

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE
COMMUNE DE FOREST
rue du Curé 2
1190 BRUXELLES

Commission de concertation

séance du 21/05/2024

Urbanisme Environnement

Téléphone :

02.348.17.21/26

Courriel :

commissiondeconcertation@forest.brussels

AVIS : PU 28561

Avenue de la Verrerie 1 - 140

Réaménager de façade à façade l'avenue de la Verrerie, entre la chaussée de Neerstalle et le carrefour avec l'avenue des Familles et le square Toinon : mettre en sens unique le tronçon entre la chaussée de Neerstalle et la rue de la Teinturerie, aménager en zone de rencontre le tronçon entre la rue de la Teinturerie et le square Toinon, renouveler les revêtements, abattre 26 arbres et

Étaient présents

Commune de Forest - Echevin Urbanisme Environnement
Commune de Forest
Commune de Forest - Secrétariat
Administration régionale en charge des monuments et sites
Administration régionale en charge de l'urbanisme
Bruxelles Environnement
~~Bruxelles Mobilité~~
~~Administration en charge de la planification territoriale~~

Abstention

Commune de Forest - Echevin Urbanisme Environnement
Commune de Forest

Étaient absents excusés

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 relatif aux enquêtes publiques en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement et ses modifications ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 avril 2019 modifiant l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation et ses modifications ;

Vu l'arrêté n°2020/052 du 23 décembre 2020 et ses modifications ;

Vu l'enquête ouverte par le Collège des Bourgmestre et Echevins du 19/03/2024 au 17/04/2024 et qu'au terme de celle-ci, le procès-verbal constate : 36 réclamation(s)/observation(s) ;

Considérant que la commission en a délibéré ;

Considérant que le demandeur était présent et a été entendu ;

Considérant que les personnes physiques ou morales qui en ont exprimé le souhait à l'occasion de l'enquête publique ont été entendues ;

CONTEXTE LÉGAL

Considérant que le projet se situe en réseau viaire 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 03/05/2001 ;

Considérant que l'avenue de la Verrerie est reprise dans les cartes de spécialisation multimodales de Good Move en Auto et Piéton QUARTIER, et Vélo QUARTIER/CONFORT ;

OBJET DE LA DEMANDE

Considérant que le projet vise à réaménager de façade à façade l'avenue de la Verrerie, entre la chaussée de Neerstalle et le carrefour avec l'avenue des Familles et le square Toinon : mettre en sens unique le tronçon entre la chaussée de Neerstalle et la rue de la Teinturerie, aménager en zone de rencontre le tronçon entre la rue de la Teinturerie et le square Toinon, renouveler les revêtements, abattre 26 arbres et en planter 42, aménager des jardins de pluie, créer des espaces ludiques, renouveler l'éclairage ;

PROCÉDURE ET ACTES D'INSTRUCTION

Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :

- application de la prescription 25.1 du PRAS : « *Création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun* » ;
- application de l'article 175/15 du CoBAT : « *Projet soumis à RI au vu de l'Annexe B* » ;

Considérant que 36 réclamations ont été introduites à l'issue de l'enquête publique d'une durée de 30 jours, qui s'est tenue du 19/03/2024 au 17/04/2024, portant sur les aspects suivants :

Généralités

- Accueil favorable au projet (amélioration de la qualité de vie, déplacements sécurisants, environnement propice aux rencontres, gestion des eaux) ;

