

## **Avenue Georges Henri – Réunion d’habitants du 03/06/2025 (commerçants) – Compte rendu**

**Thème :** Réaménagement de l’avenue Georges Henri

**Intervenants :**

M. Olivier MAINGAIN, Bourgmestre

M. Philippe JAQUEMYNS, Echevin de la gestion de l’espace public

M. Gregory MATGEN, Echevin de la mobilité

M. Delphine DE VALKENEER, Echevine de l’urbanisme

M. Dirk UYTTERHOEVEN, Chef du service gestion de l’espace public

M. Inès BAILLY du service Expansion économique

M. Mathilde ROUCOU de la division Planification Stratégique

M. Mounia BENYAHIA, Responsable de la division Etudes de voirie et GIS

M. Alexandre LAECKMANN de la division Etudes de voirie et GIS

M. Nadège SOCQUET de la division Etudes de voirie et GIS

**Assistance :** 23 participants

---

Début de la réunion à 19h00

**Mot d’introduction**

Monsieur Maingain prend la parole et introduit l’avant-projet de réaménagement de l’avenue Georges Henri qui est le plus important projet de réaménagement prévu pour ce mandat.

L’avenue Georges Henri est une voirie historique et commerciale de la commune. L’avant-projet qui va être présenté ce soir est le résultat de réflexions internes avec le service en vue de réhabiliter l’espace public. Monsieur Maingain précise qu’il s’agit bien d’un avant-projet et pas encore d’un projet définitif. Cet avant-projet est à élaborer en parfaite entente et concertation avec toutes les parties concernées.

Monsieur Maingain explique son hésitation à présenter déjà le projet maintenant ou à attendre plus tard. La commune ne voulait pas prendre le risque d’attendre sans avancer car c’est un projet ambitieux dont le budget est estimé à 10.000.000 d’euros et pour lequel un permis d’urbanisme est à demander à la région. Il est important de continuer à travailler sur l’embellissement de l’avenue Georges Henri.

Monsieur Maingain souhaite rassurer les commerçants sur la volonté de travailler exclusivement pendant les congés scolaires d’été (travaux étendus sur 2 ou 3 étés) et de travailler section par section, à savoir un carrefour à la fois. La volonté est de travailler avec des équipes présentes de 6h du matin à 20h le soir, avec deux équipes différentes pour la matinée et l’après-midi et une prévision de 15 jours ouvrables de travail par section (+/- 3 semaines). Le but est de limiter au maximum l’impact du chantier sur l’activité commerciale et d’éviter la fermeture complète de l’avenue.

Un accord de la région devant être obtenu, il faudra également tenir compte de certaines obligations en expliquant à la région les différentes contraintes techniques qui sont aussi à prendre en considération.

Monsieur Jaquemyns intervient avec la présentation du PowerPoint. Il explique que l'avenue Georges Henri est une voirie de transit à fort passages, avec la présence de 200 à 300 véhicules par heure en heure de pointe. Il s'agit d'une artère commerçante reprenant + de 200 commerces de plusieurs sortes dont principalement l'horeca et le divertissement, les commerces de service ainsi que les produits du quotidien. L'attractivité de l'avenue est marquée par le fait que la majorité des visiteurs s'y rendent à pied ou à vélos. Deux écoles y sont également présentes. Un certain nombre de festivités renforcent l'attractivité et il est important de maintenir l'identité actuelle de l'avenue.

Il faut savoir que l'avenue Georges Henri subit de grosses contraintes : un alignement de voirie de 12 mètres entre les façades, le passage de 3 lignes de bus de la STIB, une chaussée et des trottoirs étroits, de nombreuses livraisons, une densité du trafic avec la nécessité de garder une offre de stationnement à proximité des commerces et la localisation d'un ilot de chaleur dû à une forte minéralisation.

Une collaboration a été mise en place avec le service mobilité pour tenir compte de la sécurité routière. Le souhait était de prendre l'avenue Georges Henri en la dézoomant et en coupant le tronçon entre le boulevard Brand Whitlock et le square de Meudon en 3 sections : la première du boulevard Brand Whitlock jusqu'à l'avenue du Prince Héritier, la seconde du carrefour de l'avenue du Prince Héritier jusqu'à Pont-Levis et la troisième de Pont-Levis jusqu'au square de Meudon.

Monsieur Jaquemyns laisse la parole à Monsieur Laeckmann pour la présentation plus détaillée du projet en tant que tel.

