gand, au Grand-Bazar	68	77
Train Bruxelles-Gand, à pleine vitesse	80	89
Steenokkerzeel (près de l'aéroport de Zaventem)	96	107
Anvers : Astridplein	77	90
Groenplaats	76	85
Bruxelles : Boulevard Léopold II	83	93
Place de Brouckère ...	82	89
Hall de la Gare centrale	73	80
Charleroi, Boulevard Tirou	78	98
Gand, Koornmarkt	74	88
Liège, Place St-Lambert	82	99

De verschillende geluidsstoornissen zijn te wijten :

- aan het verkeer;
- de luidsprekers;
- de fabrieken (o.a. sirenes voor de rustpauzes) en het lawaai in fabrieken;
- de dancings en kermistinten;
- de private radio- en T.V.-bezitters;
- de luchtvaart;
enz...

Hoe kan het lawaai thans worden bestreden ?

In fabrieken.

Het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming voorziet een meting van de gehoorsscherpte van arbeiders en bedienden bij de aanwerving en vervolgens minstens éénmaal per jaar (preventieve geneeskunde).

Indien vastgesteld wordt dat de 90 dB overschreden worden, moeten er maatregelen worden genomen.

Wegverkeer.

Tot begin september 1971 was het onmogelijk het door het verkeer veroorzaakte geluid te meten. Wel verwees men naar artikel 40 van de Wegcode, dat bepaalt dat het lawaai van de auto's 83 tot 92 dB niet mag overtreffen.

Dit artikel werd niet toegepast omdat men geen meet-apparaat gekozen of aangeschaft had.

Aldus kan niet worden opgetreden tegen wagens die doelbewust overdreven lawaai veroorzaken.

In verband hiermede stelden wij in augustus 1966 een parlementaire vraag betreffende het aantal overtredingen dat de politie of de rijkswacht had vastgesteld in hoofde van de eigenaars van motorvoertuigen die een storend geluid veroorzaken.

De Minister van Volksgezondheid antwoordde dat de Minister van Binnenlandse Zaken hierop moest antwoorden. Deze verwees op zijn beurt naar de Minister van Justitie, namelijk wat betreft de vaststelling van de overtredingen op artikel 86 van de Wegcode.

Hij voegde er aan toe dat de Minister van Justitie overleg moest plegen met zijn collega van Verkeerswezen.

Uit deze antwoorden kan men afleiden dat blijkbaar geen gegevens voorhanden zijn en dat de ministers, zoals reeds meermaals vastgesteld werd, de verantwoordelijkheid inzake de problemen van het leefmilieu aan elkander toespielen.

Als gevolg van deze toestanden verscheen op initiatief van de Minister van Verkeerswezen in het *Belgisch Staatsblad* van 2 september 1971, een koninklijk besluit van 6 augustus 1971, betreffende de goedkeuring, per type van motorvoertuig, met betrekking tot het toegestane geluidsniveau.

Zulks betekent, dat per type van voertuig (niet per merk) een maximumgeluidsterkte, uitgedrukt in dB, toegestaan wordt.

De meting moet geschieden op een open en voldoende stille plaats.

Aansluitend bij dit koninklijk besluit, verscheen in hetzelfde *Staatsblad*, een koninklijk besluit van 9 augustus 1971, eveneens van de Minister van Verkeerswezen, tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement van de technische vereisten waaraan de motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Les diverses nuisances dues au bruit ont pour origine :

- la circulation;
- les haut-parleurs;
- les usines (sirènes annonçant les pauses) et les bruits internes des usines;
- les dancings et tentes de foires;
- les particuliers détenteurs de récepteurs de radio et de télévision;
- la navigation aérienne;
etc...

Comment le bruit peut-il être combattu à l'heure actuelle ?

Dans les usines.

Le règlement général pour la protection du travail prévoit une mesure de l'acuité auditive des ouvriers et des employés lors de l'engagement et, ensuite, au moins une fois l'an (médecine préventive).

S'il est constaté un dépassement des 90 dB, des mesures doivent être prises.

Circulation routière.

Jusqu'au début du mois de septembre 1971, il était impossible de mesurer le bruit causé par la circulation routière. Certes, on renvoyait à l'article 40 du Code de la route, qui précise que le bruit des véhicules ne peut dépasser de 83 à 92 dB.

Mais cet article n'a pas été appliqué parce qu'on n'avait pas choisi ou acquis un appareillage de mesure.

Il s'ensuit une impossibilité de sévir contre des véhicules occasionnant, intentionnellement, un tapage excessif.

Nous avons, à ce propos, posé, en août 1966, une question parlementaire au sujet du nombre d'infractions constatées par la police ou la gendarmerie et commises par des conducteurs de véhicules automobiles causant un bruit générateur de troubles.

