

AVIS DE LA COMMISSION DE CONCERTATION - REUNION DU 24/03/2022**DEMANDEUR :****LIEU :**

Avenue de l'Opale

OBJET :

procéder à la réfection des trottoirs et de l'éclairage public, remplacer les arbres d'alignement, agrandir les fosses d'arbres, sécuriser la traversée piétonne sise n° 71 avenue de l'Opale, créer une avancée de trottoir, sécuriser le carrefour avec la place de Jamblinne de Meux et créer des oreilles de trottoir.

SITUATION : AU PRAS :

en réseau viaire, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement

AUTRE :

-

ENQUETE :

du 14/02/2022 au 15/03/2022

REACTIONS :

5

La Commission entend :

Le demandeur

Les riverains ou réclamants

La Commission émet l'avis suivant à huis clos :

Attendu que lors de l'enquête publique, les remarques suivantes ont été émises :

- la réfection des trottoirs et de l'éclairage public de l'avenue ainsi que les aspects de verdurisation sont aussi appréciables que nécessaires mais le projet manque d'ambition (refonte complète de l'espace public) et de concertation avec les habitants ;
- il ne faut pas que le projet actuel empêche, dans le futur, des interventions plus globales qui contribueraient à améliorer la sécurité, la mobilité, la santé et la tranquillité dans le quartier ;
- des aménagements tels que des trottoirs traversants, une diminution de l'espace dévolu à la circulation automobile ou encore des sens uniques opposés permettraient de réduire le trafic de transit dont l'artère est victime ;
- il y a très peu d'éléments participant à augmenter la perméabilité des sols, pourtant bien nécessaire ;
- l'élargissement des fosses est fortement limité par la présence de nombreuses plaques techniques. Il faudrait étudier la possibilité de les intégrer au maximum dans ces fosses, de même que les armoires techniques/électriques jalonnant actuellement les trottoirs ;
- il faudrait offrir aux habitants qui ont planté et entretenu les pieds d'arbres la possibilité de récupérer leurs plantations avant travaux ;
- les arbres devront être taillés de manière raisonnée afin de ne pas mettre à mal leur bonne santé ;
- le choix opéré pour le revêtement des trottoirs suscite des craintes, en particulier chez les personnes âgées, quant à un risque accru de chutes (sol glissant) ;
- il faut permettre le maintien, voire l'augmentation, du nombre de dalles d'artistes et de « pavés du souvenir » ;
- les passages pour piétons de l'avenue/du quartier pourraient être peints en blanc et vert afin de marquer le caractère schaarbeekois, résidentiel et durable du quartier ;
- les aménagements prévus et la localisation des panneaux de signalisation, qui servent régulièrement de points d'attache pour les vélos, ne doivent pas entraver l'accès aux garages privés des riverains ;
- sans qu'aucune contrainte technique ne semble le justifier, la maison située au n° 30 est la seule à ne pas bénéficier d'un espace vert en façade. Une solution doit être trouvée pour remédier à cela, d'autant qu'un trottoir élargi à cet endroit pourrait en faire un espace favorisant les attroupements et les dépôts d'immondices ;

CONTEXTE URBAIN

1. Considérant que le bien se situe en réseau viaire (voirie) et en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), arrêté par Arrêté du Gouvernement du 3 mai 2001 ;

2. Considérant que, à la carte 3 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) relative au « maillage vert et bleu », le périmètre projeté se situe :
 - en bordure d'une « continuité verte », parcourant l'Est de la place de Jamblinne de Meux ;
3. Considérant que, aux cartew 6 et 8 du PRDD, relatives aux « réseaux structurants de mobilité », le périmètre projeté se situe :
 - en « Réseau de transport en commun de haute capacité : ligne de TC de haute capacité existante »,
 - en « Réseau de transport en commun de haute capacité : ligne de TC de haute capacité à étudier ou à créer »,
 - en « réseau de corridors de mobilité » ;
4. Considérant que le projet de plan régional de mobilité « *Good Move* », approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 5 mars 2020, précise pour le projet la « spécialisation multimodale des voiries » suivante (où quartier < plus < confort) :
 - piétons : en réseau « confort » au niveau de l'avenue du Diamant et en réseau « quartier » pour les autres tronçons de voirie,
 - vélos : en réseau « confort »,
 - transport public : en réseau « confort » au niveau de l'avenue du Diamant et en réseau « quartier » pour les autres tronçons de voirie,
 - autos : en réseau « quartier »,
 - poids-lourds : en réseau « quartier » ;
5. Considérant que le tronçon de l'avenue du Diamant - compris dans le périmètre du projet - est une voirie régionale, gérée par Bruxelles Mobilité ;
6. Considérant que tous les autres tronçons de voirie débouchant sur l'avenue de l'Opale sont des voiries communales, gérées par la Commune de Schaerbeek ;
7. Considérant que, au niveau du croisement avec l'avenue du Diamant, l'avenue de l'Opale est parcourue par les lignes de bus STIB n°21, 29 et N05 ;

