

Description générale

Localisation	Le périmètre qui a fait l'objet d'une demande d'étude concerne la rue d'Aerschot et ses perpendiculaires entre l'avenue de la Reine et la rue Rogier, sur le territoire de la Commune de Schaerbeek. Ce tronçon de la rue d'Aerschot s'étend sur une longueur approximative de 300 mètres et sur une largeur de 12 mètres prenant en compte la distance entre le front bâti et le talus du chemin de fer.
Affectation	Selon la carte de situation existante du PRAS, la rue d'Aerschot est bordée du côté pair par des zones de moyenne à très faible mixité avec un liseré de noyau commercial, et du côté impair par une zone ferroviaire. Ce tronçon de la rue comporte de nombreux bars et commerces dédiés à la prostitution au niveau du rez-de-chaussée, ainsi que des maisons de passe. Les rues perpendiculaires rejoignant la rue de Brabant et le place Liedts comportent, quant à elles, divers petits commerces de quartier. En terme de perspectives de développement, le PRAS confirme la situation existante.
Population	La densité de population dans ce quartier est de 173 hab/ha. Le périmètre délimité dans le cadre de cette étude acoustique compte 956 habitants.
Contexte	<p>L'antenne « Pléiade Nord » de la commune de Schaerbeek et l'asbl « Samenlevingsopbouw Brussel » ont réalisé en 2007 une brochure « Le bruit ? » afin de sensibiliser le public aux bruits liés aux activités du quartier Aerschot/Brabant. En effet, lors d'une enquête réalisée auprès de usagers et riverains, il est apparu que le bruit était une plainte récurrente. Ce constat les a également mené à réaliser une étude acoustique, en période de jour, dont les résultats sont repris dans le document « Eté sans soucis 2007 ».</p> <p>En 2008, l'asbl et « Pléiade Nord » ont fait appel à Bruxelles Environnement afin d'objectiver les nuisances sonore en période de nuit plus précisément dans la rue d'Aerschot. Une réponse favorable a été donnée à cette requête fin 2008.</p> <p>La rue d'Aerschot est une voirie communale ayant le statut de voirie interquartier. Elle participe à la liaison entre la commune de Saint-Josse-Ten-Noode et l'avenue de la Reine située sur la commune de Schaerbeek. Le tronçon faisant l'objet de l'étude est à sens unique vers l'avenue de la Reine. Les voiries perpendiculaires sont également communales mais n'ont pas de statut particulier au PRD. De par ses commerces particuliers, la rue d'Aerschot subit un trafic important et lent en soirée et de nuit. L'ensemble du quartier concerné est en zone 30 km/h mais la rue d'Aerschot est limitée à 50 km/h du fait de son statut de voirie interquartier.</p> <p>Sur la carte 4 du PRD relative à l'amélioration du cadre de vie, la rue d'Aerschot est reprise comme une voirie interquartier dont la fonction de séjour doit être préservée/renforcée par l'amélioration de la quiétude via des mesures sur la vitesse et le revêtement routier en zone habitée. Dans le cadre du contrat de quartier « Aerschot-Progrès 2001-2005 » la voirie a été refaite et des plateaux ont été aménagés aux carrefours.</p>



Situation acoustique actuelle

Campagne de mesure

Trois points de mesures de longue durée ont été placés chez des riverains : rue de Potter n°7, rue Liedts n°27-29 et place Liedts n°36. De plus, on pouvait également appréhender une contribution sonore particulière des trains et trams au sein du bruit ambiant : à cet effet, 2 points de mesures dits « de référence » ont été placés : le long des voies ferrées (trains), et avenue de la Reine n°16 (trams). Les mesures ont été effectuées du jeudi 4 juin 2009 au lundi 8 juin 2009.

Constatations

Au point de mesure de la rue de Potter, les très nombreux événements relevés au sein des enregistrements audio démontrent clairement qu'ils sont liés directement à l'activité de la rue d'Aerschot :

- De la musique produite à l'intérieur des voitures stationnant ou circulant à faible vitesse, le plus souvent avec les fenêtres ouvertes,
- Des passages parfois très bruyants (freinages / accélérations) de voitures et de 2 roues,
- Des voitures à l'arrêt avec le moteur qui tourne en continu,
- Des coups de klaxon,
- De très nombreuses discussions, souvent animées, des cris et des chants,
- Des chocs de toutes sortes (portes, coups, etc., parfois même des pétards...)

Alors que le bruit de fond ambiant peut descendre jusqu'à 40 dB(A), ces événements perturbateurs atteignent souvent 60 à 65 dB(A), avec des pointes pouvant aller jusqu'à 80 dB(A). Les émergences atteignent donc 20 dB(A) jusqu'à plus de 40 dB(A), ce qui démontre l'importance de la gêne ressentie par les riverains.