La réponse du Ministre de la Santé publique était qu'il appartenait au Ministre de l'Intérieur de répondre sur ce point. Ce dernier, à son tour, a renvoyé au Ministre de la Justice, notamment pour ce qui concerne la constatation du nombre d'infractions à l'article 86 du Code de la route.

Il a ajouté que le Ministre de la Justice devait se concerter avec son collègue des Communications.

De ces réponses, il est permis de conclure que, manifestement, les éléments d'information font défaut et que les ministres, comme il a été constaté à diverses reprises déjà, se rejettent réciproquement la responsabilité en matière d'environnement.

A la suite de cet état de choses, le Ministre des Communications a fait publier, au *Moniteur belge* du 2 septembre 1971, un arrêté royal, daté du 6 août 1971 et relatif à l'agrément, par type de véhicule automobile, en ce qui concerne le niveau sonore admissible.

Cela signifie qu'il y a tolérance, par type de véhicule et non par marque, d'une certaine intensité sonore maximale, exprimée en décibels.

La mesure doit se faire en un lieu dégagé et suffisamment silencieux.

Le même *Moniteur belge* a, également à l'initiative du Ministre des Communications, publié un arrêté royal du 9 août 1971, faisant suite à celui du 6 août 1971 et modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

Overeenkomstig dit koninklijk besluit worden de operaties inzake de meting van het door motorrijtuigen veroorzaakte geluid gevoegd bij deze van de technische controle, waaraan tweedehandswagens en wagens ouder dan vier jaar onderworpen zijn.

Ten slotte verscheen in hetzelfde Staatsblad een koninklijk besluit van 13 augustus betreffende de snelheid van de rijwielen met hulpmotor en het geluid van de rijwielen met hulpmotor, motorrijwielen, motordriewielers en motorvierwielers. Dit is een koninklijk besluit dat genomen werd in analogie met dat van 6 augustus en waarbij volgens het type, normen vastgesteld worden voor nieuwe en voor reeds gebruikte voertuigen. De metingen gebeuren in een open ruimte, met warme en onbelaste motor. Artikel 7 van dit koninklijk besluit bepaalt dat de agenten belast met het wegverkeer het opsporen van de overtredingen van deze bepalingen moeten opsporen. Hoe kunnen deze agenten dit doen?

Toen de Minister in september 1971 ondervraagd werd over de doeltreffendheid van deze drie besluiten, antwoordde hij dat, zowel voor motorvoertuigen als voor de tweewielers de geluidscntrole niet beperkt is tot de meting in de stations voor technische controle.

De politie en de rijkswacht zijn eveneens bevoegd om dergelijke controles uit te oefenen, op voorwaarde dat zij over de vereiste apparatuur beschikken.

Deze meetapparaten zijn evenwel niet voorhanden.

Ware het niet logischer geweest eerst de meetapparaten aan te schaffen en dan de vereiste besluiten te nemen? Thans zijn deze besluiten immers evenveel slagen in het water.

Het nachtlawaai.

Het Strafwetboek bevat slechts één artikel, dat kan ingeroepen worden nl. artikel 561, 1^o en waarbij met een geldboete van tien tot twintig frank en met een gevangenisstraf van één dag tot vijf dagen of met een van die straffen alleen wordt gestraft « zij die zich schuldig maken aan nachterucht of nachtruimer, van aard om de rust van de inwoners te storen. »

Het Belgisch Strafwetboek dateert van 1867. De toenmalige wetgever oordeelde dat alleen strafbaar was het gerucht en rumoer dat 's nachts wordt verwekt, dit is, volgens een arrest van het Hof van Cassatie van 12 juni 1944 « gedurende de tijd, die verloopt tussen de werkelijke avondschemering en de werkelijke morgenschemering ». (Zie wetsvoorstel van heer Gillet en c.s., n^o 126 en 23 oktober 1968.)

Er zij genoteerd dat het theoretisch mogelijk is om op grond van de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek het lawaai te bestrijden. Maar de aanklager moet het bewijs leveren, wat aan de « lawaaimakers » zoveel mogelijkheden om zich te verdedigen geeft, dat dit artikel 1382 vrijwel niet toegepast kan worden.

Het optreden van de gemeenten.

De nationale liga tegen het lawaai, gevestigd in de Belliardstraat 87 te 1040 Brussel, heeft in 1964 een brochure uitgegeven waarin verschillende maatregelen opgesomd worden die de gemeenten kunnen nemen.

Tussen theorie en praktijk is de afstand echter groot. Zo is een geval bekend van een klacht van meerdere per-

Aux termes de cet arrêté royal, les opérations de mesure du bruit causé par les véhicules automobiles s'ajoutent à celles du contrôle technique auquel sont soumis les véhicules d'occasion ainsi que les voitures mises en circulation depuis plus de 4 ans.