Circulation et stationnement

- S'oppose à la mise en cul-de-sac de l'avenue de la Verrerie au niveau de la rue Louis Lumière; estime que va générer report de trafic sur d'autres voiries ; proposition de placer des chicanes à la place ; la carte des mailles pour le quartier Neerstalle ainsi que le PLC prévoyaient le maintien d'un double-sens ;
- S'oppose à la mise en sens unique du tronçon entre la chaussée de Neerstalle et la rue de la Teinturerie (augmentation du trafic dans les rues adjacentes) ;
- S'oppose à la création d'une zone de rencontre entre la rue de la Teinturerie et le square Toinon (notamment tensions liées à la circulation anarchique des modes actifs) ;
- Questionne la possibilité de passage pour les véhicules du SIAMU ;
- S'oppose à la suppression du stationnement jugée excessive ; estime qu'il sera difficile pour les habitants et visiteurs de se garer dans le quartier déjà saturé ; estime que la demande de permis n'est pas complète car ne mentionne pas en objet la perte des emplacements ;
- Considère que le déplacement de l'arrêt de bus scolaire devant les n°142-144 n'est pas adéquat (nécessite davantage de manœuvres) ;
- Redoute stationnement sauvage devant les façades ;
- Estime que les emplacements de stationnement sont trop proches des façades et accès aux habitations ;
- Pointe la difficulté de manœuvre pour accéder à certaines places (par ex. à hauteur du n°136) ;
- Estime qu'il manque d'emplacement de stationnement pour les grands véhicules (déménagements, livraisons, secours) ;
- Demande le maintien de l'emplacement PMR à hauteur du n°106 ;
- Demande de réaliser les emplacements de stationnement en pavés à joints enherbés ;
- Demande l'installation d'un panneau d'interdiction de stationner aux camionnettes et panneau de circulation locale à l'entrée du clos ;
- Demande d'adapter le virage entre l'avenue de la Verrerie et la rue de la Teinturerie pour permettre le passage des camions de livraison (camions internationaux de 18 mètres qui desservent les entreprises de la rue de la Teinturerie) ;

Modes actifs

- Pointe la difficulté de déplacement pour les PMR sur les pavés enherbés ;
- Manque de dalles podotactiles permettant de traverser l'avenue de la Verrerie d'Est en Ouest ;
- Estime que les parkings vélos sont trop nombreux et ne seront pas utilisés ;
- Demande que des mesures soient prises afin d'éviter des vélos-ventouses (désossés/oubliés) sur les arceaux ;
- Demande de privilégier un sens d'ouverture des 2 box vélos à hauteur du n°118 vers les maisons pour ne pas entraver les vitesses des vélos ;
- Demande l'ajout d'emplacements pour vélos-cargos ;

Aménagement

- S'oppose à la création d'espaces de rencontre au centre de la rue ; existe déjà un espace de rencontre en retrait de la voirie à hauteur des n°120-128 mais qui n'a jamais été réaménagé ; espaces de rencontre trop nombreux ;
- Remet en question le type de pavement (salissants) ;
- Questionne la présence de potelets à hauteur des n°116-118 ; potelets non amovibles sur l'ensemble du projet qui constituent des obstacles physiques ;
- Estime que le passage pour les cyclistes est trop étroit à hauteur du n°114, entre les fosses à arbres et le stationnement ;
- Demande d'attirer visuellement l'attention sur le passage possible de cyclistes à proximité du bac à sable ;
- Craint que le bac à sable soit constamment souillé par les déjections des chiens et chats ;
- Questionne la pertinence du dallage coloré, qui sera démoli aux premiers travaux de voirie, égouttage, etc. ;
- Questionne le style trop moderne des lampadaires incompatible avec le caractère « charmant » du quartier ;
- Estime que l'éclairage est insuffisant en particulier côté impair (risque d'insécurité et de vols) ;
- S'oppose à l'implantation de bancs (lieux de deal de drogues, dégradations, manque d'entretien des bancs existants et faible occupation) ; les bancs devraient être mieux répartis sur le projet afin d'éviter des effets d'attroupement ;
- Estime que le placement de poubelles entrainera des dépôts sauvages de déchets ;
- S'oppose à la création d'un maillage ludique et d'aires de jeux (risques d'accidents avec le passage des voitures, de dégâts causés aux voitures, des espaces récréatifs existent déjà ailleurs, nuisances sonores et déchets) ;

Biodiversité et gestion des eaux

- Craint le risque d'endommagement des fondations des habitations à cause de l'infiltration de l'eau de pluie dans le sol ;
- Attire l'attention sur la conception et l'exécution des systèmes infiltrants tenant compte de la pente de l'avenue (gravillons entre les pavés drainants qui seraient charriés par les eaux de ruissellement) ;
- Critique le nombre important d'abattages ;
- S'oppose à la plantation d'arbres à proximité des façades, notamment devant le n°47 (perte de lumière naturelle, perte de perspective visuelle, difficulté lors de livraisons avec lift ou lors de travaux) ;
- Demande un entretien régulier des plantations et un suivi en cas de canicule ;
- Signale la présence de plantations devant des accès carrossables ;

Divers

- S'inquiète du passage du charroi du chantier du site Van Roy qui aura lieu après le réaménagement de l'avenue et risque d'abîmer les nouveaux revêtements ;
- Estime que des documents sont manquants au dossier (axonométrie notamment) ;

Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Mobilité (réf. GA26-1665) daté du 17/04/2024 ;

Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Environnement, Division Autorisations et Partenariats (réf. FOR_AI_VR_Verrerie) daté du 09/04/2024 ;

Vu l'avis favorable sous conditions du SIAMU (réf. T.2024.0229/1) daté du 31/03/2024 ;

Vu l'avis de Vivaqua (réf. IN1402504) daté du 19/03/2024 ;

SITUATION DE DROIT ET DE FAIT

Considérant que l'avenue de la Verrerie est une voirie locale, actuellement à deux sens de circulation, avec un régime de vitesse de 30 km/h ; qu'elle subit un trafic de transit important et des vitesses de circulation excessives ;

Considérant que les trottoirs présentent une largeur approximative de 4 mètres ; qu'ils sont composés de matériaux hétéroclites et dégradés (dû, entre autres, aux racines des arbres existants) ; que les arbres empiètent sur la largeur utile pour les piétons et limitent celle-ci à 2 mètres sur la plus grande partie du parcours ;

Considérant que le stationnement, longitudinal à la chaussée, s'effectue d'un seul côté et dans le clos des deux côtés ; que les véhicules sont stationnés jusqu'au droit des croisements car il manque des traversées piétonnes ; que la zone de stationnement proprement dite est constituée d'asphalte ; que le nombre de places légales, calculé sur base d'une longueur de 5 mètres par place s'élève à 73 ; que le nombre de places relevé par parking.brussels s'élève à 69 ;

Considérant que l'avenue comporte 35 arbres mais très peu d'espaces de pleine terre ; que 33 arbres sont des *Acer platanoides* « Deborah » en alignement dont l'état sanitaire est globalement peu satisfaisant et plantés dans des fosses exigües ; que ces arbres ont fait l'objet d'une taille très sévère il y a quelques années en vue d'un projet d'abattage ; que ce projet n'a pas été mis à exécution et l'état des arbres ne s'est pas amélioré depuis ; qu'en outre, les racines de ces arbres endommagent les trottoirs, ce qui les rend dangereux et inconfortables ; que 2 arbres sont des *Carpinus betulus* « Frans Fontaine » à l'entrée de la rue (chaussée de Neerstalle) en bon état ;

Considérant que la pente varie de 0 à 4 % sur la longueur de l'avenue, ce qui peut entrainer une grande quantité d'eau de ruissellement à une vitesse rapide vers le réseau d'égout ; qu'actuellement la surface perméable est équivalente à 35m² soit environ 0,5 % ; que la chaussée et les trottoirs, composés d'asphalte et de dalles, sont complètement imperméables ;

Considérant que des luminaires « Albany » sur mâts sont en place depuis 20 ans dans l'avenue de la Verrerie ; que dans le clos, ce sont des luminaires « Sera » sur mâts qui ont été installés plus récemment ;

SITUATION PROJETÉE

Considérant que le projet propose deux profils différents pour le réaménagement de l'avenue de la Verrerie :

- un tronçon en voirie classique à sens unique entre la chaussée de Neerstalle et la rue de la Teinturerie afin de permettre aux poids lourds de circuler vers les entreprises ;
- un deuxième tronçon en espace de rencontre entre la rue de la Teinturerie et l'avenue des Familles ;

Considérant que le deuxième tronçon est interrompu à la hauteur de la rue Louis Lumière, afin d'empêcher le trafic de transit ;

Considérant que dans le tronçon entre la chaussée de Neerstalle et la rue de la Teinturerie, le trottoir est réalisé en pavés de béton 20x20 et une zone délimitée par une bordure est prévue pour faciliter l'installation de plantes grimpantes le long des façades en fonction des demandes des riverains ; que la voirie et le stationnement sont réalisés en asphalte ; qu'une zone de stationnement est toutefois réservée à la récupération des eaux de ruissellement et est réalisée en pavés béton 25x25cm gris foncé à joints ouverts ;

Considérant que le tronçon en espace de rencontre est réaménagé entièrement de plain-pied ; qu'un filet d'eau en béton est placé au centre de la voirie ; que le revêtement est réalisé en pavés de béton 25x25x10 de couleur gris clair à l'exception des zones de stationnement qui sont réalisées en pavés gris foncé avec des bordures blanches ;

Considérant que le projet prévoit une diminution du nombre de places de stationnement de 73 à 52 ; que les places PMR sont conservées au plus près de leurs emplacements actuels ;

