

i. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DES DEPLACEMENTS

Les **déplacements motorisés** sont générateurs d'une importante pollution de l'air et de bruits. Il s'agit d'une thématique très vaste pour laquelle diverses mesures (Plan Air, Plan Bruit) ont été annoncées (cf. plus loin – le PRD), mais pour laquelle les résultats transparaissent peu sur le terrain. Le problème est en outre structurel (phénomène de société) et dépasse de loin le champ d'actions effectif de la Commune. Toute mesure visant à limiter la circulation motorisée ou à en réduire la vitesse et les désagréments est cependant, dans cette optique, la bienvenue.

La question peut être résumée comme suit :

- pour la qualité de l'air, il n'y a guère d'informations de détail susceptibles d'être exploitées utilement pour le PCM (le poste de mesure de la qualité de l'air le plus proche est avenue de la Couronne... à Ixelles). Il est cependant de notoriété que le trafic automobile pèse nettement sur le niveau de pollution atmosphérique (cf. les comparaisons établies à l'aide de mesures effectuées lors des journées sans voiture) ;
- l'impact environnemental des déplacements doit surtout être mis en parallèle avec l'intensité des flux de circulation : les contraintes sont logiquement les plus fortes le long des axes majeurs (cf. cartes D.2 et D.4) et démultipliées en fonction de contraintes topographiques (cf. carte A.2) et de spécificités locales. La chaussée de Wavre est ainsi affectée par un effet de « canyon » produit par les fronts bâtis continus. Ce qui est moins le cas par exemple pour l'avenue de Tervueren ;
- une carte de zonage acoustique (2001) a été dressée par l'IBGE dans le cadre du Plan Bruit. Outre une corrélation avec l'intensité générale du trafic, elle permet de pointer quelques observations intéressantes pour Auderghem :
 - c'est là où les plus grands axes (E411, route de Mont Saint-Jean) traversent la forêt de Soignes que les impacts sonores sont les plus importants ;
 - le quartier du parc des Princes est particulièrement à l'abri des nuisances sonores (versant privilégié) ce qui en revanche n'est pas le cas du vallon où se situe le Rouge Cloître ;
 - l'ensemble des quartiers Delta, Invalides, Pêcheries et Houlette sont particulièrement défavorisés face au bruit.



La qualité de l'air (niveau de pollution du jour) est renseignée aux nombreux navetteurs qui passent par Delta (avenue Cockx).

- les vitesses pratiquées ont un impact majeur sur la pollution acoustique. La carte D.7 répertorie les lieux (« vitesse excessive ») où les dispositions réglementaires (carte B.9) sont fréquemment transgressées ;
- l'important charroi de camions qui passe essentiellement à l'E411, au boulevard du Souverain et la chaussée de Wavre est très pénalisant en terme de bruit et de pollution atmosphérique ;
- à une échelle plus locale, de modestes voiries de quartier sont parcourues par un trafic de transit disproportionné dont les effets sont également accentués çà et là par un effet de « canyon » (ex. : rue Meunier, chaussée de Watermael) ;
- certains revêtements de chaussée bruyants (pavés) augmentent l'impact acoustique du trafic. Un fait qui n'est pas négligeable à Auderghem puisqu'il y subsiste de nombreuses chaussées de pavés (cf. carte B.1). Un asphalte ancien est par ailleurs plus bruyant qu'un revêtement récent, ce qui est un désavantage pour Auderghem (peu d'interventions récentes - cf. carte B.2). A titre de bon exemple, on citera le cas de l'avenue de Tervueren où le tapis asphaltique (récent) est très silencieux.

In fine, le Plan Bruit de la Région a repris à son inventaire des points noirs prioritaires du bruit routier : le boulevard des Invalides, l'E411 à hauteur de l'avenue de Beaulieu et l'E411 à hauteur de l'avenue Herrmann Debroux et du centre ADEPS de la forêt de Soignes.

Il n'y a pas que les déplacements individuels ou celui des marchandises qui génèrent des impacts environnementaux nuisibles. Le bruit des **infrastructures ferroviaires** est également à prendre en compte vu la proximité de la ligne n°26 et du métro (sections à l'air libre) avec plusieurs quartiers résidentiels. Le bruit généré par le métro touche plus particulièrement le quartier « Invalides ».

La section de la ligne SNCB 26 comprise entre le pont de l'avenue Cockx et celui de l'avenue des Volontaires (en parallèle, il y a la ligne de métro) a également été répertoriée par la Région comme étant un point noir acoustique. Les mesures effectuées en application du Plan bruit ont toutefois révélés des niveaux sonores restant dans une norme acceptable (ne nécessitant pas une priorité d'intervention).



La ligne 26, un des points noirs mentionnés au plan bruit 2000-2005.

Enfin, on peut aussi parler de **pollution visuelle** générée par la mobilité :

- si l'avenue de Tervueren et le boulevard du Souverain conservent des qualités esthétiques intéressantes (verdoisement, aération), que dire de l'E411 et du viaduc Herrmann Debroux ?
- le surencombrement de l'espace public par des voitures en stationnement, le développement parfois exagéré de la signalétique routière, la (trop rapide) détérioration des infrastructures par un trafic routier excessif, le recours (en urgence) à des dispositifs de protection inélégants (potelets en plastique vert)... ne sont pas ce qu'il y a de plus beau, ni de plus valorisant en terme d'aménagement du territoire.