

Description générale

Localisation	Le périmètre du point noir concerne un tronçon de la chaussée de Haecht situé sur le territoire de la Commune de Schaerbeek, entre la rue Rogier au sud et la place Pogge au nord. Cette zone s'étend approximativement sur une longueur de 700 mètres et sur une largeur de 50 mètres prenant en compte le premier front bâti de part et d'autre de la chaussée.
Affectation	A cet endroit, la chaussée est essentiellement bordée par des zones d'habitations et d'équipements (école, église Saint-Servais, ancien et nouveau dépôts STIB). Quelques commerces de proximité sont situés au carrefour de la chaussée avec l'avenue Rogier et place Pogge. En terme de perspective de développement, le PRAS prévoit pour tous les îlots riverains une zone d'habitations et confirme les zones d'équipements existantes. La chaussée de Haecht est reprise comme axe structurant et est couverte d'une ZICHE.
Population	La densité de population dans cette partie de la chaussée est comprise entre 100 et 200 hab/ha. La zone concernée compte approximativement 500 logements.
Contexte	<p>La chaussée de Haecht est une voirie régionale. Caractéristique des anciennes voies d'accès à la ville, elle traverse les territoires de la Ville de Bruxelles, des communes d'Evere, de Schaerbeek et de Saint-Josse sur plus de 7,5 km. Pour le tronçon considéré, elle est reprise au PRD avec le statut de voirie interquartier.</p> <p>La carte 4 du PRD, relative à l'amélioration du cadre de vie, confirme la volonté régionale d'apporter une solution au problème des désagréments générés par le bruit de la chaussée. Il est préconisé, dans le cadre du renforcement de l'intégration environnementale des espaces structurants, sur la partie urbaine de la chaussée (jusqu'au Houtweg), de modérer le trafic automobile en fonction de la spécialisation de la voirie considérée. Dans le cadre du renforcement de la fonction de séjour, la chaussée de Haecht est aussi totalement couverte par un liseré d'intervention acoustique (sauf entre les rues Royale et du Méridien.)</p> <p>Lors de l'élaboration du plan bruit 2000-2005, plusieurs plaintes ont été enregistrées, notamment concernant le tram et le revêtement en mauvais état. Il faut encore mentionner un autre endroit de la chaussée de Haecht, également repéré comme point noir routier. Il s'agit du tronçon entre la rue du Tilleul et le Houtweg, sur la commune d'Evere.</p>



Situation acoustique actuelle

Campagne de mesure	<p>Pour les mesures de courte durée (10 minutes), la campagne a été organisée le 05 décembre 2002 entre 10h00 et 11h00, en 5 points mobiles différents et à une hauteur d'environ 1,5 mètres du sol.</p> <p>Les mesures de plus longue durée ont été effectuées au printemps 2002, en deux points fixes, à une hauteur d'environ 1,6 mètres par rapport au sol des balcons situés au premier étage. Leurs caractéristiques sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none">- un point 24H au n° 276 chaussée de Haecht (du 29 mai 2002 à 16h00 au 30 mai 2002 à 17h00)- un point LD au n°257 chaussée de Haecht (du 30 mai 2002 à 17h00 au 4 juin 2002 à 17h00.) <p>Afin de permettre une correction des indices acoustiques mesurés sur une courte durée, les niveaux sonores ont également été enregistrés au point de mesure longue durée, en continu entre 10h et 11h le 5 décembre 2002, soit durant toute la période de mesurages des points de courte durée. Ce point est appelé point de référence.</p>
---------------------------	--

Constatations	Pour les points de mesure fixes, l'indice L_{DEN} (indice moyen pour les jours de semaine) est de 65,2 dB(A) pour le point 24H et de 65,4 dB(A) pour le point LD.
----------------------	---

CHAUSSEE DE HAECHT A SCHAERBEEK (ENTRE ROGIER ET POGGE)