Considérant que le projet propose d'améliorer la gestion des eaux de ruissellement et de contribuer à la réduction des inondations en aval :

- En augmentant les surfaces perméables par l'aménagement d'espaces de pleine terre et des revêtements semi-perméables ;
- En déminéralisant les zones de circulation pour des revêtements semi-perméables (pavés à joints ouverts et pavés enherbés) ;
- En densifiant et en diversifiant la végétalisation grâce à la plantation d'arbres à haute tige et une végétation basse dans les jardins de pluie ;
- En infiltrant les eaux de ruissellement grâce l'aménagement de revêtements perméables et semi-perméables et de massifs drainants sous la chaussée ;

Considérant que le projet conserve 9 érables de l'alignement originel (*Acer platanoides*) et les 2 charmes au bas de la rue (*Carpinus betulus*) ; qu'il prévoit 42 nouveaux arbres d'essences variées plantés en pleine terre ; que toutes ces essences résistent à des inondations temporaires ainsi qu'à la sécheresse ;

Considérant que le projet prévoit l'implantation d'espaces ludiques (aires de jeux, mobilier ludique, pavage coloré, ...) ;

Considérant que l'éclairage est entièrement renouvelé ; que le modèle choisi est le « Citea » gris foncé placé soit sur consoles soit sur mâts ; que ce choix permet de conserver les mâts récents du clos (gris foncé) et d'uniformiser l'avenue de la Verrerie et le clos depuis la chaussée de Neerstalle jusqu'à l'avenue des Familles ;

OBJECTIFS DU PROJET

Considérant que les objectifs poursuivis par le projet sont les suivants :

- Poursuivre le réaménagement de l'avenue la Verrerie, initié en 2019 ;
- Limiter le trafic de transit et apaiser le quartier, en accord avec les différents plans de mobilité en application ;
- Rééquilibrer le profil de la voirie au profit des modes actifs ;
- Sécuriser et rendre les traversées accessibles à tous avec une attention portée sur les PMR et les déficients visuels ;
- Inciter à une diminution de la vitesse des véhicules motorisés ;
- Déminéraliser les surfaces et intégrer des dispositifs de gestion des eaux pluviales ;
- Diminuer l'effet d'îlot de chaleur par le renforcement de la végétation ;
- Accroître la convivialité des espaces publics et réduire les barrières mentales entre les différentes identités du quartier. La sécurisation des traversées et un aménagement support de convivialité permettrait de lui donner un caractère d'interface liante plutôt que de frontière entre les différentes identités bordant l'axe ;
- Répondre aux besoins d'assises dans l'espace public ;
- Transformer le clos de la Verrerie en espace public de proximité adapté aux usages observés, permettant une appropriation par les habitants ;
- Renouveler l'éclairage public ;
- Embellir le cadre de vie ;

MOTIVATION

Cadre réglementaire et planologique

Considérant que le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) a pour objectif de faire des modes actifs le mode de déplacement majoritaire pour les courts trajets dès 2030, via l'amélioration de la qualité des aménagements piétons (axe 4) ;

Considérant que pour atteindre cet objectif le PRDD préconise de donner davantage de place aux modes actifs dans l'espace public et d'améliorer la qualité des aménagements piétons et cyclistes ; que le projet répond à cet objectif ;

Considérant que le projet est conforme à la prescription n°5 du Plan Régional de Mobilité (PRM) qui indique que la politique de mobilité s'inscrit dans le respect du principe STOP. Elle vise à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture (page 255) ;

Considérant que la prescription n°6 du même plan indique que le trafic dans les quartiers est apaisé en vue de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des déplacements dans les quartiers ;

Considérant que le projet transforme l'avenue de la Verrerie en zone de rencontre ; que vu le caractère local et résidentiel de la voirie ainsi que son statut au PRM, le changement de statut en zone de rencontre de plain-pied se justifie et se conforme au PRM ;

Considérant que le Contrat Local de Mobilité (CLM) Neerstalle reprend l'avenue de la Verrerie comme axe à apaiser ; que le CLM prévoyait pour l'avenue de la Verrerie le maintien de l'axe à double sens ;

Considérant que la mise en sens unique de l'avenue de la Verrerie n'entraînera pas de trafic de transit supplémentaire sur la rue Auguste Lumière et que le trafic de destination (à l'intérieur de la maille) pourra être gérée comme suit :