### **Présentation du projet**

Monsieur Laeckmann remercie le bourgmestre et l'échevin chargé de la gestion de l'espace public pour l'historique du dossier et explique qu'il va présenter les aspects plus techniques de cet avant-projet, de manière générale dans un premier temps et ensuite de façon plus précise section par section, en partant de la situation existante et en précisant que la réflexion s'est faite étape par étape.

La situation existante met en avant les places de stationnement et les zones de livraison avec un total de 84 places de stationnement légales, dont 42 places au niveau de la Métairie et 54 mètres de zone de livraison. L'avenue Georges Henri est une voirie étroite avec une chaussée carrossable variant de 5 à 6 mètres et des trottoirs de 1,5 à 2 mètres. On y compte également 19 arceaux vélos et seulement 6 arbres concentrés sur le square Degrooff avec un ilot de chaleur très important.

De manière générale, l'avant-projet propose de maintenir la dynamique du stationnement en alternance. Le stationnement va être réduit de manière raisonnable pour améliorer la situation avec des trottoirs plus larges pour le confort des piétons. La création de trottoirs traversant (plateaux surélevés) améliorera également la sécurité des piétons tout en réduisant la vitesse des véhicules. L'attractivité et l'esthétique de l'avenue seront aussi améliorées par l'augmentation de la végétation avec la plantation de nombreux arbres.

Section Brand Whitlock et Prince Héritier : la situation existante n'est pas changée mais améliorée avec l'agrandissement des trottoirs, le placement de barrières fleuries, l'amélioration de la giration des véhicules et la présence d'arceaux vélos. La commune aimerait essayer de mettre des revêtements perméables si possible.

Section Prince Héritier et Pont-Levis : Le square Degrooff vient s'intégrer dans l'espace avec un gros potentiel. L'avant-projet imagine cet espace comme une zone de rencontre pour devenir une vraie placette, une petite agora avec des bancs pour un espace de repos avec présence d'horeca ; un espace central avec possibilité de faire divers événements. Une végétalisation importante qui formerait une barrière végétale en déconnectant le square de l'avenue, ce qui permettra aussi de réduire le bruit et le sentiment de proximité avec la voirie.

Monsieur Jaquemyns intervient suite à l'interpellation d'une commerçante sur le sens de giration du square de Degrooff en précisant que l'idée est de ne plus permettre de faire demi-tour au niveau du square. Une idée serait d'éventuellement dupliquer la zone de dépôt pour trottinettes à l'intérieur du square pour permettre de maintenir une place de stationnement en plus des quatre autres restantes. Possibilité aussi de mettre des bornes d'arrêt « 20 minutes », deux sont possibles à cet endroit et peut-être encore deux plus loin. Madame De Valkeneer, en collaboration avec le service de l'expansion économique, réalisera une nouvelle analyse des différentes zones de livraison pour les rationalisées et éventuellement pouvoir récupérer des zones de stationnement. Plusieurs personnes se demandent comment passeront les véhicules. Madame Benyahia explique clairement le sens du passage et Monsieur Jaquemyns rappelle qu'on garde le même sens qu'à l'existant mais qu'il ne sera plus possible de faire demi-tour. Monsieur Laeckmann explique que la volonté principale est de créer une zone de rencontre à cet endroit.

Le bourgmestre précise qu'il y aura une borne rétractable à l'entrée du square et qu'il est obligatoire de permettre le passage pour les pompiers donc ce ne sera pas un espace purement piétonnier.

Monsieur Laeckmann poursuit ensuite sa présentation.

Section Pont-Levis et square de Meudon : du square Degrooff à Pont-Levis, l'idée est de conserver la morphologie du stationnement alterné. Un élargissement de la voirie est prévu pour passer à 6,5 mètres décision prise en collaboration avec la STIB et fluidifier ainsi le trafic (la chaussée est à agrandir pour les bus qui ont parfois du mal à se croiser dans l'avenue). Au carrefour Pont-Levis, il y aura la mise en place de trottoirs traversant en essayant de connecter les sens uniques via les trottoirs traversant accessibles également aux voitures. Ces trottoirs traversant permettent la continuité esthétique du trottoir et procurent une aide aux PMR. La largeur du carrefour permet aussi la présence de plusieurs personnes.

L'avant-projet prévoit le placement de chicanes et l'enlèvement de quelques places de stationnement pour la végétation.

Le parking de la Métairie est à prendre en considération ; l'idée est de réaliser un plateau plein pied végétalisé permettant un espace pour les piétons et les enfants avec l'école Van Meyel juste en face (beaucoup de traversées). L'idée aussi est de placer un maximum d'arceaux vélos et de barrières fleuries. Monsieur Maingain donne l'exemple de celles placées au Tomberg et insiste sur l'importance des barrières pour la sécurisation du passage des enfants sortant de l'école.