OBJET

8. Considérant que la demande porte sur le réaménagement de l'avenue de l'Opale, de façade à façade, à l'exclusion de la chaussée carrossable centrale (circulée par le trafic) ;
9. Considérant que la demande concerne principalement les éléments suivants :
 - l'abattage des 111 arbres (à haute-tige) d'alignements et leur remplacement,
 - le réaménagement des trottoirs avec la mise en place de nouvelles fosses de plantation,
 - le remplacement de l'éclairage public,
 - le rééquipement en mobilier urbain et la sécurisation des traversées piétonnes ;

INSTRUCTION DE LA DEMANDE

10. Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité pour le motif suivant :
 - application de la prescription 25.1 du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS): actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun ;
11. Considérant que la demande est soumise à l'avis des administrations ou instances suivantes :
 - le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune de Schaerbeek,
 - le Conseil des Gestionnaires du Réseau Bruxellois (CGRB/Vivaqua),
 - Bruxelles Mobilité,
 - le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) ;
12. Considérant la demande d'avis d'instance a été envoyée le 28 janvier 2022 au CGRB/Vivaqua par le Fonctionnaire Délégué ; qu'il n'a pas reçu son avis dans les trente jours impartis ; que, dès lors, la procédure est poursuivie sans devoir tenir compte d'avis transmis au-delà du délai imparti, conformément à l'art. 176 al.7 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) ;

ENQUETE PUBLIQUE

13. Considérant que l'enquête publique, d'une durée de 30 jours, s'est déroulée sur le territoire de la Commune de Schaerbeek entre le 14 février 2022 et le 15 mars 2022 ; que les 5 observations/réclamations qui ont été formulées portent sur les aspects suivants :
 - Principe et objectifs d'aménagement :
 - déclare être « enchanté » par le projet et le niveau de verdoisement qu'il apportera ;
 - est favorable au niveau du système d'éclairage pensé pour l'avenue ;
 - déplore le manque de concertation avec les riverains ;

- déplore le manque d'ambition du projet en ce qu'il ne prend pas en compte la problématique du trafic de transit dans l'avenue de l'Opale (la chaussée carrossable circulée ne fait en effet pas partie du périmètre du projet) ;
- se demande pourquoi il a été décidé de ne traiter que les trottoirs et les zones de stationnement ;
- Matériaux :
 - demande de prévoir des trottoirs en pavés de pierre naturelle de manière à encourager le placement du réseau d'impétrants au niveau des zones de stationnement plus perméables ;
 - demande de s'assurer que les pavés prévus en trottoirs ne soient pas glissants ;
 - demande de replacer les 'dalles artistes' et la possibilité d'en placer davantage à l'avenir (notamment des pavés-souvenir Seconde Guerre mondiale) ;
- Environnement :
 - Biodiversité et végétation :
 - demande de prévoir une fosse de plantation à la hauteur du n° 30 de l'avenue de l'Opale ; qu'il n'y a en effet pas de raison apparente à ce qu'une telle fosse plantée ne soit prévue à cet endroit (pas de garage, etc.) ; craint que la sur-largeur du trottoir prévu à cet endroit soit l'objet de dépôts clandestins ou office d'espace de dépôts de trotinettes électriques et autres nuisances de ce type ;
 - demande d'établir un dialogue avec les riverains qui ont participé - de leur propre initiative - au verdoisement progressif des fosses de plantations existantes, par exemple afin de leur proposer de récupérer leurs plantes avant les travaux ;
 - Eaux de surface :
 - demande de prévoir un revêtement perméable pour les zones de stationnement, ce qui permettrait également de réduire visuellement la largeur de la chaussée ;
- Mobilité :
 - Généralités :
 - demande de réaliser une étude de mobilité permettant de réduire ou de supprimer le trafic routier de transit dans le quartier, à l'instar de ce qui se fait pour le « bas de la Commune » ;
 - demande d'étudier la mise en place de sens uniques dans le quartier (et l'avenue de l'Opale) afin de lutter contre le trafic de transit existant ;
 - Piétons :
 - demande de peindre tous les passages zébrés dans l'avenue de l'Opale, voire à la rue Léon Frédéric, en lignes blanches et vertes, afin de montrer que ces artères sont dans un quartier schaarbeekois résidentiel et durable ;
 - Circulation routière :
 - demande de réduire le gabarit autoroutier de l'avenue ;
 - demande de faire en sorte de réduire la vitesse du trafic routier ;
 - Stationnement :
 - demande de garantir l'accès aux garages riverains et, en particulier, au niveau du n° 20 ;
 - demande de prévoir davantage d'arceaux vélos permettant d'éviter que les cyclistes n'accrochent leurs vélos sur les poteaux de signalisation routière, ce qui entrave certains accès aux garages riverains (du côté de la place de Jamblinne de Meux) ;
- Mobilier et décorations :
 - demande de prévoir suffisamment de poubelles car la propreté publique laisse à désirer ;
 - demande de mieux intégrer les armoires techniques dans les fosses de plantations plutôt que de les placer sur les trottoirs ou contre les façades riveraines ;
 - demande de réduire et de rassembler les nombreuses armoires techniques et les plaques techniques de maintenance ;
 - demande de rendre les armoires techniques plus esthétiques ;

