

LE PARC DUBRUCQ ET FUTUR PARC TOUR & TAXIS

Fiche 17 – Situation des zones de confort potentielles

1. CARACTERISATION DE L'ENVIRONNEMENT

Commune : Bruxelles-Ville et Molenbeek-Saint-Jean

Superficie : 20 hectares, 4 zones

Vocation : espace vert public multifonctionnel : promenade écologique, sports/jeux, détente/pique-nique et événements.

Caractéristiques : L'aménagement du parc suit le principe d'un « parc en évolution », aménagé par phases (sur 10 à 15 ans), en fonction de l'usage et des fonctions de l'espace.

Situation :

- La zone nord-ouest : le parc Dubrucq se trouve le long de l'ancienne ligne de chemin de fer L28 (2ha, 3a) ;
- La zone nord-est : la coulée verte se trouve entre la L28, le pont jubilé et la Place Bockstael (27. 151 m²) ;
- La zone centre : le futur parc T&T se trouve aux abords du bâtiment de Bruxelles Environnement ;
- La zone sud : Le Quai des matériaux.

Equipements : Une plaine de jeux ainsi que des infrastructures sportives pour adolescents dans la zone nord-ouest.

Entrées : A l'heure actuelle, les seuls accès au site sont une petite porte métallique au nord, le parking T&T avenue du Port au sud, des ouvertures « gardées » côté entrepôts à l'ouest (rue Picard). Peu d'accès de plein pied et aucun n'invitant vraiment à entrer. Un premier élément structurant pour assurer l'accès et l'accueil du public est l'aménagement d'ouvertures visibles et d'un chemin praticable à travers le site, jusqu'à l'avenue du Port.

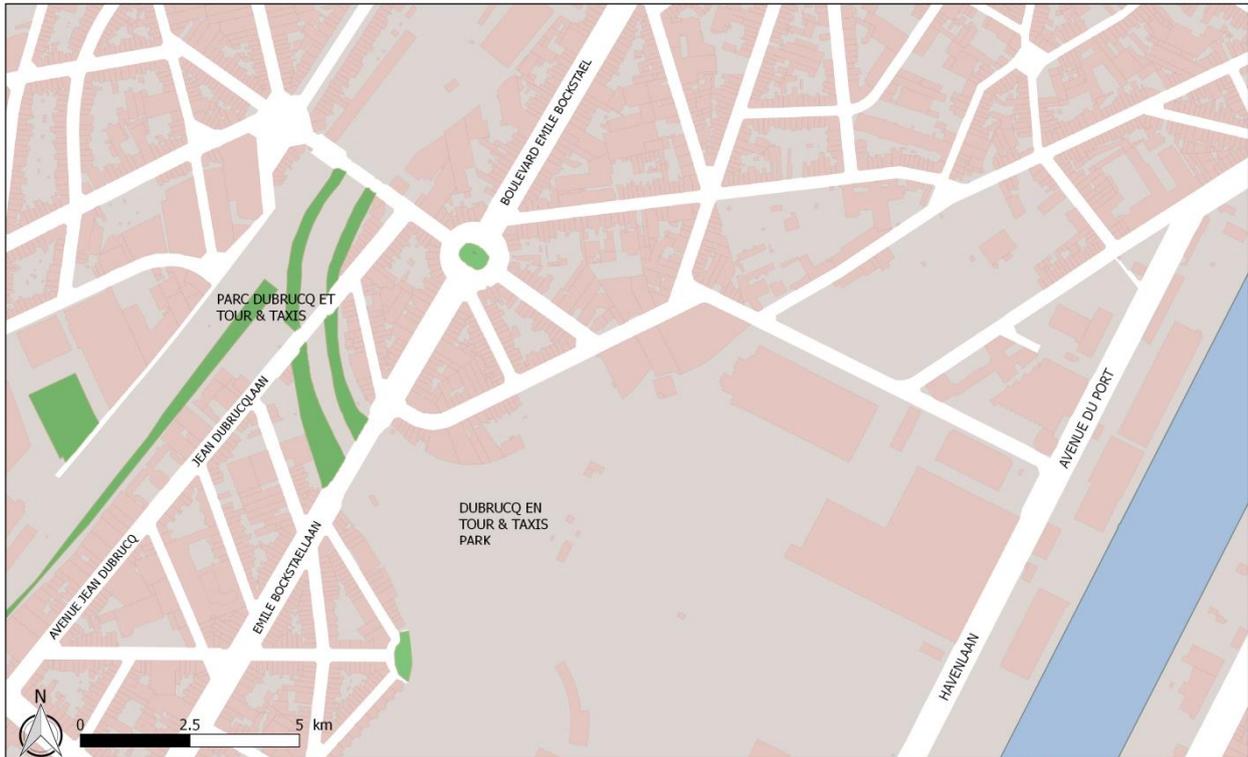
Population : La densité des alentours du site est assez variable : entre 80 et 250 hab/ha.