De l'intersection des rues du Menuisier et Jean-Baptiste Timmermans jusqu'au square de Meudon, une zone de livraison de 20 mètres est présente et sera déplacée si nécessaire selon l'étude réalisée par les services Expansion économique et Urbanisme. Le stationnement sera possible par portion de 5 voitures espacées par des bancs et des plantations.

Monsieur Jaquemyns prend la parole et explique que l'avant-projet prévoit d'inverser le stationnement impair côté pair car l'idée est de basculer le stationnement pour faciliter les livraisons et permettre la fluidité du trafic. Au niveau de la Métairie, les bulles à verre sont provisoires car il est

prévu de les enfouir à l'avenir. Ce n'est pas possible à front de rue car cela engendrera le blocage des bus. Une solution est de les enfouir à gauche de la Métairie et de permettre aux personnes de rentrer dans la Métairie par les deux côtés.

### **Réactions des commerçants**

Question 1 : Si on prévoit l'agrandissement des trottoirs, il y a un gros souci pour le passage des bus. Comment fait-on ? Diminuer légèrement les trottoirs pour fluidifier le passage ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Il y a effectivement 3 lignes de bus qui passent dans l'avenue. Malheureusement, il y a certains endroits où on ne peut pas réduire la taille minimale des trottoirs imposée par la région.
- Réponse de Monsieur Maingain : Dans la partie haute de l'avenue, ce n'est pas possible mais dans la partie basse, c'est faisable.
- Réponse de Monsieur Laeckmann : Entre le square de Meudon et Prince Héritier, l'aménagement est pensé avec une voirie qui respecte les exigences de la STIB. Au niveau de la partie basse, on va réussir à avoir les 12 mètres d'aménagement. Si pas de stationnement, possibilité d'avoir un grand trottoir, si le stationnement est présent, le trottoir est trop petit. Il faut trouver un équilibre et tenir compte de la modification des trottoirs.

Question 2 : Est-il prévu de faire quelque chose contre les enseignes de commerce qui nuisent aux autres ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : Nous allons rappeler aux commerces qu'il existe des primes pour l'embellissement des façades. Une campagne de communication va être mise en place avec le service de l'expansion économique pour expliquer la procédure d'introduction de demande de primes. L'échevine confirme qu'il y a de nombreux commerces vides qui renvoient une mauvaise image. L'application d'une taxe est prévue à cet effet. Il y a d'abord le dressage d'un constat puis ensuite l'application de la taxe 1 an après. Il existe également une prime à l'impulsion de 10.000 à 15.000 euros qui vise à attirer de nouveaux commerces.

Question 3 : Sur l'espace de livraison situé en face du commerce Peppino, il y a régulièrement une voiture avec coffre ouvert qui bloque la zone de 10h à 18h. Que peut-on faire ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : On détourne l'utilité des zones de livraison avec ce genre de comportement. Il est difficile d'anticiper les besoins du temps de livraison. Nous allons reprendre la liste des zones de livraison et l'analyser.
- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Il faut se référer au code de la route. Il est tout à fait possible de faire dépanner le véhicule mal stationné. On devrait vérifier les besoins réels de livraison pour éventuellement libérer du stationnement le samedi.

Question 4 : Au niveau du square Degrooff, on réduit les places de stationnement de 20 à 4. Il y a pourtant une grosse affluence de clients en voiture ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : On pourrait éventuellement prévoir des stationnements en face aussi. Le placement d'une borne rétractable permettrait aux semi-remorques de livrer à leur aise dans la zone.
- Réponse de Monsieur Maingain : Système efficace des bornes rétractables avec accès garanti via un numéro de téléphone pré-enregistré.
- Réponse de Monsieur Laeckmann : Pas encore d'avis SIAMU à ce sujet mais les logiciels sont compatibles.

Monsieur le Bourgmestre reprend la parole et explique qu'un dialogue devra être établi avec la région concernant cet avant-projet car des mesures devront être prises au niveau de la voirie régionale. Il faudra tenir compte également des voiries parallèles. Un chantier important est mené par Vivaqua avenue des Rogations. Il faudra mettre à profit ce chantier pour évaluer à nouveau les flux de circulation.

Monsieur le Bourgmestre rappelle qu'il y a une volonté de garder l'avenue Georges Henri à double sens. Dans la section de l'avenue Georges Henri qui donne sur la rue des Tongres, il est par exemple très difficile de mettre cette partie en sens unique. Néanmoins, les trottoirs sont encore plus étroits dans cette section, il y a donc une demande d'élargissement des trottoirs à considérer.