- que les véhicules venant de l'ouest de l'avenue de la Verrerie et qui l'emprunteront pourront accéder au nord du quartier par la rue Fléron et ceux qui souhaitent rejoindre le sud pourront emprunter la chaussée de Neerstalle ;
- que les véhicules venant de l'est pourront accéder au nord du quartier par l'avenue de Kersbeek et ceux qui souhaitent rejoindre le sud pourront emprunter l'avenue du Bempt ;

Considérant que dans la hiérarchie du PRM, le boulevard de la Deuxième Armée Britannique est destiné à assurer le trafic de transit allant vers le sud ou le nord (vers le centre-ville) de la maille ; que les autres voiries sont destinées à accueillir uniquement le trafic de destination ; que les mesures de circulation étudiées dans le CLM visent à rencontrer cet objectif ;

Considérant que les aménagements prévus au projet (mises à sens unique et système de filtre) sont complémentaires et compatibles avec les autres mesures prévues dans le CLM et s'inscrivent dans le cadre d'une réflexion globale menée à l'échelle du quartier de Neerstalle ;

Aménagement

Considérant qu'il ressort de la demande que plusieurs scénarios ont été étudiés dans l'étude de mobilité de la commune ; que le choix s'est porté sur un aménagement mixte en combinant une voirie classique avec un espace partagé ; que cette solution permet la cohabitation d'une mixité de fonctions dans le quartier et la fin du trafic de transit ;

Considérant que l'aménagement en zone de rencontre permet une appropriation de l'espace par les habitants ou l'ensemble des usagers du quartiers, contrairement à son occupation actuelle principalement dédiée au stationnement automobile ;

Considérant que les capacités d'accueil sur l'espace public sont limitées et qu'une réduction de l'emprise du stationnement automobile doit être menée pour permettre le développement des autres usages souhaités sur les voiries et favoriser une meilleure qualité de l'espace public ; que le présent projet permet d'améliorer la cadre de vie des habitants en offrant une dimension sociale, environnementale et paysagère à l'espace public ;

Considérant que la diminution des places de stationnement de 73 à 52 est largement imputable à la difficulté de conserver la densité de stationnement dans le clos dont la largeur de voirie ne permet pas de conserver le stationnement des deux côtés tout en prévoyant des espaces confortables le long des façades ;

Considérant que la rue de la Teinturerie est actuellement investie par plusieurs activités industrielles qui nécessitent le passage de camions depuis la chaussée de Neerstalle ; que le maintien en voirie classique du premier tronçon de l'avenue de la Verrerie permet le passage des camions et est davantage adapté aux besoins logistiques des entreprises, contrairement à une zone de rencontre ;

Considérant que certains camions nécessaires aux transports internationaux desservent les entreprises Vassart & Co situés rue de la Teinturerie ; que ceux-ci peuvent avoir une longueur de 18 mètres ; que selon l'entreprise en question le virage prévu au projet entre l'avenue de la Verrerie et la rue de la Teinturerie est trop étroit et ne permet pas la giration des camions les plus longs ; que toutefois le permis d'environnement relatif à l'exploitation de la société n'est pas encore renouvelé à ce jour ; qu'en conséquence la présente demande de permis ne peut pas se référer à une situation existante de droit ; que de plus ce type de charroi n'est pas adapté à une voirie de quartier ;

Considérant que le projet modifie les conditions d'accès aux voiries et aux façades pour les véhicules de secours ; qu'il y a lieu de se conformer à l'avis du SIAMU émis en date du 31/03/2024 ;

Considérant que le projet prévoit des potelets à différents endroits du périmètre afin d'empêcher la circulation automobile ; qu'il y a lieu d'éviter au maximum l'encombrement de l'espace public par du mobilier non nécessaire ; que les potelets ont

également pour fonction d'éviter le stationnement sauvage ; que toutefois le stationnement sauvage est empêché en certains endroits par la présence d'arceaux vélos, d'arbres, de zone pour la micro-mobilité, etc. ; qu'en conséquence, il y a lieu de rationaliser/diminuer le nombre de potelets (notamment à l'entrée de la zone de rencontre à hauteur des n°24 à 28) et de guider les circulations au moyen de l'agrandissement des fosses à arbres, ou la réorganisation du stationnement par exemple ;

Considérant qu'à hauteur du cul-de-sac la circulation des piétons et cyclistes doit rester aisée et continue ; que le projet prévoit des box vélos à cet endroit qui seront sources de manœuvres/déplacements ; qu'en conséquence, il y a lieu de diminuer le nombre de potelets en supprimant 1 potelet de chaque côté du cul-de-sac (en face du n°166 et en face du n°118) ;