Enfin, le même Moniteur a publié un arrêté royal daté du 13 août relatif à la vitesse des cyclomoteurs et au bruit des cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles à moteur et quadricycles à moteur. Il s'agit d'un arrêté royal pris par analogie avec celui du 6 août, en vertu duquel pour les véhicules neufs et pour les véhicules en service, des normes sont établies selon leur type. Les mesures sont faites dans un espace ouvert, le moteur étant chaud et tournant à vide. L'article 7 de cet arrêté royal précise que les agents chargés de la circulation routière doivent rechercher les infractions à ces dispositions. Comment ces agents peuvent-ils le faire?

Interrogés par nous, au mois de septembre 1971 au sujet de l'efficacité de ces trois arrêtés, le Ministre a répondu qu'aussi bien pour les véhicules automobiles que pour les deux roues, le contrôle du bruit ne se limite pas aux mesures faites dans les stations de contrôle technique.

La police et la gendarmerie ont également compétence pour effectuer de tels contrôles, à condition de disposer des appareils de mesure nécessaires.

Ces appareils de mesure ne sont toutefois pas disponibles.

N'aurait-il pas été plus logique de faire d'abord l'acquisition des appareils de mesure et de prendre ensuite les arrêtés requis? Actuellement, ces arrêtés constituent autant de coups d'épée dans l'eau.

Bruits et tapages nocturnes.

Le Code pénal ne contient qu'une seule disposition qui puisse être invoquée à savoir l'article 561, 1^o, en vertu duquel seront punis d'une amende de dix francs à vingt francs et d'un emprisonnement d'un jour à cinq jours, ou d'une de ces peines seulement « ceux qui se seront rendus coupables de bruits ou tapages nocturnes de nature à troubler la tranquillité des habitants. »

Le Code pénal belge date de 1867. Le législateur de l'époque a estimé que ne tombent sous le coup de la loi que les bruits ou tapages produits pendant la nuit, c'est-à-dire, d'après un arrêt de la Cour de cassation du 12 juin 1944, « les bruits ou tapages produits pendant l'espace de temps qui suit le crépuscule réel du soir jusqu'au crépuscule réel du matin ». (Voir proposition de loi de M. Gillet et consorts, doc. n^o 126, du 23 octobre 1968.)

Il faut noter qu'il est théoriquement possible de combattre le bruit en vertu des articles 1382 et suivants du Code civil. Encore le plaignant doit-il fournir la preuve de ce qu'il avance, ce qui accroît singulièrement les moyens de défense des responsables du tapage de sorte que l'article 1382 est pratiquement inapplicable.

Intervention des communes.

La Ligue nationale belge pour la lutte contre le bruit, dont le siège est établi 87, rue Belliard à Bruxelles 1040 a publié en 1964 une brochure énumérant les diverses mesures que les communes peuvent prendre en ce domaine.

Il y a toutefois une grande marge entre la théorie et la pratique. Ainsi, il y a la plainte formulée par plusieurs per-

sonen tegen een dansschool, die, bijzonder tijdens de zomermaanden, lessen geeft met open vensters. Hierdoor ontstaat een bestendige en ernstige geluidshinder.

Dit gaf aanleiding tot een onderzoek ter plaatse. De bevoegde magistraat veroordeelde de dansschool maar de school stoorde zich hieraan niet. Die school werd immers gesteund door het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid.

Hieruit blijkt dat de bevoegdheid van de gemeente ontoereikend is, wat nogmaals de noodzakelijkheid van een nationale wetgeving op het lawaai aantoonde.

De huidige parlementaire initiatieven.

Drie wetsvoorstellen werden tot op heden ingediend :

- het eerste op 12 februari 1963, door de heer volksvertegenwoordigers Charles Janssens, Destenay en Grootjans;
- het tweede op 23 oktober 1968 door de heren volksvertegenwoordigers Gillet, Defraigne en Grootjans;
- het derde op 13 oktober 1970, door de heren volksvertegenwoordigers Coppieters, Schiltz, Van Leemputten, Verduyn en Vansteenkiste.

Geen enkel van deze drie voorstellen werd ooit besproken in de bevoegde Kamercommissie van Volksgezondheid.

Op 16 september 1971 legde de toenmalige minister van Volksgezondheid, de heer Namèche, een wetsontwerp neer betreffende de bestrijding van de geluidshinder.

Het gaat hier om een kaderwet, die hetzelfde uitzicht heeft als de wetten op de lucht- en waterverontreiniging, d.w.z. dat zij te weinig technisch is opgevat en geen rekening houdt met de verschillende vormen van lawaai en met de specifieke methodes die voor elke vorm vereist wordt om het lawaai doeltreffend te bestrijden.

Tenslotte kan men vrezen dat een dergelijke kaderwet het lot te wachten staat van al de andere kaderwetten inzake het leefmilieu.