Monsieur le Bourgmestre fait part à l'assemblée des différentes perspectives de cet avant-projet. Une demande de permis doit être introduite avant fin de cette année en concertation avec la région en essayant de les convaincre. Si nous obtenons le permis (1 an et demi de procédure), nous pouvons prévoir d'entamer le chantier durant l'été 2027. Ce chantier s'étalera sur 3 étés successifs si la météo est favorable (2027+2028+2029). La plantation des arbres est possible en hiver ou à d'autres moments ainsi que les chantiers ponctuels mais en ce qui concerne l'asphaltage de la voirie, cela devra se faire en été. Le délai sera respecté s'il n'y a pas de recours juridique.

Monsieur le Bourgmestre félicite le service d'avoir trouvé, dans la conception de cet avant-projet, un équilibre en améliorant l'esthétique et la fluidité dans une voirie délicate.

Question 5 : Avec la présence d'arbres partout, les racines ne risquent pas de provoquer un soulèvement des pavements qui seront installés ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Au moment venu, il y aura bien entendu une présentation du choix des revêtements. Le service des Espaces verts proposera des choix en fonction de l'augmentation des chaleurs ; essences d'arbres avec racines plongeantes et plantations plus larges qu'auparavant. Tout ça est étudié par le service des Espaces verts. On reviendra vers les habitants avec plus d'explications et propositions de choix des essences.
- Réponse de Monsieur Laeckmann : Les arbres seront installés à minimum 2 mètres des façades pour éviter tout problème avec les canalisations présentes dans le sol. On fera des fosses longues mais moins larges. Les arbres seront mis en stationnement donc on fera en sorte de limiter au maximum les risques.

Question 6 : Les trottoirs traversant. Pourquoi pas partout ?

- Réponse de Monsieur Laeckmann : Il est facile de mettre en œuvre des trottoirs traversant mais il y a beaucoup de priorités de droite avenue Georges Henri. Ces priorités permettent de ralentir le trafic donc il est important de conserver ces priorités de droite. Les trottoirs n'incitent pas l'automobiliste à prendre sa priorité. A la sortie, il a été constaté que les personnes ne font plus attention aux priorités donc c'est aussi une question de sécurité routière.

Question 7 : Passage de 6 à 40 arbres. Est-ce que les arbres seront plantés dans les parties moins commerçantes ?

- Réponse de Madame Benyahia : Il y a une certaine harmonie à trouver. L'éclairage public est à prendre en considération. Ligne de conduite à respecter en tenant compte des différentes études et analyses réalisées.
- Réponse de Monsieur Laeckmann : On essaiera de placer des arbres assez hauts dans les espaces limités et plus larges avec une belle surface d'ombrage.

Question 8 : Vu le nombre d'arbres qui seront installés, est-ce que les forains qui s'installent à la Métairie et au niveau du square Degrooff en période de fête devront être déplacés ailleurs ?

- Réponse de Monsieur Maingain : L'espace au niveau de la Métairie est suffisant et pas beaucoup de forains s'installent au niveau du square Degrooff. Nous remarquons que beaucoup de monde reste au niveau du square de Meudon car c'est agréable mais pas d'incitation à monter dans le haut de l'avenue. La création d'un espace aussi agréable à cet endroit sera un gain pour la vie du quartier.

#### **Conclusion de Monsieur Maingain**

Le Bourgmestre clôture la séance en remerciant les personnes présentes et en précisant que la commune reviendra avec des projets avant l'introduction d'une demande de permis. Le Bourgmestre précise qu'une copie des plans sera disponible sur le site internet de la commune dès la semaine prochaine. Madame De Valkeneer propose de venir déposer les plans sur place aux différents commerces. La séance est levée avec un dernier remerciement à tout le monde pour la participation.

Fin de la réunion à 20h40.