Considérant que l'aménagement des chicanes présente un aspect très sinueux par l'implantation de zones vertes de diverses formes et tailles, ce qui complique la lisibilité de l'espace public pour les usagers ; que, tout en gardant la philosophie initiale du projet, un aménagement présentant des formes plus homogènes et cohérentes placées en quinconce (de manière à réduire la vitesse) et dans les mêmes alignements permettrait de gagner en lisibilité tout en maintenant les objectifs du projet ;

Considérant qu'un aménagement plus rectiligne avec des chicanes alternées, et des formes de fosses de plantations plus régulières, gagnerait en lisibilité et sobriété ; qu'il permettrait également plus de verdurisation ;

Considérant que les zones plus « organiques » (qui présentent des formes plus naturelles et courbes) pourraient être réservées aux espaces de jeux et de séjour ; qu'il y a dès lors lieu de revoir la géométrie/disposition des chicanes (zones vertes et zones de stationnement) afin qu'elles soient plus rectilignes et de maintenir la même identité dans l'aménagement ;

Considérant que la présence d'un emplacement de stationnement devant les potelets amovibles à hauteur du n°116 entrave le passage des véhicules de secours ; qu'en outre le passage laissé aux cyclistes entre l'emplacement de stationnement et la fosse à arbres à hauteur du n°114 est étroit ; qu'il y a lieu de garantir l'accès devant les poteaux amovibles en supprimant un emplacement de stationnement ;

Considérant que le stationnement en épi au bout du clos (à hauteur des n°62 à 74) occupe une grande partie de l'espace public ; que l'espace laissé aux piétons et cyclistes est fort réduit ; que les manœuvres des automobilistes seront nombreuses et compliquées ; que la présence de stationnement au centre de la placette réduit la qualité d'usage de l'espace qui pourrait être dédié davantage à la fonction de séjour ; qu'en termes de paysage urbain, le stationnement en épi constitue un aboutissement peu qualitatif de la perspective visuelle pour un observateur situé dans l'axe de la rue ; qu'en conséquence, il y a lieu de réorganiser/redistribuer les emplacements de stationnement de la fin du clos afin de limiter au maximum les impacts ci-avant liés au stationnement en épi ;

Considérant que la forme de la fosse de plantation devant le n°138 ne permet pas un accès aisé à l'emplacement de stationnement devant le n°136 ; qu'il y a lieu de revoir l'emprise de la fosse afin de faciliter davantage les manœuvres d'accès à l'emplacement de parking ;

Modes actifs

Considérant qu'une réclamation demande le maintien de l'emplacement PMR à hauteur du n°106 ; que le projet conserve les places PMR au plus près de leurs emplacements actuels ; que 2 emplacements PMR sont prévus à hauteur des n°106-108 ;

Considérant que la largeur de la place de stationnement pour les personnes handicapées doit être de 3,30 m, conformément aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne ; qu'une inflexion conforme doit être disponible par le biais d'un passage piéton présent à proximité immédiate ou qui doit être créée afin de permettre à la personne handicapée de rejoindre rapidement le trottoir ;

Considérant que les pavés enherbés ne sont pas accessibles et qu'il y a lieu de ne pas en placer aux abords des stationnements PMR ainsi qu'au niveau des cheminements prévisibles des PMR notamment des dalles podotactiles ;

Considérant que le projet prévoit le placement de bancs ; que des points de repos (bancs, banquettes et sièges) sont importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu l'âge et/ou leur condition physique ; que ces points de repos doivent être accessibles et répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne (25% d'entre eux équipés de dossier et accoudoirs) ;

Considérant que le projet prévoit des arceaux et box vélos répartis uniformément sur le périmètre ; qu'actuellement aucun stationnement vélo n'est présent dans l'avenue de la Verrerie, si ce n'est dans le tronçon qui a déjà été réaménagé ; que plusieurs demandes ont été introduites auprès de parking.brussels et de la Commune pour le placement de la box ; que le projet répond donc à des besoins identifiés par les riverains ;

Considérant que le projet ne prévoit pas d'arceaux vélos permettant le stationnement de vélos plus longs (vélos-cargos) ; qu'il y a lieu de prévoir quelques arceaux adaptés aux vélos cargos sur le périmètre ;

