

LIGNE 26 : TRONÇON ENTRE LE SQUARE PLASKY ET LE BD GENERAL WAHIS A SCHAEERBEEK

Description générale

Localisation

Le périmètre du point noir concerne un tronçon à l'air libre de la ligne de chemin de fer 26 situé au-delà du square Plasky sur le territoire de la Commune de Schaerbeek. Cet axe Nord-Sud, d'approximativement 700 mètres, passe entre la place Meiser et la place de la Patrie. Il est délimité au nord par le boulevard Général Wahis et, sud par l'avenue de la Topaze et est coupé par l'avenue Ernest Cambier, l'avenue Rogier et la chaussée de Louvain.

Affectation

A cet endroit, la ligne 26 est essentiellement bordée par des zones d'habitation mais également par des zones de mixité le long de la chaussée de Louvain près de la place Meiser. Il y a également un terrain de sport au Nord le long de l'avenue Ernest Cambier. En terme de perspective de développement, le PRAS définit les îlots au Nord de l'avenue Rogier comme zone de logement et ceux au Sud de cet axe routier comme zone de mixité. Il y a également deux zones de parc/loisir à l'Ouest de la partie Nord du tronçon ferroviaire considéré. Un îlot de forte mixité est situé entre l'avenue de la Topaze et la Chaussée de Louvain.

Population concernée

La population subissant les nuisances de ce tronçon de la ligne 26 est estimée à 1500 personnes pour une densité approximative de 128 habitants par ha.

Contexte

Il est prévu qu'une des lignes du RER passe par ce tronçon de la ligne 26. Ce tronçon de la ligne 26 a fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme de la part du ministère de transport pour la réalisation de la liaison entre la ligne 161 et la ligne 26 par le tunnel Schuman- Josaphat. Ce tunnel viendra se brancher dans le tunnel existant de la ligne 26.

Le 24 janvier 2001, une convention environnementale a été signée entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB. Celle-ci fixe des objectifs de qualité acoustique à atteindre dans une perspective à long terme. Elle établit aussi des limites à ne pas dépasser et d'intervention d'urgence. (voir introduction)



Situation acoustique actuelle

Campagne de mesure

Huit mesures ponctuelles, de durée allant de 30 minutes à 2h, ont été réalisées de part et d'autre de la ligne le long du tronçon considéré entre le 5 et le 7 novembre 2002.

Quatre mesures de 24 heures ont également été réalisées de part et d'autre du tronçon considéré entre le 4 et le 8 novembre 2002. Voici leur localisation : boulevard Général Wahis au n°3, rue des Chardons au n°29, avenue Milcamps au n°162 et rue de la Luzerne au n°53.

Les deux mesures de longue durée continue ont été réalisées entre le 31 octobre et le 12 novembre 2002. Le premier point est situé dans le jardin du n° 89/2 de l'avenue Ernest Cambier, où les voies de chemin de fer sont situées en contrebas (6 m). Le deuxième est localisé dans le jardin du n° 53 de la rue de la Luzerne, les voies de chemin de fer sont situées en contrebas (6 m).

Constatations

Les niveaux acoustiques spécifiques aux trains ne sont pas excessifs et dépassent légèrement le niveau dit de gêne de 60 dB(A) la nuit pour les deux points de mesure les plus au Nord.

En l'absence de passage de train, le bruit global du quartier serait de l'ordre de 54 dB(A) en journée et de 48 dB(A) la nuit et est en partie déterminé par le trafic routier environnant. Ces valeurs montrent que l'intérieur des îlots le long de ce tronçon de la ligne 26 resteraient relativement calme sans le bruit des trains.

Validation du point noir

Comparaison avec les normes en vigueur Sur base des seuils limites et d'intervention urgente définis dans la convention environnementale signée entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB, les principales constatations pour le tronçon de la ligne 26 considéré sont les suivantes :

Le seuil d'intervention urgente (73 dB(A) de jour et 68 dB(A) de nuit) n'est jamais atteint pour les points de mesures fixes.
Le constat est le même pour le seuil limite à ne pas dépasser (70 dB(A) de jour et 65 dB(A) de nuit).
Les seuils à ne pas dépasser après travaux sont atteints de nuit pour les points de mesure « boulevard Général Wahis » et « avenue Ernest Cambier »..
Le niveau sonore maxima pour le passage de trains constatés au niveau des points de mesure atteint les 90 dB(A).

Les niveaux sonores imputés aux passages des trains sont dans ce cas peu gênant à l'intérieur des habitations et sont inférieurs aux seuils d'intervention définis dans la convention environnementale signée entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB. La gêne peut toutefois être plus prononcée pour les habitations très proches du tronçon.