De structuur van een wetgeving op het lawaai.

De bestrijding van het lawaai is een technisch probleem, waarvan de wetgeving in de juridische vorm de technische inhoud moet verzekeren.

Het past eerst de verschillende vormen van lawaai op te sporen en voor elke vorm de meest aangepaste en doeltreffende oplossing uit te werken.

Dit lijkt ons een betere methode dan die waarbij een algemene wet wordt uitgevaardigd in het kader waarvan later de verschillende vormen van lawaai hun plaats moeten vinden.

Een wetgeving op het lawaai dient voorop te stellen dat het lawaai een vorm van verontreiniging is en dat het lawaai op een objectieve wijze kan gemeten worden en worden uitgedrukt in een internationale eenheid; zij moet bepalen dat de Koning de apparatuur aanwijst die voor het gehele grondgebied van kracht zal zijn en tenslotte dient zij het Rijks-, provincie-, of gemeentepersoneelsleden aan te duiden die met de controle van het lawaai worden belast.

sonnes contre une école de danse où pendant les mois d'été en particulier les cours se donnent fenêtres ouvertes. Il en résulte une importante pollution sonore permanente.

Cette plainte a donné lieu à une enquête sur place. Le magistrat compétent a condamné l'école de danse qui ne s'est guère préoccupée de cette condamnation. Cette école avait en effet l'appui du Ministère de l'Emploi et du Travail.

Cela montre que le pouvoir de la commune est insuffisant, ce qui démontre, une fois de plus, la nécessité d'une législation nationale relative à la lutte contre le bruit.

Les initiatives parlementaires jusqu'à ce jour.

A ce jour, trois propositions de loi ont été déposées :

- la première, le 12 février 1963, par MM. les Députés Charles Janssens, Destenay et Grootjans;
- la deuxième, le 23 octobre 1968, par MM. les Députés Gillet, Defraigne et Grootjans;
- la troisième, le 13 octobre 1970, par MM. les Députés Coppieters, Schiltz, Van Leemputten, Verduyn et Vansteenkiste.

Aucune de ces trois propositions n'a jamais fait l'objet d'un examen à la Commission de la Santé publique de la Chambre.

Le 16 septembre 1971, le Ministre de la Santé publique de l'époque, M. Namèche, a déposé un projet de loi relatif à la lutte contre le bruit.

Il s'agit, en l'occurrence, d'une loi-cadre, qui ressemble aux lois sur la pollution atmosphérique et la pollution des eaux, c'est-à-dire qu'elle est d'une conception technique trop peu élaborée et ne tient guère compte des diverses formes de bruit, ni des méthodes spécifiques qu'une lutte efficace imposerait pour chacune d'elles.

Enfin, on peut craindre que cette loi-cadre ne subisse le sort réservé à toutes les lois-cadre relatives à l'environnement.

Structure d'une législation sur le bruit.

La lutte contre le bruit constitue un problème d'ordre technique; la législation doit donner une forme juridique à cette matière technique.

Il convient de déceler tout d'abord les diverses formes de bruit et de mettre au point, pour chacune d'elles, la solution la plus adéquate et la plus efficace.

Cette méthode nous semble préférable à celle de la promulgation d'une loi générale, dans le cadre de laquelle il faudrait par la suite toujours ranger les diverses formes de bruit.

Une législation sur le bruit doit poser que le bruit est un mode de pollution, qu'il peut être mesuré d'une manière objective et être exprimé en unités ayant une valeur internationale; elle doit prévoir que le Roi déterminera l'appareillage dont l'usage sera obligatoire pour l'ensemble du territoire et enfin désigner les agents de l'Etat, de la province ou de la commune chargés de contrôler le bruit.

Het lawaai verwekt door het verkeer.

Twee aspecten moeten gereguleerd worden: het lawaai veroorzaakt door de motor en dit door de claxons.

Het koninklijk besluit van 6 augustus 1971 bepaalt het aantal dB per type van motorvoertuig als maximum toelaatbare grens.

Maar de controle mag zich niet beperken tot een louter technische controle.

De politie, of wie ook de controle van het geluidsniveau onder haar bevoegdheid heeft, moet op elk ogenblik het recht hebben elke wagen te doen stoppen en het geluid te meten, hetzij ter plaatse, hetzij in de dichtsbijzijnde technische controlepost.

Aldus wordt het mogelijk op te treden tegen elk vervoermiddel dat om « sportieve » redenen te veel lawaai maakt.

Het lawaai verwekt door het claxonneren.

Claxonneren is alleen toegelaten om een andere weggebruiker op een gevaarlijke toestand te wijzen.

Ook hier weer kunnen normen vastgelegd worden wat het aantal dB betreft, en moet de politie kunnen optreden tegen elke bestuurder van een vervoermiddel waarvan het signaalinstrument het aantal toegelaten dB overschrijdt.