## **Avenue Georges Henri – Réunion d’habitants du 04/06/2025 – Compte rendu**

**Thème :** Réaménagement de l’avenue Georges Henri, tronçon entre le boulevard Brand Whitlock et le square Meudon – Présentation d’un avant-projet amené à évoluer

### **Intervenants :**

M. Olivier MAINGAIN, Bourgmestre

M. Philippe JAQUEMYNS, Échevin de la gestion de l’espace public

M. Gregory MATGEN, Échevin de la mobilité

M. Delphine DE VALKENEER, Échevine de l’urbanisme

Mme Mounia BENYAHIA, Responsable de la division Études de voirie et GIS (GEP)

M. Alexandre LAECKMANN de la division Études de voirie et GIS (GEP)

M. Thomas DUMONT de la division Études de voirie et GIS (GEP)

Mme Claire SCHEPENS de la division Études de voirie et GIS (GEP)

M. Frédéric DENY, Responsable de la division Planification Stratégique (DDPP)

M. Inès BAILLY, Responsable du service Expansion économique et commerces

**Assistance :** 90 participants

---

Début de la réunion à 20h00

### **Mot d’introduction**

M. Maingain prend la parole et introduit l’avant-projet du réaménagement de l’avenue Georges Henri qui est, parmi les projets de réhabilitation de l’espace public que la Commune s’est fixés, le plus important projet de réaménagement prévu pour cette mandature. Une note explicative, disponible sur le site internet de la Commune, reprend les différents objectifs de la politique générale du Collège des bourgmestre et échevins pour 2025-2030.

Le projet en cours d’étude comprend la rénovation d’une partie de l’avenue Georges Henri et se concentre sur le tronçon entre le boulevard Brand Whitlock et le square de Meudon. De manière générale, ce réaménagement vient redynamiser cette partie de l’avenue ; il existe déjà différentes primes accordées aux nouveaux commerces, aux projets de rénovation de bâtiments.

L’avenue Georges Henri est une voirie historique et commerciale de la Commune. Il s’agit donc d’un projet ambitieux avec un réaménagement plus important de la partie située entre le boulevard Brand Whitlock et le square de Meudon ; la partie entre le square de Meudon et la place Verheyleweghen exigeant une moindre révision des trottoirs. M. le Bourgmestre insiste qu’à terme c’est bien toute l’avenue Georges Henri, depuis la rue de Linthout jusqu’à la place Verheyleweghen, qui fera l’objet d’une réflexion et d’un réaménagement.

L’avant-projet ainsi élaboré est le résultat de réflexions internes. Avec une présentation aux commerçants hier soir et aux habitants ce soir, le Collège souhaite faire évoluer ce projet en parfaite concertation avec les habitants et toutes les parties concernées.

Dans sa totalité, le budget pour ce projet est de l'ordre de plusieurs millions d'euros (de 8 à 10 millions d'euros) ; le financement serait pris en charge par la Commune selon ses possibilités budgétaires ; à l'heure actuelle, l'administration communale est toujours en attente de la désignation d'un interlocuteur au niveau régional pour l'obtention d'éventuels subsides.

M. le Bourgmestre souhaite rassurer les habitants sur la volonté de travailler exclusivement pendant les congés d'été (2, 3 ou 4 étés). Les travaux se feront par phases successives, section par section. Le travail, organisé avec 2 équipes, de 6 h du matin à 20 h, devrait permettre de limiter l'impact du chantier sur l'activité commerciale et d'éviter une fermeture complète de l'avenue. Le passage de 3 lignes de bus dans l'avenue nécessitera par ailleurs une gestion coordonnée avec la Stib pour la déviation de ces lignes.

M. le Bourgmestre rappelle l'équilibre à trouver entre les desideratas des uns et des autres en termes d'aménagements de voirie : espace pour piétons, trafic et stationnement.

L'utilisation avantageuse des compétences présentes en interne a permis l'étude de ce réaménagement au sein de la division Étude de voirie, sans devoir y allouer du budget communal.

M. Jaquemyns précise que cet avant-projet de réaménagement est le fruit d'un travail de réflexion entre différents départements, nommément : la Mobilité (M. Matgen) et le Commerce (Mme De Valkeneer), sous la houlette de M. Maingain.

M. Jaquemyns intervient ensuite avec la présentation du PowerPoint.

Voici certains des éléments de réflexion :

- l'identité de l'avenue : artère commerçante, +200 commerces dont 25 % de divertissement et horeca, 25 % de service et 20% de produits du quotidien ;
- l'objectivation de l'existant : voirie de transit inter quartier à fort passages, de 200 à 300 véhicules en heure de pointe et en chaque sens ;
- son attractivité : majorité (40%) des visiteurs de proximité dont 50% viennent à pieds ; deux écoles sont également présentes et un certain nombre de festivités y sont organisées, comme « Georges Henri en fête », le marché de Noël à la place Degrooff.

Le souhait est de maintenir l'identité actuelle de l'avenue en tenant compte des besoins d'aménagement pour les piétons et du maintien à certains endroits de places de stationnement.