Considérant qu'il y a lieu d'écarter les arceaux vélos des dalles podotactiles afin d'éviter un débordement sur celles-ci ;

Considérant que le modèle d'arceau doit se conformer au cahier de l'accessibilité piétonne (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premier et dernier arceau d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;

Gestion des eaux

Considérant l'objectif de zéro-rejet d'eaux pluviales au réseau d'égouttage pour une pluie de retour 100 ans ;

Considérant l'accompagnement réalisé par le facilitateur eau en amont de la demande de permis ;

Considérant que les coefficients de ruissellement utilisés sont plus élevés que les recommandations actuelles ; que cela mène à un surdimensionnement des ouvrages, ce qui permet une marge de sécurité complémentaire ;

Considérant que les emplacements de stationnement sont réalisés en pavés béton à joints classiques ; qu'afin de maximiser les surfaces infiltrantes, il y a lieu de les réaliser à joints ouverts ;

Considérant que l'intégralité des eaux de pluie seront gérées au sein de la voirie, via un réseau de massifs drainants et de jardins de pluie ; que cette solution permet de pallier aux différents problèmes de la gestion des eaux (rejet vers l'égout, inondations, stagnation des eaux près des façades, ...) ; que le projet répond au Plan de Gestion de l'Eau de Bruxelles Environnement ; qu'il y a lieu de s'assurer de prévoir la gestion des eaux prioritairement via les zones végétalisées lorsque la configuration de la voirie (pente, localisation des filets d'eau, etc.) le permet ;

Considérant que si le volume du massif drainant est correctement dimensionné, sa configuration semble complexe pour la mise en œuvre et sa continuité doit être assurée ;

Considérant que des surverses de sécurité vers le réseau d'égouttage sont prévues en cas de pluie d'un temps de retour supérieur à 100 ans ; que dans ce cas, le réseau d'égouttage sera saturé et qu'il n'y a donc pas lieu d'y ajouter un apport supplémentaire ;

Biodiversité

Considérant la localisation du projet à proximité d'une continuité verte du PRDD ;

Considérant la politique régionale qui vise à renforcer le maillage vert, protéger et restaurer la biodiversité (DPR 2019, PRDD 2018, Plan Nature 2016) et sa volonté d'améliorer son intégration dans l'espace urbain en améliorant les connexions entre les espaces verts par la mise à profit des espaces associés aux voies de communication et aux bâtis comme éléments de liaison ;

Considérant que le projet se situe dans une zone de liaison du réseau écologique bruxellois défini par l'ordonnance nature 2012 et validé par le Plan Nature régional et qu'une zone de liaison, par ses caractéristiques écologiques, favorise ou est susceptible de favoriser la dispersion ou la migration des espèces, notamment entre les zones centrales ;

Considérant la présence de la faune aux abords du projet (renards, écureuils, hérissons, fouines, oiseaux..) dont les données sont disponibles sur le site de Bruxelles Environnement (Atlas des cartes) ;

Considérant que les zones plantées sont réparties uniformément dans le périmètre du projet ; que leur implantation n'entrave pas les accès carrossables ;

Considérant que 42 nouveaux arbres sont prévus au projet ; que ceux-ci sont d'essences variées ce qui permet d'éviter un risque trop grand de propagation des maladies et fait en sorte que tous les arbres n'arrivent pas en fin de vie au même moment ;

Considérant que certains sujets sont plantés à proximité des façades ; qu'il y a lieu d'assurer un entretien et une taille régulière afin de limiter des nuisances qui seraient liées à un trop grand développement (perte de lumière naturelle notamment) ;

Considérant que le projet répond en de nombreux points aux objectifs de déminéralisation des voiries et des espaces publics (îlot de chaleur, végétalisation accrue, prévention des inondations, etc.) ;

Avis favorable sous conditions (unanime) :