Points de mesures

- Courte durée
- 24 heures
- Longue durée ou référence
- ① Hauteur (en nombre de niveaux)

68,2 $L_{Aeq,jour,8h}$
57,9 $L_{Aeq,nuit,8h}$

Validation du point noir

Comparaison avec les normes en vigueur

Sur base des seuils de gêne et d'intervention définis dans le Plan Bruit 2000-2005 en Région de Bruxelles-Capitale, les principales constatations sont les suivantes :

- Le seuil d'intervention (65 dB(A) jour) est dépassé au niveau des rez-de-chaussée dans la zone d'habitations située entre l'avenue Louis Bertrand et la place Pogge.
- Le seuil d'intervention (65 dB(A) jour) est juste dépassé à partir du premier étage pour les habitations situées dans la zone de l'avenue Rogier jusqu'à l'avenue Louis Bertrand
- Les niveaux de bruit dépassent le seuil de gêne de 55 dB(A) pour les rez-de-chaussée de ces mêmes immeubles.

La nuit, l'indice $L_{Aeq,nuit,8h}$ est respectivement de 51,8 et de 52,9 dB(A) pour les points de mesure LD et 24H, soit des niveaux supérieurs au seuil de gêne (45 dB(A) nuit), mais inférieurs au seuil d'intervention (60dB(A) nuit.)

Facteurs influençant le bruit

Topographie et profil des lieux

La chaussée de Haecht sur le tronçon considéré présente un profil urbain, avec une largeur variable entre 13,5 et 14 mètres. Mis à part l'ouverture sur l'avenue Louis Bertrand et l'église Saint-Servais, elle présente un front bâti continu (mitoyen), sans zone de recul. Le profil en U de la voirie est donc clairement marqué. Le profil en long est relativement plat dans la partie entre l'avenue Rogier et l'avenue Louis Bertrand puis avec une légère pente dans la dernière section vers la place Pogge.

Cadre bâti

Les immeubles d'habitation qui bordent la chaussée sont d'anciens hôtels de maître, traditionnels au paysage bruxellois du début du 20^{ème} siècle. Ils sont relativement homogènes et ont un gabarit variant entre R+3 ou R+4. Trois d'entre eux sont classés et l'avenue Louis Bertrand est inscrite à l'inventaire comme site remarquable.

Mesures anti-bruit existantes

Au moment où le constat acoustique a été réalisé, aucune mesure relative à la protection acoustique n'avait été mise en œuvre.

Revêtements routiers

Le tronçon de la chaussée considéré est réalisé pour partie en asphalte (entre Rogier et l'église Saint-Servais) et pour partie en pavés béton de type klinkers (entre l'église Saint-Servais et le dépôt de la STIB.) Aux abords de la place Pogge, des pavés de porphyre sont également apparents.

Il convient de prendre en compte le fait que le revêtement asphaltique de la chaussée a été refait depuis le constat du plan bruit 2000-2005. Une observation rapide de terrain montre que ce revêtement présente peu de dégradations ou ornières diverses et est resté relativement homogène. Par contre les klinkers, plus récents et placés dans le cadre de l'aménagement du nouveau dépôt de la STIB, présentent déjà des signes de faiblesse et se déchaussent le long de voies de tram. Les pavés de porphyre, sur la place Pogge, sont anciens mais encore en bon état.

Organisation de la circulation et trafic

La circulation dans la chaussée de Haecht s'organise avec une bande de circulation dans chaque sens, d'environ 3 mètres de large chacune. Le stationnement est bilatéral entre l'avenue Rogier et l'église Saint-Servais et d'un seul côté entre l'église Saint-Servais et la place Pogge (le stationnement étant interdit le long du dépôt de la STIB).

La chaussée de Haecht qui a un statut de voirie interquartier et constitue une ancienne chaussée typique d'accès en ville, reçoit non seulement un trafic local mais aussi un trafic de transit (supérieur à 100 véhicules par heure, 2 sens confondus).