La principale contrainte est l'alignement entre façades limité à 12 m de largeur, cette largeur réduite de la voirie impacte la largeur de la chaussée et celle des trottoirs. Ces aménagements doivent être repensés en tenant compte du passage des 3 lignes de bus, du danger potentiel d'un trafic dense et rapide sur la sécurité des piétons, du maintien nécessaire de zones des livraisons et d'une offre de stationnement à proximité des commerces.

Le service Développement Durable a quant à lui recenser l'avenue comme étant un îlot de chaleur dû à une forte minéralisation et propose d'y lutter par la plantation d'arbres.

Finalement, la contrainte se résume à l'optimisation des espaces dédiés aux différents modes de déplacement en coupant le tronçon entre le boulevard Brand Whitlock et le square de Meudon en 3 sections : la 1<sup>ère</sup> comprise entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue du Prince Héritier, la 2<sup>ème</sup> comprise entre l'avenue du Prince Héritier et les rues du Pont-Levis/Bois de Linthout, et la dernière comprise entre la rue du Pont-Levis/ Bois de Linthout et le square de Meudon (non inclus).

M. Jaquemyns laisse la parole à M. Laeckmann qui présente le résultat de la réflexion interservices de plusieurs mois.



## **Présentation du projet**

M. Laeckmann remercie le bourgmestre et l'échevin chargé de la Gestion de l'espace public pour l'historique du dossier et se propose de présenter les aspects plus techniques de cet avant-projet, d'abord de manière générale puis section par section, en partant de la situation existante, connue des riverains, comme point de comparaison.

De manière générale, l'avenue Georges Henri est une voirie étroite, dans la configuration actuelle les trottoirs font de 1,5 à 2 mètres, la chaussée carrossable varie de 5 m à 6 mètres, le stationnement alterné comprend 84 places légales, dont 42 places à la place de la Métairie et 54 mètres de zone de livraison ; 19 arceaux à vélos sont présents et seulement 6 arbres concentrés sur la place J-B Degrooff.

L'avant-projet propose de garder la dynamique du stationnement en alternance. Dans l'état actuel du projet, de 70 à 75 % de stationnement est maintenu tout en gardant un bel équilibre avec le confort des autres usagers. La largeur de la chaussée carrossable sera augmentée – largeur de 6,5 m nécessaire – afin de permettre aux bus de se croiser.

Le stationnement automobile sera réduit de manière raisonnable pour améliorer la largeur des trottoirs. La sécurité routière sera accrue par la création de trottoirs traversant – plateaux surélevés – aux voiries sortant de l'avenue, ce qui améliorera également la sécurité des piétons en réduisant la vitesse des voitures. Ces aménagements sont possibles dans le bas de l'avenue mais impossibles plus haut dans l'avenue.

L'ajout d'arceaux à vélos et l'ajout d'emplacement pour vélos dédiés aux riverains augmentera le confort des cyclistes.

L'attractivité générale et l'esthétique seront améliorées par l'augmentation de la végétation ; un grand nombre d'arbres seront ainsi plantés.

### **Section entre la rue du Pont-Levis et le square de Meudon**

Entre le square de Meudon et la place J-B Degrooff, le trottoir sera élargi de 1,5 à 3 m, en beige sur le plan de situation projetée, avec un plateau surélevé entre les rues J-B Timmermans/Menuisier jusqu'à la Métairie créant un espace apaisé par le dévoiement (stationnement alterné et principe de chicanes) et la présence de 2 placettes devant l'école Van Meyel et la place Degrooff.

### **Section entre l'avenue du Prince Héritier et les rues du Pont-Levis/Bois de Linthout**

Au centre du tronçon se trouve la place J-B Degrooff, à envisager comme un espace unique, multimodal et polyvalent. Une agora centrale avec des bancs sera créée pour y organiser des événements, des zones de repos seront utilisées pour l'horeca ; la plantation d'arbres permettra la création d'une barrière végétale déconnectant le square du trafic en voirie. Cet espace apaisé conservera du stationnement : il y a actuellement 17 places, l'avant-projet prévoit le maintien de 4 places : la situation projetée montre l'autre extrême à la situation actuelle afin d'illustrer les possibilités d'utilisation de l'espace. La voirie adjacente au square sera de plain-pied, au même niveau que le square, tout en permettant le passage des bus et le maintien d'arrêt de bus.

### **Section entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue du Prince Héritier**

La configuration existante est maintenue en y apportant certaines améliorations : élargissement des trottoirs, meilleure giration des véhicules, fluidité du trafic, établissement de zones de stationnement infiltrant – ce qui participe au rafraîchissement de l'îlot de chaleur – et placement de barrières fleuries renforçant tant le sentiment de sécurité que l'harmonie et l'esthétique de l'ensemble de l'avenue.