Les 2 autres points de mesures (rue Liedts et place Liedts) sont exposés au bruit « normal » d'une place, en l'occurrence la place Liedts, et ne sont pratiquement pas soumis au bruit de l'activité nocturne de la rue d'Aerschot.



Validation du point noir

Comparaison avec les normes en vigueur

Aucune législation environnementale actuellement en vigueur ne peut s'appliquer au bruit spécifique issu de l'activité nocturne de la rue d'Aerschot.

Cette campagne de mesures a permis d'objectiver les plaintes émises par les riverains du quartier Aerschot : ces plaintes sont bien liées à l'activité de la rue d'Aerschot pour toute la zone située endéans les 50 à 80 m de celle-ci ; au-delà, c'est le trafic et l'animation des rues adjacentes qui prédominent.

Dans l'environnement direct de la rue d'Aerschot, les émergences sonores directement liées à l'activité de cette rue sont très importantes : de 20 dB(A) quasiment en permanence, ces émergences peuvent même atteindre 40 dB(A) par rapport au « calme » que l'on peut (rarement) y relever lorsque l'activité y est « silencieuse »...

Facteurs influençant le bruit

Topographie et profil des lieux

La rue d'Aerschot présente un profil urbain, d'une largeur de 12 mètres entre les façades du front bâti côté Est et le talus du chemin de fer côté Ouest. Mis à part les ouvertures à hauteur des rues perpendiculaires, elle présente un front bâti continu (mitoyen), sans zone de recul. Le profil en U de la voirie est donc clairement marqué. En plan, la rue présente un profil parfaitement rectiligne.

Le profil en long est très plat avec pratiquement aucune différence de niveau entre les 2 extrémités de la rue.

Cadre bâti

Les immeubles d'habitation qui bordent la rue sont des immeubles classiques ou d'anciens hôtels de maître, traditionnels du paysage bruxellois au début du XX^{ème} siècle. Ils sont relativement homogènes et ont un gabarit variant entre R+2 ou R+3. Les immeubles situés dans ce tronçon sont de qualité et présentent pour la plupart des bow-windows ou balcons architecturés.

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. La rue d'Aerschot n'est équipée d'aucun ralentisseur de vitesse. Le seul élément est un changement de revêtement au niveau de l'entrée de la gare du Nord, avec un léger plateau. Celui-ci est en bon état.

Revêtements routiers

La structure de la voirie est réalisée en asphalte en bon état. Il n'y a pas de pavés sur la rue d'Aerschot si ce n'est sur le plateau à l'entrée de la gare. Ceux-ci ne sont pas déchaussés.

Organisation de la circulation et trafic

La circulation dans la rue d'Aerschot s'organise avec une bande de circulation d'environ 3,5 mètres, de la place du Nord vers l'avenue de la Reine. Le stationnement est bilatéral sur tout le tronçon.

La rue d'Aerschot reçoit un trafic local important en période nocturne. Il n'y a pratiquement pas de trafic poids lourd.

Seul le carrefour avec l'avenue de la Reine est géré par des feux de signalisation. Ceux-ci ont pour fonction de gérer le passage du tram. Les autres carrefours sont soumis au régime de la priorité de droite.

En période de forte fréquentation, cela entraîne un trafic pulsé important (accélérations ou freinages brusques à l'approche du carrefour).

Le comportement brutal des automobilistes entraîne ponctuellement des nuisances sonores.

La vitesse maximale admissible de 50 km/h est rarement dépassée, vu la configuration et la fréquentation des lieux. L'avenue de la Reine, en tant que voirie interquartier double sens à profil plus large, est soumise à une charge de trafic plus important.

Il n'y a pas de ligne de transport en commun dans la rue d'Aerschot.

Principes d'amélioration

Solution à mettre en œuvre

La campagne de mesures a confirmé que la principale source de bruit trouve son origine dans le comportement du public généré par les activités de la rue d'Aerschot, et non du fait de la **circulation automobile**.

La législation « bruit de voisinage » ne s'applique pas dans le cadre de bruits issus du comportement des gens en rue.

Les comportements inciviques ne peuvent être sectionnés que par la police, à condition que le règlement communal de police le prévoit.

Vu qu'une grande partie des nuisances provient des véhicules (musique produite à l'intérieur des voitures stationnant ou circulant à faible vitesse et fenêtres ouvertes, passages parfois très bruyants (freinages / accélérations) de voitures et de 2 roues, voitures à l'arrêt avec le moteur qui tourne en continu, klaxon), une solution consisterait à transformer la rue d'Aerschot en piétonnier mais son statut au PRD de voirie interquartier interdit cette affectation. Les autorités communales devraient interpeler l'AATL à ce sujet. Il faut remarquer que le Plan Communal de Mobilité suggère de déclasser cette voirie.