Bovendien moet aan de politie de volledige vrijheid worden gelaten om eigenmachtig te oordelen en op te treden als een bestuurder zonder geldige reden claxonneert.

Het lawaai verwekt door vliegtuigen.

Ook hier moeten twee aspecten worden belicht:

— De vliegtuigmotoren, bijzonder die van de supersonische vliegtuigen, werken storend voor de inwoners van de gemeenten rond het vliegveld en van de gemeenten waarover deze vliegtuigen vliegen.

Dit kan verholpen worden door het overvliegen van het grondgebied te verbieden aan vliegtuigen van zekere typen en dit tussen bepaalde uren, b.v. vanaf 22 u tot 6 u.

— Een andere storende vorm wordt verwekt door het proefdraaien der vliegtuigmotoren zonder gebruik te maken van een apparatuur om het geluid te dempen. Deze methode wordt te « Brussel-Nationaal » toegepast en hindert bijzonder de inwoners der omliggende gemeenten.

Hier kan eenvoudig ingegrepen worden door de verplichting op te leggen om, zoals elders gebeurt, een aangepaste apparatuur te gebruiken.

Het lawaai in het algemeen.

De politie, de rijkswacht, of welke autoriteit ook, die belast is met de controle van het lawaai, moet op elk ogenblik kunnen optreden, niet alleen 's nachts, maar ook overdag.

Deze regeling geldt zowel voor personen die de radio of T. V. te luid laten spelen, als voor de fabrieken en voor alle nijverheidsinstellingen die een vergunning hebben van het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid.

Uitzondering hierop maken de kermissen, de sportmanifestaties en de manifestaties in 't algemeen.

Le bruit de la circulation.

Il y a lieu d'en réglementer deux aspects: le bruit provoqué par les moteurs et celui qui provient des avertisseurs.

L'arrêté royal du 6 août 1971 fixe par type de véhicule automobile, le nombre de décibels constituant le niveau sonore admissible.

Mais le contrôle ne peut se limiter au simple contrôle technique.

La police ou quiconque a le contrôle du niveau sonore dans ses attributions, doit avoir le droit d'arrêter à tout instant n'importe quelle voiture et de mesurer le bruit qu'elle provoque, soit sur place, soit au poste de contrôle technique le plus rapproché.

Il est ainsi possible de prendre des mesures à l'encontre de tout véhicule provoquant un bruit excessif pour des raisons « sportives ».

Le bruit provenant des avertisseurs.

L'usage de l'avertisseur n'est autorisé que pour attirer l'attention d'un autre usager de la route sur une situation dangereuse.

Dans ce cas également des normes peuvent être définies en ce qui concerne le nombre de décibels et la police doit pouvoir intervenir contre tout conducteur d'un véhicule dont l'appareil avertisseur provoque un bruit excédant le nombre de décibels admis.

Il convient, par ailleurs, de laisser à la police une entière liberté d'appréciation et la latitude d'intervenir lorsque le conducteur d'un véhicule actionne son avertisseur sans motif valable.

Le bruit provoqué par les avions.

Sur ce point également, il y a lieu de mettre en évidence deux aspects:

— Les moteurs d'avion, et surtout ceux des avions supersoniques, nuisent à la tranquillité des habitants des communes proches de la plaine d'atterrissage ainsi que de celles survolées par les avions.

Il serait possible d'y porter remède en interdisant le survol du territoire aux avions de certains types et ceci entre certaines heures, par exemple de 22 h. à 6 h.

— Une autre nuisance est celle qui est suscitée par les essais de moteurs d'avion, sans qu'il soit fait usage d'un appareillage destiné à en assourdir le bruit. Cette méthode est appliquée à « Bruxelles National » et gêne particulièrement les habitants des communes environnantes.

Il est possible d'intervenir sur ce point d'une façon bien simple en imposant — comme cela se fait ailleurs — l'emploi d'un appareillage adéquat.

Le bruit en général.

La police, la gendarmerie ou une quelconque autorité chargée du contrôle du bruit, doit être habilitée à intervenir à tout moment, non seulement de nuit, mais aussi de jour.

Cette règle vaut aussi bien pour les particuliers dont les appareils de radio ou T. V. sont réglés de manière trop bruyante que pour les usines et pour tout établissement industriel ayant une autorisation du Ministère de l'Emploi et du Travail.

Constituent des exceptions à cette règle, les foires, les démonstrations sportives et les manifestations en général.

Een strenge wetgeving moet het de politie mogelijk maken om op elk ogenblik te kunnen optreden. Zij moet de oorzaak van het lawaai kunnen uitschakelen en proces-verbaal tegen de overtreders opstellen.

Het individu moet beschermd worden. De wet moet zo opgevat worden dat zij partij kiest voor degene die zij wenst te beschermen, en niet voor degene die haar overtreden.