Statut : -

Gestionnaire : Bruxelles Environnement

Propriétaire :

- Infrabel et B-Holding pour la zone la zone nord-est
- Région Bruxelles-Capitale + Commune de Molenbeek pour la zone nord-ouest
- *T&T project* pour la zone centre et la zone sud



Légende

- Espace vert
- Eau de surface



Réalisé avec / Verwerkt door middel van Brussels Urbis
Distribution / Verspreiding & Copyright CIRE-CIBS
Fond de plan / Achtergrond : © IGN-HCI

Figure 1 : Localisation de la zone. Source : Bruxelles Environnement, 2015

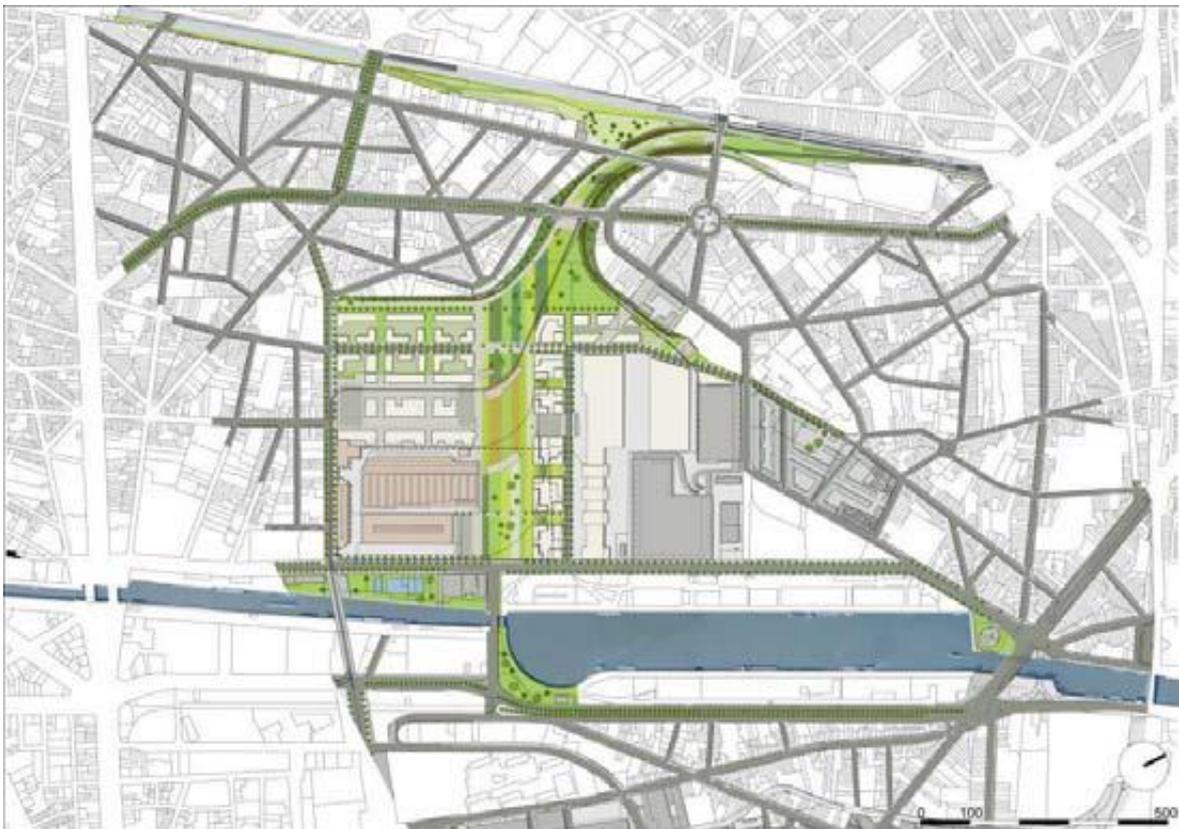


Figure 2 : Localisation du parc Dubrucq et future parc Tour & Taxis. Source : Bruxelles Environnement, 2015



2. SITUATION ACOUSTIQUE

Remarque : L'étude acoustique a uniquement été réalisée pour la zone nord (la bande verte longeant les voies STIB et SCNB).

2.1. POINTS DE MESURES

Bureau d'étude : ACOUSTIC TECHNOLOGIES S.A.

Dates de la campagne : 10 mars 2014

Types de mesures : 12 points de mesures

Conditions météo : Température 10°C, taux d'humidité 70%

2.2. CONSTATS

En séparant le site en 4 zones (A,B,C et D) suivant le plan ci-dessous, les interprétations sont discutées pour la situation actuelle et pour la situation future.