Seul le carrefour avec l'avenue Rogier est géré par des feux de signalisation, les autres carrefours sont soumis au régime de la priorité de droite. Cela entraîne un trafic pulsé important. Outre les avenues Rogier et Louis Bertrand, la chaussée de Haecht croise sur le tronçon considéré, les rues de Robiano, Lefrancq, Vifquin, de l'Est, Vandeweyer et de Locht.

La vitesse maximale admissible de 50 km/h est rarement dépassée, vu la configuration et la fréquentation des lieux. Les flux sont fluides sauf au heures de pointe à proximité du carrefour avec l'avenue Rogier.

Outre les mouvements vers dépôt de la STIB, ce tronçon de la chaussée est également emprunté par deux lignes de tram (92 et 93). Trois arrêts sont situés sur le tronçon, Robiano (près de Rogier), Saint-Servais et Pogge. Les voies de tram et les aiguillages devant le dépôt sont récents.

Une circulation importante de poids lourds est observée, en entrée de ville depuis la périphérie, pour desservir les nombreuses activités riveraines de la chaussée. A cet égard, la chaussée de Haecht est reprise au PRD comme une voirie interdite aux camions de plus de deux essieux sauf circulation locale.

Principes d'amélioration

Solution à mettre en œuvre

La campagne de mesure a confirmé que la source principale de bruit était constituée par la circulation automobile sur la chaussée de Haecht. La contribution du bruit issu de l'avenue Rogier et de la circulation des trams dans ce tronçon de la chaussée est également à prendre en compte.

Les seuils de bruit admissibles sont dépassés dès le rez-de-chaussée des immeubles situés dans le tronçon entre l'avenue Louis Bertrand et la place Pogge en raison de la déclivité plus importante de la voirie, de son revêtement moins performant et sans doute aussi de la présence des aiguillages des voies de tram, à l'entrée du dépôt. Mais ils le sont aussi à partir du 1^{er} étage des immeubles situés entre l'avenue Rogier et l'avenue Louis Bertrand.

Les facteurs à prendre en compte dans la recherche de solutions sont :

- le profil en travers de la voirie, en U et le peu de recul entre les habitations et la source de bruit
- le statut de voirie interquartier de la chaussée de Haecht sur ce tronçon
- les fonctions riveraines
- la présence de poids lourds, de 2 lignes et du dépôt de tram
- le caractère mitoyen et continu du bâti qui devrait permettre de trouver des zones plus calmes à l'arrière des immeubles, dans les jardins ou les cours intérieures.

Dans le cas présent, suite à l'examen des causes potentielles de bruit, une **intervention sur la source de**

bruit et sur ses conditions d'émission devrait être envisagée.