K. POMA.

WETSVOORSTEL

AFDELING I.

De zones.

Artikel 1.

Met het oog op de bestrijding van het lawaai en de bevordering van de menselijke gezondheid wordt het Belgisch grondgebied in geluidszones ingedeeld.

De geografische afbakening van die zones wordt vastgesteld door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit na raadpleging van de betrokken gemeentebesturen. De afbakening zal geschieden binnen zestig dagen na de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 2.

De geluidszones bestaan uit :

Zone 1 : natuurparken, reservaten, kuurgebieden, omgeving van ziekenhuizen en sanatoria, wetenschappelijke instellingen, gezondheids- en recreatiecentra, badplaatsen, toeristische centra.

Zone 2 : woongebieden.

Zone 3 : landbouwgebieden.

Zone 4 : handelscentra van steden en gemeenten en industriewijken.

Zone 5 : gebieden die om economische redenen of om redenen die 's lands veiligheid betreffen aan geen enkele lawaai beperking kunnen worden onderworpen.

AFDELING II.

Het lawaai.

Art. 3.

Deze wet beoogt de beperking van :

A. — Het lawaai veroorzaakt door het verkeer :

— deze categorie omvat alle geluiden veroorzaakt door de uitlaat van motorvoertuigen, motorrijwielen, rijwielen met hulpmotor, autocars, autobussen en vrachtwagens en door de geluidssignalen van die vervoermiddelen.

Une législation rigoureuse doit permettre une intervention de la police à tout instant. Celle-ci doit pouvoir éliminer les causes du bruit et dresser procès-verbal à charge des contrevenants.

L'individu doit être protégé. La loi doit être conçue de telle façon qu'elle prenne le parti de ceux qu'elle désire protéger et non de ceux qui l'entreignent.

PROPOSITION DE LOI

SECTION I.

Des zones.

Article 1.

En vue de la lutte contre le bruit et de la protection de la santé humaine, le territoire belge est subdivisé en zones sonores.

La délimitation de ces zones est fixée par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres après consultation des administrations communales intéressées. La délimitation aura lieu dans les soixante jours de la publication de la présente loi au *Moniteur belge*.

Art. 2.

Les zones sonores sont constituées :

Zone 1 : de parcs naturels, de réserves naturelles, de stations de cure, d'alentours d'hôpitaux et sanatoriums, institutions scientifiques, centres de santé et de délassement, stations balnéaires, centres touristiques.

Zone 2 : de zones d'habitat.

Zone 3 : de régions agricoles.

Zone 4 : de centres commerciaux urbains et communaux et de quartiers industriels.

Zone 5 : de régions qui, pour des motifs d'ordre économique, ou pour des motifs relevant de la sécurité de l'Etat, ne peuvent être soumises à aucune limitation de bruit.

SECTION II.

Du bruit.

Art. 3.

La présente loi tend à limiter :

A. — le bruit produit par la circulation :

— cette catégorie comprend tous les bruits produits par les échappements des automobiles, motocyclettes, vélomoteurs, autocars, autobus et camions, ainsi que par les signaux sonores émis par ces moyens de transport.

B. — Het lawaai binnen de gebouwen, tuinen, woningen of bijgebouwen hiervan; deze categorie omvat :

1° alle geluiden voortgebracht door fonografen, bandopnemers, radio- en televisietoestellen, luidsprekers, muziek-instrumenten, huishoudapparaten, tuinbouwmachines;

2° alle geluiden voortgebracht door handels- of industriële werkzaamheden.

C. — Het lawaai veroorzaakt door vliegtuigen; deze categorie omvat :

1° het geluid voortgebracht door toeristen en publiciteitsvliegtuigen;

2° het geluid voortgebracht door lijnvliegtuigen en super-sonische vliegtuigen.

De lijst van de in dit artikel opgesomde categoriën kan bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden uitgebreid en aangevuld.

AFDELING III.

De lawaai beperkingen.

Art. 4.

De Koning stelt, binnen zestig dagen na de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* de geluidsdrempel vast die door de verschillende in artikel 3 bepaalde apparaten en toestellen in geen geval mag overschreden worden.

Art. 5.

In zone 1 mag noch 's nachts, noch overdag, lawaai van de categoriën B 1° en 2° en C 1° en 2° hoorbaar zijn.

Van deze regel mag evenwel afgeweken worden overdag wat betreft het lawaai voortgebracht door lichte tuinbouwmachines zoals bijvoorbeeld grasmaaimachines. Het gebruik van die apparaten is evenwel verboden op zaterdagen, zondagen, en wettelijke feestdagen.

De geluiden gerangschikt onder categorie A van artikel 3 moet in zone 1 tot een minimum herleid worden. Te dien einde treffen de betrokken gemeentebesturen de nodige maatregelen voor de omleiding van het zwaar verkeer.