SITUATION EXISTANTE

14. Considérant que le projet s'inscrit dans un quartier exclusivement résidentiel, érigé au début du XXe Siècle (1910-1920) et comprenant majoritairement des habitations unifamiliales ; que les bâtisses sont principalement établies en R+2+T à R+3+T, dans un style éclectique, souvent d'influence Beaux-Arts, parfois teinté d'Art Déco, et dont certaines sont reprises à l'inventaire du patrimoine architectural bruxellois ;
15. Considérant que certaines maisons unifamiliales ont été progressivement modifiées ou abattues pour (en) faire des immeubles à appartements, favorisant une plus grande densité de population au sein quartier ; que le tronçon situé entre le boulevard Reyers et l'avenue du Diamant en est un exemple ;

16. Considérant que l'avenue de l'Opale est large de 19,90 m (d'alignement à alignement) ; qu'elle est régie en zone 30 et en double sens de circulation ;
17. Considérant que toutes les rues qui débouchent sur l'avenue de l'Opale sont régies en double sens de circulation;
18. Considérant que la configuration actuelle de la voirie est la suivante :
 - les trottoirs sont larges, hétéroclites et réalisés en dalles de bétons gris 30x30, en pavés clinkers 22x11 et, sur près d' 1/3 de la zone, en pavés de pierre naturelle de type platines (grès) ; leur largeur maximale varie entre 4,83 m et 5,10 m ; la largeur libre de trottoir située entre les fosses de plantation et les façades riveraines oscille entre 3,05 m et 3,11 m ;
 - les fosses de plantation sont situées en trottoir ; elles sont distantes de 0,43 m à 0,56 m des zones de stationnement longitudinales et sont larges de 1,43 m ;
 - les alignements réguliers d'arbres à haute-tige sont implantés en trottoir et sont composés, en alternance, par les 91 arbres à haute-tige suivants :
 - 38 érables négundo (*Acer negundo*),
 - 19 érables sycomores panachés (*Acer pseudoplatanus 'Nizetii'*),
 - 34 (initialement 54) cerisiers du Japon (*Prunus serrulata*) ;
 - les zones de stationnement sont asphaltées, non distinguées de la chaussée carrossable centrale et situées de part et longitudinalement aux trottoirs, sans interruption ; leur largeur est estimée à 2 m ;
 - la chaussée carrossable est réalisée en asphalte ; sa largeur moyenne est de 4,96 m ; deux paires de coussins berlinois existent à la hauteur des n° 19-20 et 88-91 ;
19. Considérant que les bordures sailliantes des trottoirs sont en pierre bleue ; que les filets d'eau sont réalisés en asphalte et les bordures des fosses plantées en béton ;
20. Considérant que l'éclairage public est composé de 19 points lumineux établis sur façade et sur poteau (lampes au sodium) et dont la puissance équivaut à 9443 W ;
21. Considérant que, malgré le caractère globalement minéral (au sol) de la chaussée, la canopée arborescente existante, bien développée, contribue au verdoisement et au fleurissement de l'espace public ;
22. Considérant toutefois que les systèmes racinaires endommagent la surface de trottoirs et que l'entretien de ces arbres est complexe pour le service communal de gestion des espaces verts ;
23. Considérant en effet que de nombreux arbres existants souffrent de maladie ou de parasites ; que les alignements existants ont fait l'objet de plusieurs campagnes d'abattage, réalisées dans l'urgence pour raison de risques de chute évidents ;
24. Considérant que de nombreuses fosses de plantations semblent être trop peu proportionnées au regard du développement de l'arbre qui s'y trouve ;
25. Considérant que de nombreuses fosses ont été plantées à l'initiative des riverains ; que l'avenue comporte ainsi un cachet paysager, diversifié et relativement bien entretenu ;
26. Considérant que l'avenue du Diamant, voirie régionale, est parcourue par un trafic de bus relativement important et régulier ;
27. Considérant que l'espace public est fortement emprunté par des véhicules motorisés ; que cette fréquentation est principalement due à la circulation de transit au sein du quartier, indirectement encouragé par des régimes de circulation établis en double sens dans la majorité des voiries bordant ou concernant l'avenue de l'Opale ;