Les zones de stationnement, en bleu sur le plan de la situation projetée, seront mises à l'étude en collaboration avec le service Expansion économique quant aux types de revêtement et leurs nombres ; le nombre et la grandeur des zones de livraisons seront également revus. Tout est encore possible : en plus ou en moins, plus grande ou plus petite.

Il est à noter que ce projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri devra respecter le Règlement Régional d'Urbanisme (R.R.U.) et tiendra compte, quand cela est possible, des retours des habitants et des commerçants.

M. Laeckmann informe que le contact a été pris avec Bruxelles-Mobilité pour améliorer la situation existante concernant le stationnement sur la place de la Métairie. Le projet est de supprimer l'entrée centrale et d'aménager deux accès avec d'un côté un *bypass* et de l'autre une entrée-sortie ; le projet prévoit l'enterrement des bulles à verre dans l'avenir.

M. Laeckmann termine sa présentation en précisant qu'il a encore d'autres chiffres si les habitants souhaitent plus de détails techniques.

M. Jacquemyns reprend la parole pour répondre à une objection d'un membre du public concernant une même entrée et sortie d'un côté de la place de la Métairie. M. Jacquemyns explique que l'objectif est de séparer trafic en voirie de la circulation des véhicules cherchant à se garer. Il précise que le stationnement entre le square de Meudon et la rue du Menuisier sera basculé de l'autre côté de la voirie afin de limiter que des automobilistes, s'engageant dans l'avenue Georges Henri et ne trouvant pas à se garer, fassent demi-tour dans la rue du Menuisier ou devant la Métairie. Le projet est de garder le balancement des emplacements de stationnement d'une localisation à l'autre, créant un effet de chicane, tout le long de l'avenue.

M. le Bourgmestre propose alors d'ouvrir le débat sur la conception globale du projet puis par zones ; il s'agit aujourd'hui de débattre sur les lignes directrices du projet. Par ailleurs, il évoque son souhait que les revêtements, le mobilier soient différents que dans le reste de la Commune pour mettre en avant l'avenue Georges Henri par le choix de matériaux plus noble tout en tenant compte des contraintes techniques.

Une séance de questions-réponses se met en place.

### **Réactions des habitants**

Intervention 1 : L'Administration communale peut-elle émettre des lignes directrices pour assurer l'établissement de commerces de qualité et l'homogénéité visuelles des enseignes (couleur noire) ? Malgré l'obtention des permis d'urbanisme, rien ne bouge à l'endroit des 2 « chancres » adjacents. L'intervenant « émet 2 préférences pour des coussins berlinois si des casse-vitesses sont aménagés et pour un aménagement piétonnier complet, avec passage de bus et facilité pour les PMR.

➤ M. le Bourgmestre confirme que le site en question, pour lequel un permis de démolition-reconstruction a été obtenu, était à l'arrêt pour problème de stabilité ; les travaux reprennent cet été. Il s'agit d'appartements de haut standing avec rez commercial. Par ailleurs, l'administration communale a introduit une taxe sur les commerces non-occupés pour pousser les propriétaires à réinvestir dans leurs locaux commerciaux; les effets commencent à se faire sentir. Une prime à l'embellissement lors d'un changement d'enseigne existe, sans contrainte pour les enseignes existantes. Comme exemple de plateau surélevé (pas de casse-vitesses, car norme à respecter pour le passage de bus), M. le Bourgmestre mentionne le Tomberg vers la maison communale. Concernant les coussins berlinois, ils peuvent être des pièges pour les cyclistes et rendent la traversée piétonne plus difficile.

Question 2 : Quelle est la largeur des trottoirs dans un tronçon type comprenant deux trottoirs, un stationnement d'un côté avec une largeur nécessaire pour les bus ? Un système en baïonnettes est-il envisageable, avec un sens de circulation unique ? Est-il possible d'envisager de dévier le trafic de transit ?