Art. 6.

In zone 2 mag noch 's nachts, noch overdag, geen enkel lawaai van categorie B 1° en 2° en C 1° hoorbaar zijn.

De in artikel 5, tweede lid bepaalde uitzondering is eveneens van toepassing op deze zone.

Art. 7.

In zone 3 mag noch 's nachts noch overdag geen enkel lawaai van categorie B 1° hoorbaar zijn behalve dat voortgebracht door landbouwmachines; deze machines mogen evenwel niet worden gebruikt op zaterdagen, zondagen en feestdagen behoudens in geval van dringende noodzakelijkheid.

B. — le bruit produit à l'intérieur des bâtiments, jardins, habitations ou de leurs dépendances; cette catégorie comprend :

1° tous les bruits produits par des phonographes, enregistreurs, radios et appareils de télévision, haut-parleurs, instruments de musique, appareils ménagers et machines employés dans l'horticulture;

2° tous les bruits produits par des activités commerciales ou industrielles.

C. — le bruit produit par des avions; cette catégorie comprend :

1° le bruit produit par des avions de tourisme et de publicité;

2° le bruit produit par des avions de ligne et par des avions supersoniques.

La liste des catégories énumérées au présent article peut être étendue et complétée par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

SECTION III.

Les limitations du bruit.

Art. 4.

Dans les soixante jours de la publication de la présente loi au *Moniteur belge*, la loi fixe le niveau sonore qui ne peut, en aucun cas, être dépassé par les appareils visés à l'article 3.

Art. 5.

Dans la zone 1, il est interdit de produire, de nuit comme de jour, des bruits relevant des catégories B, 1° et 2°, et C, 1° et 2°.

Des dérogations à cette règle sont cependant permises, de jour, pour le bruit produit par des machines horticoles de construction légère telles que les tondeuses à gazon. L'utilisation de ces engins est cependant interdite les samedis, dimanches et jours fériés.

Les bruits classés dans la catégorie A de l'article 3 doivent, dans la zone 1, être limités au minimum. Les administrations communales respectives prendront, à cet effet, les mesures nécessaires à la déviation du trafic lourd.

Art. 6.

Dans la zone 2, il est interdit de produire, de nuit comme de jour, des bruits relevant des catégories B, 1° et 2°, et C, 1°.

L'exception prévue à l'article 5, 2° alinéa, est également applicable à cette zone.

Art. 7.

Dans la zone 3, il est interdit de produire, de nuit comme de jour, des bruits relevant de la catégorie B, 1°, sauf ceux produits par des machines agricoles, lesquelles ne peuvent toutefois être utilisées les samedis, dimanches et jours fériés, sauf en cas de nécessité urgente.

Art. 8.

In zone 4 mag 's nachts geen enkel lawaai van categorie B 1° en C 1° hoorbaar zijn.

Ondernemers, industriëlen, ambachtslieden en werklieden mogen 's nachts generlei werk uitvoeren waarbij gebruik wordt gemaakt van machines of toestellen die een gerucht maken dat buiten de fabriek, het atelier of de werkplaats hoorbaar is. Mits toelating van de Minister van Economische Zaken of Middenstand kan echter om ernstige redenen van dit verbod worden afgeweken.

Art. 9.

De Koning treft de nodige maatregelen, opdat bij het bepalen van het tracé van de routes van lijnvliegtuigen er geen overvlucht is van de zones 1, 2 en 3. Supersonische vliegtuigen mogen slechts in zone 5 hoorbaar zijn.

Art. 10.

In de zones 1, 2, 3 en 4 is het verboden de motor van een vervoermiddel te laten draaien gedurende het stationeren; het is eveneens verboden in die zones de in artikel 3 A bepaalde vervoermiddelen te herstellen, te beproeven of af te stellen op de openbare weg.

Art. 11.

Het gebruik van geluidssignalen aangebracht op vervoermiddelen is 's nachts in de zones 1, 2, 3 en 4 verboden. Overdag is het gebruik ervan slechts toegelaten in geval van dringende noodzakelijkheid.

Art. 12.

Openbare werken mogen in de zones 1, 2, 3 en 4 slechts worden verricht overdag behalve in geval van dringende noodzakelijkheid vastgesteld door een door de Minister van Openbare Werken aangewezen ambtenaar of door de burgemeester.

Art. 13.

Het bouwen en verbouwen van private woningen of openbare gebouwen mag in de zones 1, 2, 3 en 4 slechts overdag geschieden.

Art. 14.

Het afschieten van vuurwerk, het gebruiken van ontstekers, het roepen of zingen, het gebruiken van luidsprekers en geluidsversterkers op de openbare weg ter gelegenheid van kermissen, feesten, en andere manifestaties is slechts toegelaten mits machtiging van het gemeentebestuur.

AFDELING IV.

