
Guide d'application n°5

Préservation et développement du patrimoine arboré

Le SPWMI souhaite conserver et développer le patrimoine arboré.

Pour ce faire, le SPWMI s'engage à réaliser, d'une part, l'inventaire complet des arbres isolés et d'allées d'ici 2024 et dans d'autre part, à développer deux outils :

- La méthode raisonnée de conservation des arbres de voiries qui est employée en présence d'un aménagement arboré déjà existant ;
- La méthode raisonnée de conception de nouvelle plantation qui est employée dans le cadre d'un nouvel aménagement arboré.

Ces méthodes précitées s'inscrivent dans le principe du cycle de vie de l'allée, de l'arbre et des plantations.

1. Méthode Raisonnée de Conservation des Arbres de Voirie

1.1 Champs d'application

S'applique dans le cadre de projet d'investissement ayant un impact sur le patrimoine arboré.

1.2 Objectif

La Méthode Raisonnée de Conservation des Arbres de Voirie ou MRCAV est un outil pratique et objectif d'aide à la décision.

Cet outil est utilisé par la Direction des Etudes Environnementales et paysagères (DEEP) et la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries (DDDSAV) en concertation avec la Direction territoriale afin de proposer à celle-ci le choix de traitement des arbres le plus approprié en termes d'apport paysager, environnemental et culturel, tout en assurant le confort et la sécurité des usagers.

Cette méthode est développée afin de soutenir les choix de traitement de l'aménagement arboré et afin de déterminer le processus à mettre en place pour y parvenir. Ces choix sont présentés et discutés lors d'une réunion de projets préalable au dépôt du permis d'urbanisme et/ou à la Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR). Les différents services concernés seront conviés à ces réunions.

1.3 Processus

1.3.1 Principe

Le processus se décompose en plusieurs étapes :

1. réception d'un projet routier;
2. décomposition du tronçon routier en tronçons définis sur base du principe de zones homogènes et d'entités paysagères;
3. pour chaque tronçon :
 - a. l'évaluation de l'apport paysager, environnemental et culturel;
 - b. l'évaluation du risque de sécurité;
 - c. l'orientation générale de traitement qui est définie par le croisement de ces évaluations au sein d'une matrice décisionnelle;
4. présentation et sélection des possibilités de traitement par tronçon avec la Direction territoriale concernée;
5. discussion et sélection du choix des traitements à suivre sur base des avis des parties prenantes.

1.3.2 Processus de décomposition du tronçon routier

Cette étape est réalisée par la DEEP en concertation avec la DDDSAV.

Chaque projet routier est décomposé en tronçons homogènes.

Un tronçon homogène est une section de route qui présente des caractéristiques techniques, physiques et paysagères similaires sur toute sa longueur.

Ces caractéristiques non exhaustives sont généralement :

- l'entité paysagère qualifiée par la densité du bâti, des espaces végétaux et des arbres;

- le nombre de bandes;
- la densité d'accès, la présence de trottoirs, de pistes cyclables...
- la largeur du dégagement visuel latéral;
- la vitesse,
- etc.

1.3.3 Processus d'évaluation de l'apport paysager, environnemental et culturel

Cette étape du processus est réalisée par la DEEP.

Cette évaluation permet de classer l'apport Paysager, Environnemental et Culturel (PEC) de faible à élevé.

La valeur représentant l'apport paysager, environnemental et culturel se base sur :

- la valeur intrinsèque de l'arbre ou du groupement d'arbre;
- la valeur de l'apport environnemental de l'arbre ou du groupement d'arbre;
- la valeur culturelle et paysagère de l'arbre ou du groupement d'arbres.

1.3.4 Processus d'évaluation du risque de sécurité routière

Cette étape du processus est réalisée par la DDDSAV.

L'évaluation du risque de chaque tronçon homogène y est définie.

Cette évaluation prend en compte l'ensemble des risques de sécurité routière présents : caractéristiques de la route (état, tracé,...), trafic, vitesse pratiquée, accidentologie, distance arbres-route,...

Cette évaluation permet de classer le risque de sécurité routière de chaque tronçon de faible à élevé.

1.3.5 Processus de sélection de l'orientation générale du traitement

Cette étape du processus est réalisée par la DEEP avec l'aide de la DDDSAV et en concertation avec la Direction territoriale concernée.

Les évaluations du risque de sécurité routière et de l'apport PEC sont croisées dans la matrice décisionnelle présentée ci-dessous.