- Démontrer davantage la lisibilité de l'aménagement pour tous les usagers (géométrie des fosses et positionnement des chicanes) ;
- Délimiter les zones de stationnement avec des arbres lorsque c'est possible en début et/ou fin de zone ;
- Réorganiser/redistribuer les emplacements de stationnement de la fin du clos (à hauteur des n°62-74) afin de limiter au maximum les impacts visuel et d'emprise liés au stationnement en épi ;
- Prévoir des pavés à joints ouverts dans les zones de stationnement ;
- Respecter les conditions d'accessibilité aux véhicules du SIAMU telles que reprises dans l'avis daté du 31/03/2024, notamment :
 - garantir l'accès à l'ensemble des voiries pour les auto-échelles, y compris l'entrée et la sortie dans les rues des Bonnes Mères. En ce sens, il y a lieu de s'assurer que les girations des auto-échelles soient possibles ;
 - maintenir une distance de maximum 10 mètres entre la zone accessible aux auto-échelles et les façades (en particulier des n°62 à 74, et 106 à 114) ;
 - s'assurer que les alignements d'arbres ne viennent pas entraver l'accessibilité des auto-échelles aux façades ;
 - à hauteur du cul-de-sac, garantir l'accès devant les poteaux amovibles en supprimant un emplacement de stationnement ;
- Revoir la forme de la fosse de plantation à hauteur du n°138 afin de faciliter les manœuvres d'accès à l'emplacement de stationnement situé juste à côté ;
- Rationaliser/diminuer le nombre de potelets (notamment à l'entrée de la zone de rencontre à hauteur des n°24 à 28) et guider les circulations au moyen de l'agrandissement des fosses à arbres ou de la réorganisation du stationnement par exemple ;
- Supprimer 1 potelet de chaque côté du cul-de-sac (en face du n°166 et en face du n°118) ;
- Supprimer les dalles enherbées à proximité des emplacements de stationnement PMR et des cheminements prévisibles de ceux-ci (dalles podotactiles) ;
- Déplacer les arceaux vélos situés à proximité des dalles podotactiles ;
- Prévoir quelques arceaux adaptés aux vélos-cargos ;
- Répondre aux recommandations dictées par le Cahier de l'accessibilité piétonne en ce qui concerne le mobilier urbain (arceaux, bancs, potelets et poubelles) ;
- Appliquer les prescriptions du facilitateur eau, à savoir :
 - une vigilance particulière devra être portée à la profondeur des massifs drainants. Les eaux de pluie devront être prioritairement gérées dans les espaces verts lorsque la configuration de la voirie le permet ;
 - assurer au maximum la continuité des ouvrages de gestion : continuité et simplification des emprises du massif drainant, continuité des fosses de plantation sous le revêtement lorsque c'est techniquement possible) ;
 - prévoir un système de fermeture permettant de s'assurer que les surverses de sécurité ne soit activées qu'en cas de défaut de l'ouvrage ou pour entretien. Les pluies extrêmes devront être gérées en prévoyant des surfaces/zones moins sensibles et peu fréquentées pouvant être temporairement sous eau, si un évènement pluvieux extrême (supérieur à une pluie centennale) survenait et non pas par un rejet à l'égout ;
- Comme pour les jardins de pluie, favoriser les espèces indigènes dans l'aménagement des parties végétalisées du projet, en ce qui concerne le choix des plantes vivaces (listes disponibles sur le site internet de Bruxelles Environnement) et des arbres (ex : Merisier, Sorbier des oiseleurs, Charme, Chêne sessile..) ;

- Veiller à atteindre un ratio correspondant à 80% d'espèces indigènes et 20% d'espèces horticoles pour les plantations prévues en privilégiant l'espèce indigène plutôt que sa variété (ex : *Populus tremula* plutôt que *Populus tremula* 'Tapiou');
- Diversifier les espèces d'arbres pour les alignements de voiries ;
- Revoir l'éclairage des voiries et des espaces publics en limitant autant que possible la pollution lumineuse au moyen d'un éclairage de type LED sans émission dans l'UV et prévoir :
 - si possible un système de détection de présence ;
 - un réglage d'intensité ;
 - une armature basse dont la projection lumineuse est orientée vers le bas (et non vers le haut ou latéralement) afin de ne pas éliminer les corridors potentiels qu'utilisent les animaux.

Considérant que tous les membres ont validés le présent avis.

Signature des membres

La commission rappelle que le présent avis est motivé sur base du seul présent dossier et toutes ses annexes tel qu'il a été communiqué aux membres de la commission de concertation, aux explications fournies par le demandeur, l'architecte/auteur de projet et les observations/réclamations faites en séance par les personnes ayant demandées à être entendues par la commission de concertation, ainsi que les réclamations/observations reçues dans le cadre de l'enquête publique. En aucun cas le présent avis et sa motivation ne peuvent être pris en tout ou en partie comme des conditions auxquelles un nouveau projet ou une modification apportée à la présente demande sur le même site devrait répondre pour obtenir un avis favorable sans conditions.