

LIGNE 26 : TRONÇON ENTRE LE BD. WAHIS ET L'AV. BORDET A EVERE ET SCHAERBEEK

Description générale

Localisation

Le périmètre du point noir concerne un tronçon de la ligne de chemin de fer 26 situé sur le territoire des Communes d'Evere et de Schaerbeek entre le boulevard Wahis et l'avenue Bordet. Cette zone ferroviaire s'étend approximativement sur une longueur de 2 km et sur une largeur de 150 m dans sa partie Sud et de 25 m dans sa pointe Nord. Elle est donc délimitée au Nord par l'avenue Bordet, au Sud par le boulevard Wahis, à l'Ouest par l'avenue Charles Gillisquet, l'avenue H. Conscience, la rue Jan Van Ruusbroeck et l'avenue L. Pierard et à l'Est par le boulevard et l'avenue Léopold III. La partie Sud de ce tronçon est communément appelée « site Josaphat ».

Affectation

A cet endroit, la ligne 26 est essentiellement bordée par des zones d'habitation. On trouve également une grande zone d'entreprise et une zone de sport et loisir dans la moitié Est du site Josaphat. Des bureaux et surfaces commerciales sont présents le long de l'avenue Léopold III. En terme de perspective de développement, le PRAS confirme dans les grandes lignes la situation existante sauf pour les grandes surfaces « Carrefour » et « Delhaize » qui se trouvent en zone administrative et pour une partie du site Josaphat inscrit en zone d'intérêt régional.

Population concernée

L'habitat est dense dans le périmètre de ce point noir. De nombreux immeubles d'une dizaine d'étages sont présents. La population subissant les nuisances de ce tronçon de la ligne 26 est estimée à 5000 personnes.

Contexte

Ce tronçon de la ligne 26 comporte une voie dans chaque sens de circulation. La partie plus large du site Josaphat, au Sud, comprend un faisceau de voies accompagné de quais, vestige de l'ancienne gare de formation mais aujourd'hui désaffectées.

A terme, le tronçon étudié sera fréquenté par les lignes R3, R7 et R8 du futur RER. Cette modification du trafic se fera sans modification importante de l'infrastructure.

Les points noirs routiers « Léopold III » et « Wahis » sont fort proche de ce point noir ferroviaire

Le site Josaphat est une Zone d'intérêt Régional (ZIR) ce qui implique que le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale subordonne son aménagement futur à l'élaboration de PPAS parallèlement à une réflexion coordonnée sur l'ensemble de la Région. Les projets les plus récents pour cette ZIR prévoient la mise en souterrain de la future gare RER ainsi qu'une partie des voies. Les voies en cul-de-sac de l'ancienne gare de triage seront supprimées.

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

Trois mesures de longue durée continue ont été réalisées entre le 4 novembre et le 18 décembre 2003. Le premier point est situé dans le jardin du n° 56 de l'allée du Languedoc. Le deuxième est localisé dans le jardin du n° 41b de l'allée de Provence. Le dernier point de mesure est situé au milieu du jardin du n° 113 de l'avenue Gillisquet.

Durant cette même période 13 points de mesures d'au moins une heure ont été réalisés le long du tronçon.