Facteurs influençant le bruit

Topographie et profil des lieux Les voies de chemin de fer sont à peu près horizontales et traversent les quartiers étudiés dans un petit vallon artificiel en contrebas de 6 à 8 mètres par rapport terrain naturel et d'une largeur moyenne de 40 mètres. Le fait que les trains circulent dans un vallon limite la propagation du bruit vers les habitations basses le bordant.
La portion de la ligne 26 étudiée présente une voie dans chaque sens de circulation. Les limites des voies sont longées par des talus arborés.

Cadre bâti Au Sud, les quartiers situés le long du tronçon considéré de la ligne 26 sont composés principalement d'immeubles à appartements mitoyens possédant 3 à 4 étages. De nombreux commerces sont présents le long de la chaussée de Louvain. L'habitat présent entre l'avenue Ernest Cambier et le boulevard Général Wahis est constitué exclusivement de maisons de maître datant de la première moitié du siècle passé. Enfin, un parc et un centre de loisirs longent la partie Nord-Ouest du tronçon.

En général, les façades arrières des habitations (côté jardin), forment un front presque continu, entravent la propagation du son au-delà. Seule une trentaine de logements ont le fond de leur jardin donnant sur les talus de la ligne de chemin de fer.

Mesures anti-bruit existantes Mis à part le double vitrage, les bâtiments existants ne sont équipés d'aucune protection acoustique particulière.

Il n'y a pas de mur anti-bruit le long du tronçon considéré.

Fréquence et type de trafic Par rapport à l'ensemble du réseau de Bruxelles, le trafic est considéré comme moyen le long de ce tronçon de la ligne 26, avec de l'ordre de 150 trains par jour.
Il y a en moyenne 125 trains passant durant une journée de semaine, soit une fréquence de passage des trains de l'ordre de 7,8 trains par heure. Durant la nuit celle-ci passe à 2,7 trains par heure pour 25 passages de trains. L'intensité du trafic ferroviaire sur cette ligne est donc modérée.

Le trafic diurne est composé principalement de trains voyageurs mais également d'une vingtaine de trains marchandises.
Le trafic nocturne est exclusivement constitué de train marchandises.

L'état des voies de chemin de fer Les voies ne semblent pas en mauvais état et ne présentent pas d'anomalie remarquable.

Principes d'amélioration

Solution à mettre en œuvre

Le constat acoustique a montré que les niveaux acoustiques atteints n'impliquent pas forcément une intervention de la Région et/ou de la SNCB pour réduire ces niveaux.

Les facteurs principaux influençant la source sonore d'un train sont :

- le type et les caractéristiques du matériel roulant
- la fréquence de passage des trains
- la vitesse de circulation des trains
- l'état des voies

Les facteurs principaux influençant la propagation du bruit du train sont :

- les caractéristiques des constructions (en particulier le caractère bas et discontinu des habitations)
- la topographie et la position des voies par rapport aux habitations

Néanmoins, dans le cadre de la recherche d'une amélioration du cadre acoustique, **les solutions envisagées** afin d'obtenir un gain acoustique sont les suivantes :

- **Amélioration du matériel roulant.** Faire respecter au matériel roulant neuf les normes acoustiques imposées par les Spécifications Techniques d'Interopérabilité prescrites dans le cadre de la directive Européenne en la matière.
- **Un entretien régulier des voies** afin de prévenir l'apparition des irrégularités des rails et une **mise à jour des installations techniques** (aiguillages, détecteurs de train) les plus bruyantes. Ces deux éléments provoquent un bruit important lors du passage du train.
- Le permis d'urbanisme délivré au Service Public Fédéral Mobilité et Transports, pour la réalisation de la liaison ferroviaire Shuman-Josaphat et la modification du tronçon Meiser-Josaphat, prescrit qu'après réalisation du projet, les limites acoustiques de 65 dB(A) de jour et de 60 dB(A) de nuit soit respectées.

Vu les prescriptions prévues dans le permis d'urbanisme du projet cité ci dessus, la mise en œuvre de ces mesures dépend de la SNCB.

Une autre solution envisageable afin d'obtenir une amélioration acoustique consiste en une **mise en œuvre d'obstacles à la propagation du bruit**, à proximité de la source d'émission. Cette solution s'inscrit dans la **continuité des actions déjà entreprises** sur certains tronçons du réseau ferroviaire. Le type d'obstacles à implanter, murs anti-bruit ou couverture, sera conditionné par des questions d'efficacité, de coût, de faisabilité et de facilité de mise en œuvre.