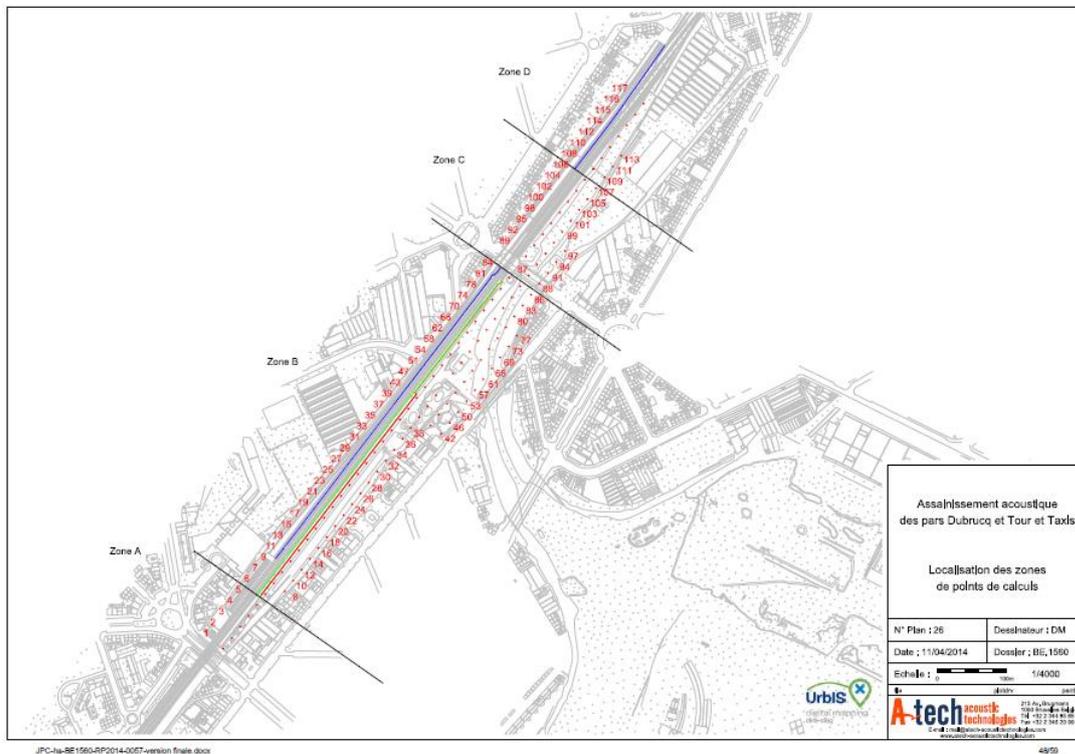


Figure 3 : Séparation des sites en 4 zones
Source : ACOUSTIC TECHNOLOGIES S.A., 2014

Situation actuelle en période de jour

- Les niveaux de bruit relevés dans la zone A varient entre 43 et 47 dB(A).
- En zone B, le site est exposé au trafic des métros, la station « Belgica » atténue fortement le bruit du métro, le site devient plus exposé au bruit par la suite :
 - o Dans la première partie, les niveaux sonores se situent entre 56 et 62 dB(A). La proximité des bâtiments de l'avenue Jean Dubrucq confine la propagation du bruit.
 - o Dans la deuxième partie, le parc s'élargit vers le domaine de T&T, le tissu urbain est beaucoup plus ouvert, et l'ancien tracé sous l'avenue Jean Dubrucq dégage une zone plus calme (jusqu'à 44 dB(A)), alors que les niveaux maximaux à proximité directe des voies restent importants (65 dB(A)).
- En zone C se trouve la station « Pannenhuis » qui couvre complètement la ligne métro ; le long des voies SNCB, une butte en terre est déjà présente et les chemins de promenade sont assez en contrebas de la plateforme ferroviaire : les niveaux peuvent descendre jusqu'à 43 dB(A) (les niveaux maximaux à proximité directe des voies restent importants (61 dB(A)) ;
- En zone D, la butte en terre continue le long des voies SNCB ; la station « Pannenhuis » ne protège plus le métro, mais la topographie continue à jouer son rôle protecteur : les niveaux actuels vont de 50 à 61 dB(A).