28. Considérant que les prises de vitesse par le trafic motorisé sont régulièrement excessives ; qu'elles nuisent tant à la sécurité des modes actifs qu'à la convivialité ou à la quiétude de ce quartier résidentiel ;
29. Considérant que la largeur des trottoirs existants est nettement supérieure à la moyenne régionale ;
30. Considérant toutefois que l'état global des trottoirs est fortement dégradé et ne permet pas de garantir la circulation confortable ou sécurisée pour les modes actifs (piétons et personnes à mobilité réduite [PMR]) ;
31. Considérant que certaines traversées piétonnes actuelles ne sont pas conformes à l'article 5 du titre VII du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) en ce qu'elles/que :
 - ne sont pas toutes équipées de dalles podotactiles,
 - le temps de la traversée est trop important,
 - ne sont pas situées dans le prolongement des cheminement naturels des piétons et des PMR ;
 - ne sont pas établies à niveau vis-à-vis des trottoirs latéraux ;
32. Considérant dès lors qu'il y a lieu de revoir l'aménagement de l'espace public et de prévoir sa mise aux normes urbanistiques ;
33. Considérant que l'espace public est sous-équipé en mobilier urbain adapté (arceaux vélos, poubelles, ...) ; que de nombreuses armoires techniques (inesthétiques) ponctuent sporadiquement les espaces de trottoirs ;
34. Considérant qu'il y a lieu de rénover prioritairement cette avenue en raison de sa vétusté, de l'insécurité, de l'inaccessibilité ou encore de l'inesthétisme de l'espace public ;

OBJECTIFS DU PROJET

35. Considérant que le projet vise à résoudre la situation insécurisée et peu conviviale de la voirie en reconfigurant son aménagement ; que, à cet effet, il doit prioriser :
- l'amélioration de la convivialité de l'espace public par :
 - la qualité esthétique et fonctionnelle de l'aménagement et de son raccord harmonieux avec les voiries limitrophes,
 - le fait d'assurer, sur le plus long terme, la qualité verdoyante de l'avenue ;
 - l'accessibilité et la sécurité des modes actifs, et plus particulièrement celle des piétons et des PMR ;

SITUATION PROJETEE

36. Considérant que le réaménagement projeté comprend les éléments suivants :
- les trottoirs sont entièrement rénovés de la manière suivante :
 - réalisés en pavés béton 14x14x8 dans les tons « gris-nuancés » avec effet rustique (type pavés platines) et couche d'usure standard,
 - leur largeur maximale est portée à 4,96 m à 5,05 m,
 - la largeur libre de trottoir située entre les fosses de plantation et les façades riveraines oscille entre 3,21 m et 3,30 m ;
 - les fosses de plantation sont maintenues en trottoir et la distance entre celles-ci et les zones de stationnement longitudinales est généralisé à 0,45 m et leur largeur réduite à 1,30 m ;
 - les alignements réguliers d'arbres à haute-tige existants sont entièrement abattus ; les nouveaux alignements sont maintenus en trottoir et composés en alternance par les 100 arbres à haute-tige suivants :
 - 53 *Pyrus calleryana* (poirier de Chine),
 - 47 *Carpinus betulus* (charme commun) ;
 - les zones de stationnement et la chaussée carrossable sont maintenues dans leur état et en asphalte ;
37. Considérant que l'éclairage public existant est revu de la manière suivante :
- l'enlèvement des 19 points lumineux existants ;
 - le placement de 45 points lumineux dont :
 - 21 points lumineux ancrés en façade ou, plus rarement, sur poteau, munis d'une armature de type « Cambridge » et équipés de LEDs de 18 W ; la hauteur de la source lumineuse est située de 4,5 m à 4,8 m de haut et est de teinte « RAL 7043 »,
 - 24 points lumineux axiaux munis d'une armature de type « Citea Midi », équipés de LEDs de 111 W ; la hauteur de la source lumineuse est à 7,5 m de haut et est également de teinte « RAL 7043 » ;
38. Considérant que le mobilier urbain existant est remplacé, adapté et complété en fonction des usages actuels de la voirie (bancs, arceaux vélos à section carrée en acier galvanisé, potelets anti-stationnement, ...) ;
39. Considérant que les bordures enterrées, surelevées et biseautées sont prévues en béton ;