R i s q u e d e s é c u r i t é r o u t i è r e	E l é v é e	Si le risque élevé est dû principalement à la présence d'arbres, retirer les arbres existants (S).	Diminuer le risque sécuritaire : - en investissant prioritairement via la sécurité primaire et secondaire. - Si pas d'autres solutions en modifiant l'aménagement paysager (déplacement des arbres). (I,Di, Da)	Maintenir l'aménagement paysager et investir afin de diminuer le risque sécuritaire via la sécurité primaire et secondaire. Décision institutionnelle pour assumer le risque si besoin. (I, Ci)
	M o y e n	Si le risque moyen est dû principalement à la présence d'arbres, retirer les arbres existants. (S)	Maintenir l'aménagement paysager et estimer s'il est nécessaire d'investir afin de diminuer le risque sécuritaire. Décision institutionnelle pour assumer le risque si besoin. (I, Ci)	Maintenir l'aménagement paysager et estimer s'il est nécessaire d'investir afin de diminuer le risque sécuritaire. Décision institutionnelle pour assumer le risque si besoin. (I, Ci)
	F a i b l e	Lors d'importants travaux, étudier la possibilité d'améliorer l'apport P.E.C. via un nouvel aménagement tout en maintenant un risque sécuritaire faible. (C, Di, Da, S)	Lors d'importants travaux, maintenir l'aménagement paysager Ou étudier la possibilité d'améliorer l'apport P.E.C. via un nouvel aménagement tout en maintenant un risque sécuritaire faible. (C)	Obligation de maintenir l'aménagement paysager. (C)
		Faible	Moyen	Élevé
Apport paysager, environnemental et culturel (P.E.C.)				

L'orientation choisie du traitement doit permettre de diminuer le risque de sécurité routière et/ou augmenter l'apport PEC.

1.3.6 Processus de sélection du traitement à suivre

Sur base de l'orientation générale, les traitements appliqués aux arbres pourront être les suivants :

1. *conserver* (C);
2. *isoler* (I) grâce à un dispositif de sécurité (glissière,...);
3. *conserver avec le support d'une décision institutionnelle* (Ci);
4. *déplacer «in-situ»* (Di) : planter sur place ou planter avec une translation en profondeur un nouvel aménagement arboré;
5. *déplacer ailleurs* (Da) : compensation;
6. *supprimer* (S);

Le choix suivra toujours l'ordre préférentiel présenté ci-dessus.

Le choix du traitement sera discuté avec la Direction territoriale, en Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR) et dans le cadre d'un permis d'urbanisme avec le fonctionnaire délégué.

2. Méthode Raisonnée de nouvelles plantations

2.1 Champs d'application

S'applique dans le cadre de projet d'investissement avec un nouvel aménagement arboré.

2.2 Objectif

La Méthode Raisonnée de nouvelles plantations est un outil pratique et objectif d'aide à la décision basé sur le principe du 'bon arbre au bon endroit'.

Cet outil est utilisé par la DEEP et la DDDSAV en concertation avec la Direction territoriale afin de proposer à celle-ci le choix de plantation le plus approprié en termes d'apport paysager, environnemental et culturel, tout en assurant le confort et la sécurité des usagers.

Cette méthode est développée afin de soutenir les choix de la plantation à suivre et le processus pour y aboutir. Ces choix sont présentés et discutés lors d'une réunion de projets préalable au dépôt du permis d'urbanisme et/ou à la CPSR auxquelles seront conviés les différents services concernés. Ce travail pourra également servir pour toute communication relative au projet.

2.3 Engagement

Sur base de cette méthode, le SPWMI planifie d'ici la fin 2021 de nouvelles zones de replantation d'arbres d'alignement le long des routes régionales avalisées par la DDDSAV.

D'ici la fin 2024, et à la suite des différents abattages, le SPWMI s'engage à planter au minimum 250 arbres d'alignement et ensuite, minimum 1000 arbres chaque année pendant 4 ans.

L'objectif est d'arriver à un delta positif au bout de 5 ans et de le maintenir dans les années suivantes.

En ce qui concerne les infrastructures fluviales, le SPWMI s'engage à :

- remplacer les jeunes arbres morts isolés ou d'allée, dépérissants et manquants dont la circonférence à 1,5 m du sol est inférieure à 100 cm ;
- renouveler les allées dont la proportion d'arbres morts, dépérissants ou manquants est supérieure à 50 %, cette action nécessite un permis d'urbanisme.

2.4 Processus

2.4.1 Principe

2.4.2 Plantation en zone sensible

Dans le cas de replantation en zone sensible, une concertation aura lieu avec le DNF local et le DEMNA.