Diverse bepalingen.

Art. 15.

Vervoermiddelen, apparaten, toestellen, machines en werktuigen die bij volle activiteit de door de Koning krachtens

Art. 8.

Dans la zone 4, il est interdit de produire, de nuit, des bruits relevant des catégories B, 1°, et C.

Les entrepreneurs, les industriels, les artisans et les ouvriers ne peuvent, de nuit, exécuter aucun travail pour lequel il est fait usage de machines ou d'engins produisant des bruits pouvant être perçus à l'extérieur de l'usine, de l'atelier ou du lieu de travail. Le Ministre des Affaires économiques ou le Ministre des Classes moyennes peut, pour motifs graves, accorder des dérogations à cette interdiction.

Art. 9.

Lors de la fixation du tracé des voies aériennes des avions de ligne, le Roi prendra les mesures nécessaires afin qu'il n'y ait aucun survol des zones 1, 2 et 3. Les bruits produits par les avions supersoniques ne peuvent être perçus que dans la zone 5.

Art. 10.

Dans les zones 1, 2, 3 et 4, il est interdit de laisser tourner le moteur d'un véhicule pendant le stationnement; dans ces zones il est également interdit, sur la voie publique, de réparer, essayer ou mettre au point les moyens de transport prévus à l'article 3 A.

Art. 11.

L'utilisation de signaux sonores installés sur des moyens de transport est interdite, de nuit, dans les zones 1, 2, 3 et 4. De jour, cette utilisation n'est admise qu'en cas de nécessité urgente.

Art. 12.

Dans les zones 1, 2, 3 et 4, les travaux publics ne peuvent être exécutés que de jour, sauf en cas de nécessité urgente constatée par un fonctionnaire désigné par le Ministre des Travaux publics ou par le bourgmestre.

Art. 13.

Dans les zones 1, 2, 3 et 4, la construction et la transformation d'habitations privées ou de bâtiments publics ne peuvent se faire que de jour.

Art. 14.

Le tir de feux d'artifice, l'usage de pétards, les cris ou les chants, l'utilisation de haut-parleurs et d'amplificateurs sonores sur la voie publique à l'occasion de foires, de fêtes et autres manifestations ne sont autorisés que moyennant l'autorisation de l'administration communale.

SECTION IV.

Dispositions diverses.

Art. 15.

Les moyens de transport, les appareils, les instruments, les machines et les engins qui, en pleine activité, dépassent

artikel 4 bepaalde maximum geluidsdrempel overschrijden, mogen in België noch verhandeld noch ingevoerd noch gefabriceerd worden.

Art. 16.

In deze wet wordt door « 's nachts » verstaan de periode die loopt van 22 uur 's avonds tot 8 uur 's morgens.

AFDELING V.

Strafbepalingen en opsporing van de overtredingen.

Art. 17.

Overtredingen van de bepalingen van deze wet worden gestraft met een boete van 26 F en gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden of met één van die straffen alleen.

Die straffen kunnen worden verdubbeld ingeval van herhaling binnen het jaar na de eerste veroordeling.

Art. 18.

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, worden de overtredingen van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten opgespoord en vastgesteld door de ambtenaren die de Koning aanwijst.

Art. 19.

De officieren van gerechtelijke politie en de in het vorig artikel bedoelde ambtenaren, worden met zodanige apparaten uitgerust dat ze op elk ogenblik de intensiteit van het lawaai kunnen meten.

De Koning treft de nodige maatregelen opdat de personen belast met het opsporen en het vaststellen van de overtredingen van deze wet uiterlijk zes maanden na haar verschijning in het *Belgisch Staatsblad* met de in dit artikel bedoelde apparaten uitgerust zijn.

12 april 1972.

K. POMA.

le niveau sonore maximum fixé par le Roi en vertu de l'article 4 ne peuvent être, ni vendus, ni importés, ni fabriqués en Belgique.

Art. 16.

Dans la présente loi, il y a lieu d'entendre par « de nuit » la période allant de 22 heures du soir à 8 heures du matin.

SECTION V.

Dispositions pénales et recherche des infractions.

Art. 17.

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont punies d'une amende de 26 F et d'un emprisonnement de huit jours à six mois ou d'une de ces peines seulement.

Ces peines peuvent être doublées en cas de récidive dans l'année qui suit la première condamnation.

Art. 18.

Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution sont recherchées et constatées par les agents désignés par le Roi.

Art. 19.

Les officiers de police judiciaire et les agents visés à l'article précédent sont équipés des appareils leur permettant, à tout instant, de mesurer l'intensité du bruit.

Le Roi prend les mesures nécessaires afin que les personnes chargées de la recherche et de la constatation des infractions à la présente loi soient équipées des appareils visés au présent article au plus tard six mois après la publication de la présente loi au *Moniteur belge*.

12 avril 1972.