MOTIVATION

40. Considérant que, en application du PRDD, le projet améliore :
- le verdoisement de l'espace public en rebouclant des alignements d'arbres à haute-tige déperissants par deux nouveaux alignements de 100 sujets (maillage vert) ;
 - la perméabilisation généralisée des revêtements de l'espace public et la mise en place de nouvelles fosses de plantation, permettant de contribuer à la stratégie de maillage bleu promue par Bruxelles Environnement ;

AMENAGEMENT :Conception :

41. Considérant que la configuration de l'espace public prévue correspond au principe d'aménagement d'une zone 30 "classique", et ce essentiellement du fait des trottoirs surelevés vis à vis de la chaussée, la distinction des diverses circulation ou fonctions de par des revêtements différenciés et la répartition du stationnement tout le long de l'axe réaménagé ;
42. Considérant que le projet ne modifie pas les sens de la circulation dans l'avenue ; que, en effet, le projet ne reprend pas la chaussée carrossable centrale dans son périmètre d'intervention ;
43. Considérant que le projet ne s'inscrit pas à la suite d'une étude de mobilité préalable et établie au sein de l'ensemble du quartier ;

Matériaux :

44. Considérant que la proposition de réaliser les trottoirs en pavés bétons 14x14x8 de type 'rustique' se justifie pour les raisons suivantes :
- bien qu'il soit moins qualitatif que la pierre naturelle, ce matériau entre en cohérence avec les revêtements de trottoirs situés dans les voiries limitrophes,

- il confère une bonne planéité et adhérence au revêtement et permet ainsi d'assurer la circulation - confortable et sécurisée - des modes actifs (piétons et PMR en particulier),
 - il est favorablement repris par la "charte des revêtements piétons" publiée par Bruxelles Mobilité,
 - le "plan trottoirs" communal réalisé en 2017 reprend ce type de matériau pour l'avenue de l'Opale ;
45. Considérant toutefois que la proposition de remplacer les bordures en pierre bleue existantes par des bordures en béton ajoute à la dimension "béton" du projet ;
46. Considérant qu'il y a lieu de prévoir des bordures en pierre bleue pour l'ensemble de l'axe (bordures de type saillantes, enterrées ou biseautées) ; que ce choix permettra un rappel plus subtil des sous-bassements des habitations riveraines, dans l'objectif d'assurer l'intégration architecturale du projet au lieu ;
47. Considérant que le projet peut viser à reprendre les 'dalles artistes' existantes et la possibilité d'en placer davantage à l'avenir, sous réserve de leur adéquation avec le format de pavé prévu ;

Equipements et mobilier urbain :