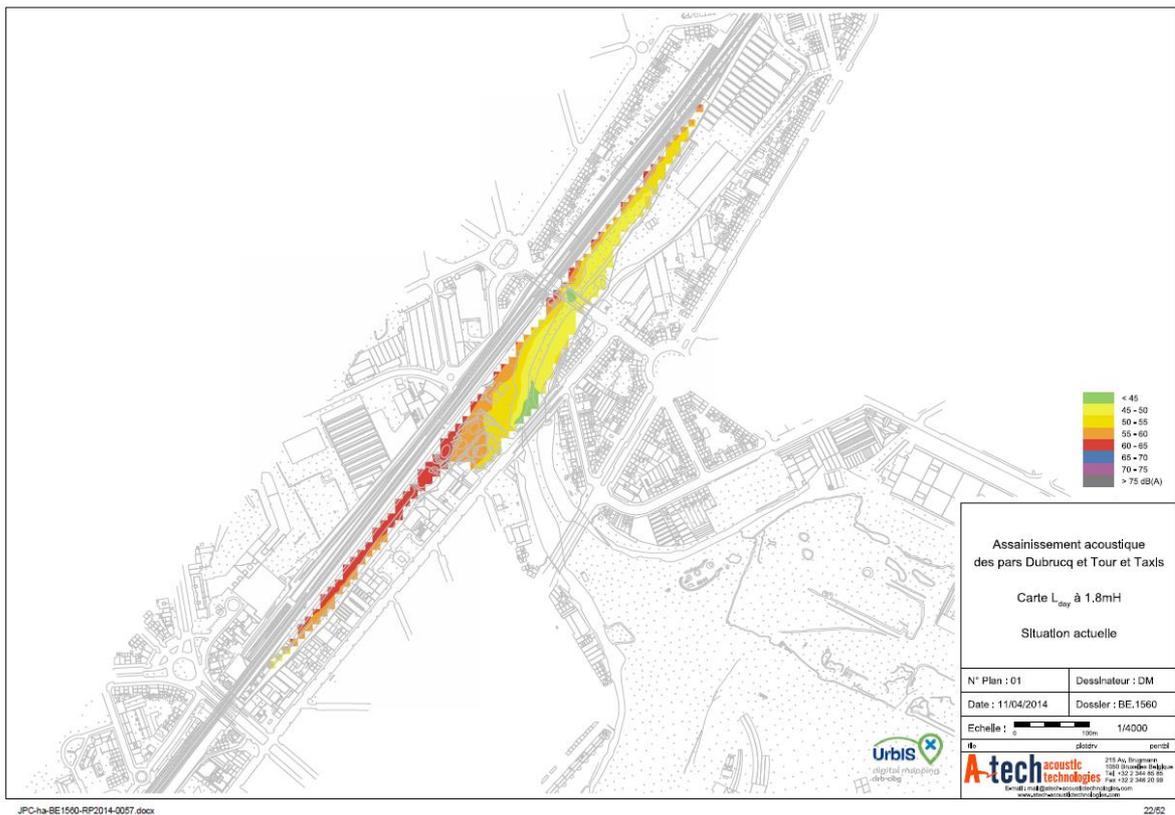


Figure 4 : Niveaux sonores Lday dB(A) – 2014 journée
Source : ACOUSTIC TECHNOLOGIES S.A., 2014

Situation future (RER) en période de jour

Concernant la situation future, 13 variantes de protections ont été étudiées par le bureau A-tech afin d'améliorer l'environnement sonore du parc. 3 solutions ont finalement été retenues et étudiées en détails. Ces solutions sont les suivantes :

- V3 : Ecrans (hauteur 1,4m) localisés le long de la clôture mitoyenne Parc/SNCB ;
- V7 : Ecrans (hauteur 1,4m) localisés le plus près possible des voies STIB en respectant les impositions de sécurité STIB ;
- V8 : V7 + V1. V1 correspond aux écrans (hauteur 1m) localisés le long de la clôture mitoyenne Parc/SNCB.

Globalement, l'effet de la situation future (RER) reste limité à moins de 1,6 dB(A) et sera donc quasi imperceptible.

- En zone A, il n'y a pas prévu de placement d'écrans acoustiques car des grands murs de soutènement sont présents.
- En zone B, les écrans sont bien présents et leur effet devient intéressant. Cependant, l'influence d'un écran seul, le long des voies SNCB (V3) reste limité (d'environ 0 à 6 dB) vu l'importance des niveaux de bruit venant de la ligne métro. Par contre, les solutions V7 et V8 ont une influence plus importante (d'environ 1 à 9 dB) et une répartition d'efficacité homogène sur l'ensemble de la zone.
- En zone C se trouve la gare métro « Pannenhuis » qui couvre complètement la ligne métro. Le long des voies SNCB, une butte en terre est déjà présente. Pour ces deux raisons, aucun écran acoustique n'y est prévu : l'impact des différentes versions y reste limité.
- En zone D, la butte en terre continue le long des voies SNCB : nous n'y avons pas prévu d'écran. Par contre, l'écran V7 entre les voies STIB et les voies SNCB y apporte une amélioration de 0.7 à 4.1 dB.