- Il y a peu à attendre dans l'immédiat d'un **remplacement généralisé du parc automobile** par des voitures plus silencieuses, même si des recherches sont en cours. L'amélioration des véhicules lourds (ou semi-lourds), qui continueront à desservir le quartier est encore plus hypothétique. Par contre, depuis plusieurs années, le critère du bruit est pris en compte dans les performances du matériel roulant de la STIB, en particulier pour les nouvelles voitures de tram. Toutes les actions allant dans ce sens, en particulier dans des zones urbaines très denses sont à encourager.
- **Les interventions au niveau du revêtement de la voirie** peuvent par contre être clairement envisagées. Sur le tronçon entre l'avenue Louis Bertrand et la place Pogge, les pavés béton de type klinkers, sont en mauvais état. Outre le fait que les pavés de béton constituent en moyenne un revêtement plus bruyant que les revêtements asphaltiques, de 2 à 3 dB(A) en particulier pour des vitesses élevées, il faut également veiller à leur bonne mise en œuvre et à leur entretien. La qualité des fondations est primordiale pour éviter les déchaussements, défaut de planéité, etc., défavorables au confort acoustique. Les pavés béton peuvent également être moins résistants à un trafic de type lourd (camions, bus, tram). Par ailleurs, entre l'avenue Rogier et l'avenue Louis Bertrand, l'asphalte, de type béton bitumeux ou asphalte coulé n'est pas le plus performant en terme acoustique même s'il présente une bonne résistance au charroi. Le choix d'un asphalte de type drainant, split mastix ou asphalte grenu permettrait encore d'améliorer la situation acoustique.
- Une **modification du régime de circulation** sur la chaussée de Haecht ne constitue **pas une solution à très court terme**. L'analyse de la situation existante a montré que les flux et les vitesses de circulation pratiquées étaient raisonnables et conformes au statut d'une voirie interquartier. Toutefois, toute mesure visant à **réduire encore les vitesses**, pourrait apporter une amélioration acoustique, par exemple de l'ordre de 5 dB(A) pour une vitesse passant de 50 à 30 km/h sur un asphalte normal. Cette mesure de réduction de vitesse doit être évaluée à l'échelle du quartier, dans le cadre d'un plan communal de mobilité ou de plans "zones 30". Elle pourrait être mise en œuvre notamment dans certains tronçons plus résidentiels de la chaussée (comme ici), par exemple par un rétrécissement de la chaussée carrossable de manière à inciter les automobilistes à rouler moins vite.
- Une autre piste consiste à **modifier le type de trafic** qui emprunte la voirie et par exemple à limiter le passage des camions. Toutefois le passage des poids lourds est déjà limité sur le tronçon et reste indispensable à l'exploitation des activités riveraines. Une intervention sur les lignes de transports publics est également envisageable. S'il n'y a pas lieu de remettre en cause le passage des trams, de bonnes fondations, un entretien permanent et une conduite adaptée sont de nature à réduire les nuisances acoustiques.

La mise en œuvre d'obstacles à la propagation du bruit, à proximité de la source d'émission, n'est pas adaptée à la situation présente, où les façades des immeubles bordent directement la voirie, source de bruit. Le front bâti, quasi continu, ne permet pas non plus d'envisager la construction de bâtiments, autres que de l'habitation, qui pourraient constituer un écran à la propagation du bruit.

La **protection acoustique des bâtiments** est une solution à envisager en dernier recours puisqu'elle ne protège que l'intérieur des habitations. Toutefois, la présence d'un liseré d'intervention acoustique, relatif à l'octroi de primes à la rénovation de l'habitat (selon un arrêté du 13 juin 2002) permet, sous certaines conditions, l'octroi de subsides aux particuliers pour des travaux d'isolation acoustique. La chaussée de Haecht est bordée d'un tel liseré et la plupart des bâtiments ont été construits avant 1945. L'isolation acoustique des façades, à titre complémentaire, dans le cadre de rénovation de logements subsidiés par la Région est donc tout à fait envisageable.

Projet

Plusieurs projets concrets de réaménagement de la voirie sont en cours d'étude. Il s'agit de la rénovation de l'ensemble de la chaussée de Haecht par l'AED (depuis le Botanique jusqu'à la limite régionale), de la place Pogge et du parvis de l'église Saint-Servais à l'initiative de la Commune.

Le principe actuellement retenu pour le réaménagement général de la chaussée prévoit un tronçon urbain (entre Royale et Bordet) avec une partie carrossable de 6 mètres en asphalte et un tronçon suburbain (entre Bordet et Diegem) avec une voie carrossable de 5,8 mètres en asphalte + un site propre bus de 3 mètres en asphalte et une piste cyclable en trottoir. Le stationnement est réalisé en encoche, des avancées de trottoir sont prévues et les voiries perpendiculaires sont, dans la majeure partie des cas, pourvues de trottoirs traversant. Outre le remplacement des revêtements défectueux, ces interventions sont de nature à rencontrer les objectifs de réduction de vitesse mentionnés ci-dessus.