48. Considérant que le mauvais état ou le manque actuel en mobilier urbain ne permet pas de rencontrer les besoins actuels en espace public ; qu'il est donc justifié qu'il soit remplacé et adapté par le projet, au premier bénéfice des usagers (riverains, voyageurs de la STIB, modes actifs,..) ;
49. Considérant que le projet doit assurer la mise en place suffisante de poubelles et d'arceaux vélos ;
50. Considérant que le projet ne prévoit aucun placement de dispositif publicitaire ;
51. Considérant que, en sous-sol, le projet doit préciser la mise en place de panneaux spécifiques empêchant le développement racinaire autour du réseau d'impétrants ;
52. Considérant que de nombreuses armoires techniques (inesthétiques) ponctuent sporadiquement les espaces de trottoirs, ce qui est contraire à la décongestion visuelle et physique de l'espace public ;
53. Considérant que le projet doit mieux figurer, en plan, le positionnement des armoires électriques (techniques) et se coordonner avec SIBELGA (ou tout autre acteur concerné) afin :
- de les supprimer ou rationaliser le nombre d'armoires techniques prévues,
 - de les positionner dans le prolongement des fosses de plantation ou, au besoin, les accoler aux façades riveraines,
 - d'éviter de les positionner en début ou en plein milieu des oreilles de trottoir ;
 - de prévoir la couleur de ces armoires identique au RAL prévu pour l'éclairage public ou prévoir un RAL dans des teintes vert foncé ;
54. Considérant que le renouvellement de l'éclairage projeté est en adéquation avec le "Plan Lumière Communal 2010" ;
55. Considérant que ce renouvellement permet de sensibles économies électriques pour la collectivité en ce que :
- la puissance totale de la nouvelle installation est de 3324 W, soit une économie de 6119 W par rapport à l'installation existante (9443 W) ;
 - l'ensemble de l'éclairage projeté est équipé d'un système de « dimming » qui permet de réduire la consommation de 30 % entre minuit et 5h du matin ;
56. Considérant que le plan de la situation projetée doit mieux figurer le positionnement des poteaux porte-caténaires pour l'éclairage public prévu ;

ENVIRONNEMENT:

Plantations :

57. Considérant que l'implantation des arbres et des fosses plantées tient compte des éléments suivants :
- l'implantation du réseau d'impétrants en sous-sol,
 - les accès aux garages riverains,
 - les baies vitrées des habitations riveraines ;
58. Considérant en effet que les trottoirs larges - existants et projetés - permettent d'assurer une distance suffisante entre les couronnes des arbres prévus et les baies des habitations riveraines ;
59. Considérant que cette caractéristique garantit un bon niveau d'ensoleillement au sein des habitations et renforce le niveau d'habitabilité du lieu ;
60. Considérant que le soulèvement des revêtements de trottoir et l'implantation des arbres existants sont peu compatibles avec l'accessibilité piétonne et PMR souhaitée en Région de Bruxelles-Capitale ;
61. Considérant, en outre, que le demandeur assure que l'ensemble des sujets à haute-tige existants sont en état de dépérissement sensible (essentiellement les cerisiers), fragilisés par des parasites ou peu adaptés aux effets du réchauffement climatique ;
62. Considérant que le réchauffement climatique ne permettra pas à ces arbres de se maintenir sur le plus long terme ; qu'il y a dès lors lieu de tenir compte de ces indicateurs environnementaux et de les anticiper afin d'assurer la qualité verdoyante de l'avenue pour les décennies et les générations à venir ;

63. Considérant qu'il est justifié d'utiliser des essences horticoles plus adaptées aux contraintes de la voirie ; que les arbres existants peuvent être abattus et doivent laisser leur place à des essences plus indiquées ;
64. Considérant que le projet prévoit de compenser la perte de ces arbres par la plantation d'essences plus résistantes et à enracinement plus pivotant ;
65. Considérant toutefois que le choix des essences plantées projetées doit assurer un niveau de floraison suffisant au sein de l'avenue ; que, en effet, l'avenue de l'Opale est reconnue pour sa période florale intense et esthétique au sein du quartier ;
66. Considérant dès lors qu'il y a lieu de remplacer l'essence "*Carpinus betulus*" (charme commun) par une essence plus florifère, esthétique et à enracinement non-traçant ;
67. Considérant que la largeur des fosses de plantation projetée est raccourcie par rapport à celle de la situation existante; qu'il y a lieu, au contraire, de prévoir une largeur de fosse de minimum 1,5 m, compte tenu de celle nettement suffisante des trottoirs ;
68. Considérant que le projet doit en outre réévaluer le nombre de fosses de plantation et, au besoin, l'augmenter ; que, en effet, certaines portions de trottoir peuvent accueillir davantage de fosses alors qu'il n'existe pas - à leur niveau - d'accès de garages riverains ou d'autres obstacles similaires (en particulier à la hauteur du n° 30 de l'avenue) ;
69. Considérant que le projet prévoit par ailleurs de planter chacune des fosses d'arbre prévue ; que ces plantations sous-arborescentes permettent de renforcer sensiblement la qualité perméable, esthétique et naturelle de l'avenue de l'Opale ;
70. Considérant que de nombreuses plantations existantes ont été effectuées par les riverains eux-même ; que ces prises d'initiative révèlent le fort intérêt citoyen pour le cachet et la biodiversité de leur avenue ;
71. Considérant que les membres de la Commission de concertation suggèrent au demandeur de se coordonner avec les riverains désireux de participer au verdoisement du lieux (par exemple: reprise des anciennes plantations, suggestions écologiques et esthétiques, micro-partenariats de gestion...) ;
72. Considérant que, au regard de l'échelle du projet et sous réserve du respect des éléments précités, il apparaît que le verdoisement de la voirie se doit d'être particulièrement bien assuré ;