Constatations

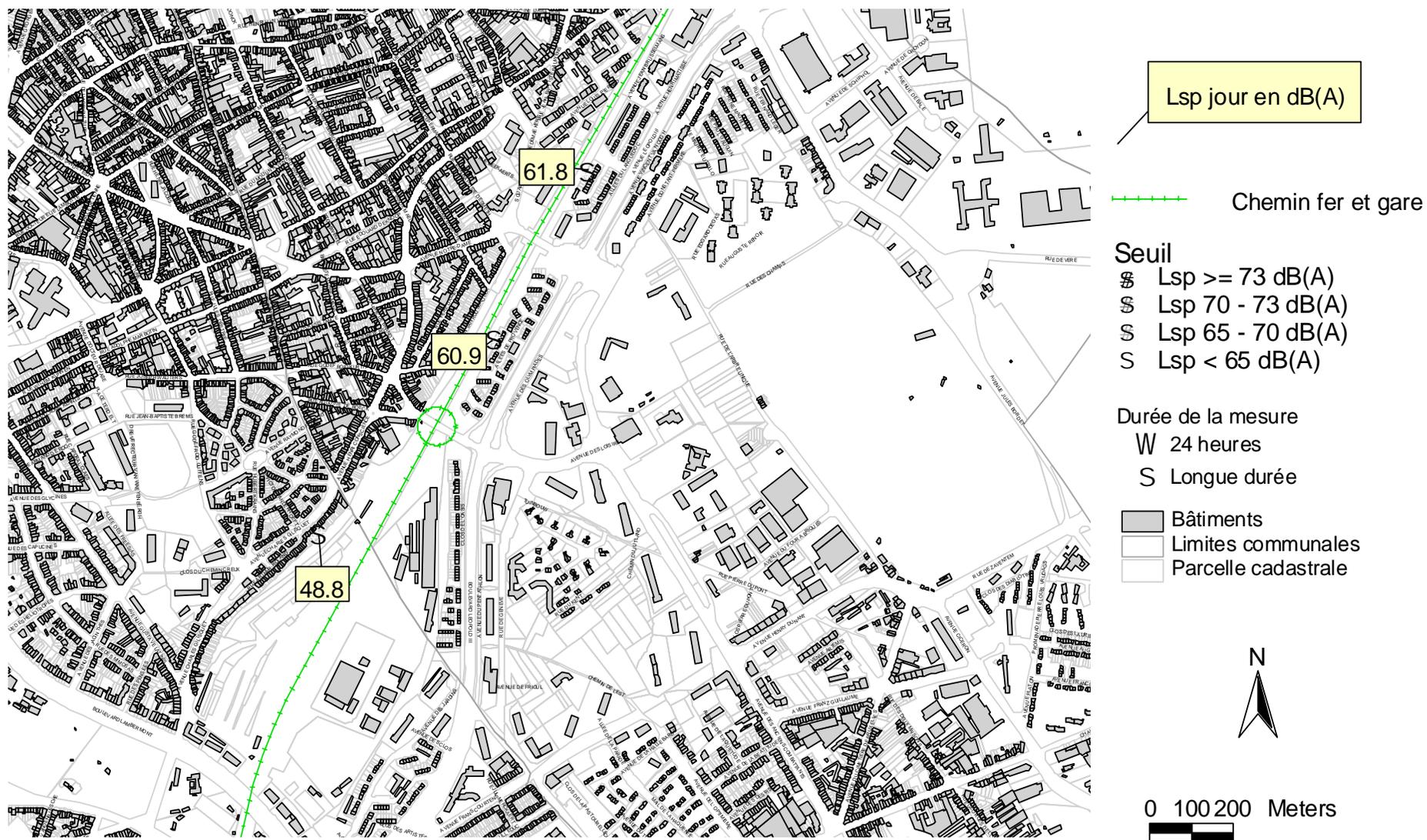
Tous points de mesures confondus, on remarque que les niveaux acoustiques spécifiques aux trains ne sont pas excessifs et n'atteignent pas les niveaux « dit de gêne » de 60 dB(A) la nuit et de 65 dB(A) la journée. La diminution du bruit ferroviaire la nuit est peu marquée (de -4 à -10 dB(A)) car il n'y a pas de diminution du trafic marchandise durant la nuit.

En l'absence de passage de train, le bruit de fond au niveau des points de mesures serait de l'ordre de 50 dB(A) en journée et de 40 dB(A) la nuit.

LIGNE 26 : TRONÇON ENTRE LE BD. WAHIS ET L'AV. BORDET A EVERE ET SCHAERBEEK



LIGNE 26 : TRONÇON ENTRE LE BD. WAHIS ET L'AV. BORDET A EVERE ET SCHAERBEEK



LIGNE 26 : TRONÇON ENTRE LE BD. WAHIS ET L'AV. BORDET A EVERE ET SCHAERBEEK

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).

Ces niveaux de bruit sont généralement inférieurs au seuil de gêne et inférieurs au seuil d'intervention définis dans la convention environnementale signée entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB

Facteurs influençant le bruit

Topographie et profil des lieux Le site ferroviaire ici concerné, en forme de cuillère, est à peu près horizontal et traverse les quartiers étudiés dans un petit vallon artificiel en contrebas de 6 à 8 mètre par rapport au terrain naturel. Ce vallon fait 25 mètres dans sa pointe Nord et s'élargi progressivement jusqu'à 500 m à son extrémité Sud.

Le fait que les trains circulent dans un vallon limite la propagation du bruit vers les habitations basses le bordant. Cette topographie ne donne donc pas d'avantage acoustique aux hauts immeuble bordant le vallon.

Cadre bâti Les quartiers situés le long du tronçon considéré de la ligne 26 sont composés principalement d'habitations, des années 60, de deux types : des maisons unifamiliales possédant 1 à 2 étages et de hauts immeubles. La partie Ouest de la zone étudiée comporte une majorité de maisons jointives ce qui limite la propagation du bruit ferroviaire dans le tissu urbain. La partie Est comporte de nombreux hauts immeubles ainsi que des groupements de quatre maisons, de type cité jardin des années 60, parfois orientés perpendiculairement aux voies. Cette dernière configuration ainsi que les importants espacements entre immeubles permettent au bruit ferroviaire de se propager au-delà du premier front d'habitations.

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 murs 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, de l'ordre de 150 trains par jour.

Il y a en moyenne 125 trains passant durant la période de jour, 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.

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 envisageables** afin d'obtenir un gain acoustique pourraient être 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.
- **La 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, talus ou couverture, sera conditionné par des questions d'efficacité, de coût, de faisabilité et de facilité de mise en œuvre. Remarquons qu'une affectation autre que logement à proximité des voies dans le site Josaphat combiné à un bâti « continu » ferait également obstacle à la propagation du bruit.

Vu le projet de réaménagement et d'extension de l'infrastructure ferroviaire, la mise en œuvre de la plupart des ces mesures dépend principalement de la SNCB.