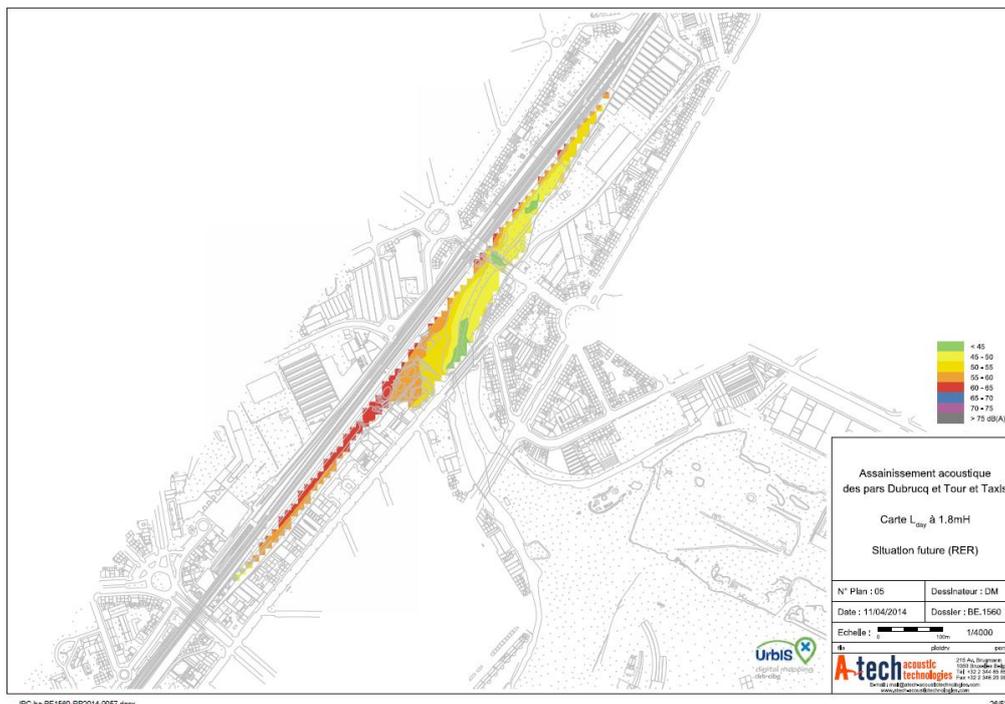


Figure 5 : Niveaux sonores L_{day} dB(A) – 2014 journée (sans variantes de projections)
Source : ACOUSTIC TECHNOLOGIES S.A., 2014

2.3. VALIDATION DU POINT NOIR

A ce stade, le BRAT n'a pas réalisé d'étude acoustique afin de valider la priorité du point noir.

3. FACTEURS INFLUENÇANT LE BRUIT

3.1. TOPOGRAPHIE ET PROFIL DES LIEUX

La partie nord longeant les voies de chemin de fer et les voies de métro, constitue une étroite et longue bande verte. La partie centre s'élargit vers le domaine de T&T, le tissu urbain est donc beaucoup plus ouvert et représente une zone plus calme.

Le site comporte une topographie variée avec des endroits délicats telle que la connexion étroite entre la Place Bockstael et la coulée, vu les 8 mètres de dénivelé (au niveau du passage du métro et du train près de la Place Bockstael).

En certains endroits, la topographie joue un rôle protecteur :

- Le terrain de la zone A surplombant les voies SNCB est peu exposé au bruit
- En zone C et D, une butte de terre est présente le long des voies SNCB, les chemins de promenade sont en contrebas de la plateforme ferroviaire.

Au niveau de la zone A et C, les bâtiments des stations « Belgica » et « Pannenhuis » permettent d'atténuer les niveaux sonores.

3.2. AXES ROUTIERS ET FERROVIAIRES A PROXIMITE

Pour la partie nord, les principales nuisances acoustiques proviennent des infrastructures ferroviaires (métro, train et futur RER) qui longent le site sur toute sa longueur. Toutefois, comme précisé plus haut, la topographie du site joue un rôle protecteur.

Pour la partie descendant vers le site de T&T, on peut s'interroger sur le bruit occasionné par le pont de l'Avenue Jean Dubrucq et le pont du Jubilé. Néanmoins, le tissu urbain est beaucoup plus large ; cette zone est plus calme.