Gestion des eaux :

73. Considérant que la perméabilité des revêtements de l'espace public est améliorée par l'aménagement des fosses de plantations et la qualité plus perméable du revêtement de trottoir prévus ;
74. Considérant en effet que l'eau pluviale est, soit infiltrée par le revêtement de trottoir prévu à joints ouverts, soit récupérée via de faibles pentes qui la redirigent vers des gouttières discrètes ou des filets d'eau ;
75. Considérant que ces pentes de trottoir redirigent prioritairement cette eau vers les fosses plantées plutôt que directement la diriger vers le réseau d'égouts ;
76. Considérant que la récupération des eaux pluviales est garantie par l'augmentation sensible des surfaces perméables et plantées (passant de 226 m² à 403 m²) ;
77. Considérant qu'il y lieu de généraliser la pente transversale des trottoirs à 2% afin de mieux contenir les risques d'inondation des caves riveraines, d'accélérer l'assèchement des circulations piétonnes après une averse et de rediriger plus rapidement ces eaux vers les zones perméables prévues ;
78. Considérant que le projet doit toutefois améliorer la qualité perméable du projet en proposant un revêtement alternatif à l'asphalte pour les zones de stationnement longitudinales reprises dans les périmètres du projet ;
79. Considérant que cette mesure permettra également de resserrer visuellement la largeur de la chaussée carrossable centrale, ce qui contribuera à diminuer plus intuitivement les prises de vitesses excessives dans cette avenue résidentielle empruntée par du trafic de transit en heures de pointes ;

MOBILITE :

Piétons et PMR :

80. Considérant qu'il est prévu de mettre aux normes les circulations piétonnes et, plus particulièrement, les traversées, conformément aux art. 4 et 5 du Titre VII du RRU ;
81. Considérant que, afin de garantir la circulation plus confortable des piétons, il y a lieu de généraliser la mise en place de bordure chanfreinées à la hauteur de chaque accès de garage riverain, de manière à préserver la pente totale et transversale des trottoirs à un maximum de 2%, sans risquer de constituer des effets d'abaissement ou de vague en trottoir ;
82. Considérant que le plan de la situation projetée doit préciser la mise à niveau "0" à hauteur de chaque traversée piétonne et mieux indiquer les pentes transversales de 2% prévues sur tout la longueur des trottoirs ;
83. Considérant que, au niveau des traversées prévues aux croisements avec la rue Léon Frédéric et avec l'avenue du Diamant, il y a lieu d'élargir à plus de 3 m les marquages des traversées piétonnes en chaussée afin d'augmenter la visibilité et la sécurité piétonne et PMR en voirie ; que ceci a pour effet de réduire intuitivement les prises de vitesses du trafic motorisé ;

Chaussée carrossable :

84. Considérant que maintenir des zones de stationnement - potentiellement inoccupées - de part et d'autre de coussins berlinois (sis au centre de la chaussée) n'est pas de nature à garantir l'effet de ralentissement du trafic motorisé escompté ;
85. Considérant dès lors que, au niveau des coussins berlinois, il y a lieu de remplacer – ponctuellement - ces zones de stationnement par l'extension localisée des trottoirs latéraux ou des fosses de plantation ;

Stationnement :

86. Considérant que, compte tenu de la configuration de l'avenue de l'Opale prévue, de la largeur projetée de ses trottoirs et de ses fosses de plantations, il n'apparaît pas nécessaire de devoir supprimer des places de stationnement ;
87. Considérant toutefois qu'il y a lieu d'améliorer, lorsque cela est possible, la qualité perméable des revêtements de l'espace public et d'assurer la réduction des prises de vitesse excessives - insécurisantes et peu conviviales - en voirie ;
88. Considérant dès lors qu'il y a lieu de proposer une autre matérialité que l'asphalte en ce qui concerne les zones de stationnement projetées ;
89. Considérant que le projet doit vérifier l'accès carrossable aux garages riverains, et en particulier au niveau du n° 20 de l'avenue ;

CHANTIER :

90. Considérant que le demandeur s'engage à exécuter les travaux de manière à impacter le moins possible l'activité locale (riverains, commerces, établissements publics, quiétude...) ; que, afin de garantir un service de qualité, il est directement dans l'intérêt du demandeur de les exécuter le plus promptement possible et, pour autant qu'ils soient réalisés dans les règles de l'art, en application de l'Ordonnance Chantiers du 18 mai 2018 ;
91. Considérant que, durant la phase de chantier, le demandeur est tenu d'informer régulièrement les commerçants, riverains et usagers de l'espace public quant à l'organisation et le déroulement des travaux (accessibilité, modifications provisoires de la circulation, délais d'exécutions, état d'avancement...) ;

CONCLUSION

92. Considérant que, à raison du respect des conditions sous-mentionnées, le projet respecte le bon aménagement des lieux et constitue un exemple en termes de réaménagement plus durable et verdoyant ;

AVIS FAVORABLE unanime A CONDITION DE :Généralités :

- prévoir des bordures en pierre bleue pour l'ensemble de l'axe (bordures de type saillantes, enterrées ou biseautées) ;
- viser à reprendre les 'dalles artistes' existantes et envisager la possibilité d'en placer davantage à l'avenir, sous réserve de leur adéquation avec le format de pavé prévu ;
- assurer la mise en place suffisante de poubelles et d'arceaux vélos ;
- préciser la mise en place de dispositifs spécifiques (panneaux) empêchant le développement racinaire autour du réseau d'impétrants ;
- garantir l'accès à chaque garage riverain, et en particulier à hauteur du n° 20 de l'avenue ;

En ce qui concerne le plan de la situation projetée :

- figurer, en plan, le positionnement des armoires électriques saillantes (techniques) et se coordonner avec SIBELGA (ou tout autre acteur concerné) afin :
 - de les supprimer ou rationaliser le nombre d'armoires technique prévues,
 - de les positionner dans le prolongement des fosses de plantation ou, au besoin, les accoler aux façades riveraines,
 - d'éviter de les positionner en début ou en plein milieu des oreilles de trottoir,
 - de prévoir la couleur de ces armoires identique au RAL prévu pour l'éclairage public ou prévoir un RAL dans des teintes vert foncé ;
- figurer le positionnement des poteaux porte-caténaires supportant l'éclairage public prévu et les positionner au niveau des mitoyennetés ;
- améliorer la visibilité des indications des pentes transversales des trottoirs établies à un maximum de 2% ;
- préciser la mise à niveau "0" à hauteur de chaque traversée piétonne ;
- indiquer, au droit de chaque accès carrossable, une fondation renforcée et compatible avec le charroi des véhicules riverains ;

En ce qui concerne les alignements d'arbres et les fosses de plantation :

- remplacer l'essence "*Carpinus betulus*" (charme commun) par une essence plus florifère, esthétique et à enracinement non-traçant (type magniola)
- prévoir une largeur de fosse de minimum 1,5 m et, où cela est possible, ajouter des fosses de plantation (en particulier à la hauteur du n° 30 de l'avenue) ;
- les membres de la Commission de concertation suggèrent au demandeur de se coordonner avec les riverains désireux de participer au verdoisement des fosses de plantations;
- envisager la protection des fosses de plantations par la mise en place de barrières de type "Ganivelle" (châtaignier);

En ce qui concerne les zones de stationnement :

- prévoir un revêtement alternatif à l'asphalte pour les zones de stationnement longitudinales reprises dans le périmètre du projet ;
- placer les arceaux vélos dans les zones de stationnement ;

A la hauteur des coussins berlinois :

- remplacer - ponctuellement - les zones de stationnement latérales par des extensions localisées des trottoirs latéraux ou des fosses de plantation.

Les membres de la Commune ne participent pas au vote.

Abréviations : RRU = Règlement Régional d'Urbanisme / CoBAT = Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire / PRAS = Plan Régional d'Affectation du Sol / PPAS = plan particulier d'affectation du sol / RCU = Règlement Communal d'Urbanisme

Frédéric NIMAL, *Président,*

Valérie PIERRE, *Représentante de la Commune,*

Seden TIELEMANS, *Représentante de la Commune,*

Arnaud HANCISSE, *Représentant de BUP-Direction de l'Urbanisme,*

Catherine DE GREEF, *Représentante de BUP-Direction du Patrimoine culturel,*

Marie FOSSET, *Représentante de Bruxelles Environnement,*

Guy VAN REEPINGEN, *Secrétaire,*