- M. Laeckmann précise qu'il faut respecter 1,5 m de trottoir à gauche et à droite ; à hauteur du plateau de 100 m de long sans stationnement la largeur peut atteindre 2 à 3 m, à hauteur du square il y a aussi plus d'espace. Concernant le sens unique, la Stib ne peut dévier les 3 lignes de bus et doit garder une fréquence de passage et une vitesse commerciale.
- Mme. Benyahia indique qu'une haute fréquence des bus assure une bonne desserte du quartier.
- M. le Bourgmestre mentionne qu'il est difficile d'analyser le type de trafic, de transit ou local, sauf à mettre des caméras ANPR. D'ailleurs, un trafic limité aux riverains ne permettrait pas le passage des visiteurs des commerces. L'avenue Georges Henri est destinée à être une voirie inter quartier, reporter le trafic vers l'avenue des Cerisiers dévierait beaucoup le trafic, il n'est pas simple de reporter vers d'autres voiries (par ex. Couronnement) plus étroites, plus résidentielles qui n'ont pas cette vocation.

Question 3 : Pourquoi ne pas prendre exemple sur ce qui se fait ailleurs et sortir du diktat des voitures, comme le réaménagement à la chaussée d'Ixelles avec passage de tram ? Avec la présence d'écoles, pourquoi ne pas revoir la question de la mobilité automobile et de son corollaire le stationnement ? Le P.P.U. mentionne une largeur de trottoir (1,5 m) qui pourrait être revue à la hausse puisque 50 % des usagers sont piétons, un pourcentage important de potentiels mécontents. Quel type de revêtement pour le plateau envisagé ? Le béton est durable et supporte le passage des bus ; le revêtement choisi pour les plateaux sont souvent plus vulnérable à l'usage.

- Mme Benyahia explique que l'avenue Georges Henri étant une voirie pénétrante et inter quartier, c'est-à-dire une voirie avec un statut de transit, il n'est pas possible de rétrograder l'utilisation de la voirie : son statut légale est une matière régionale. De plus, l'avenue Georges Henri est une voirie commerçante, comprenant le plus de commerces dans la Commune : limiter le passage des voitures reviendrait à condamner les commerces. Avec une largeur en voirie limitée à 12 m, une autre possibilité serait de limiter les stationnements. Concernant la mise en œuvre d'un revêtement en béton, les plaques de béton posent d'autres problèmes : le béton se fissure, crée des vibrations, complique les réparations et l'installation des impétrants. Les contraintes techniques suivant le nombre de passages et le type de trafic induisent certains choix des matériaux.

Question 4 : Pouvez-vous préciser le stationnement automobile de l'avant-projet ? Quant est-il du stationnement des vélos et de la piste cyclable ?

- M. Laeckmann précise qu'il existe actuellement 126 emplacements de stationnement dont 84 places légales en voirie et 42 places à la Métairie. L'avant-projet garde 75 % des places existantes, soit 96 places, celles place de la Métairie comprises, et ajoute de la végétation. Il existe déjà des arceaux à vélos, placés à la demande de commerçant et/ou de riverains. L'avant-projet augmente leur nombre en maximalisant l'espace disponibles aux oreilles de trottoirs et sur la place de la Métairie.
- M. Jacquemyns et M. le Bourgmestre interviennent en précisant qu'il s'agit ici d'un avant-projet amené à évoluer ; les données prises en compte provenant d'une étude de report de stationnement, établie par Agora en 2022.

L'intervenant suggère de refaire cette étude pour avoir des données mises à jour.

- M. Laeckmann mentionne que le stationnement, avec une occupation de 50 à 85%, ne pose pas de problème ; au-delà de 85%, les conducteurs tournent pour trouver une place et le report de stationnement est possible.

Un autre intervenant interpelle : si la réduction du stationnement est envisageable, car l'occupation des emplacements de stationnement n'est pas maximale, la situation actuelle dans les rues adjacentes est déjà problématique. Les véhicules tournent déjà dans la rue du Menuisier.

- M. Laeckmann confirme que l'étude couvre un périmètre de 300 m autour de la Métairie Van Meyel. S'il pouvait être intéressant d'avoir des données représentatives, la réduction du stationnement s'est limitée à 25 % dans l'avenue Georges Henri.
- M. Dumont intervient pour expliquer que le réaménagement de la voirie nécessite l'introduction d'un permis d'urbanisme auprès de l'autorité supérieure, à savoir la Région. La politique de délivrance des permis d'urbanisme établie par celle-ci exige une réduction du stationnement et un agrandissement des trottoirs. Ce sont des données à prendre en compte.
- M. Laeckmann achève de répondre en expliquant que pour gagner de l'espace pour les piétons et planter des arbres, il faudra réduire le stationnement.

Question 5 : Comment concilier la demande de la Région de réduire le stationnement et la compensation de cette perte induisant un report de trafic sur les rues adjacentes ?

- M. le Bourgmestre s'interpose et confirme que les données de 2022, relative à un ancien projet d'un parking souterrain place de la Métairie, étaient les seules disponibles sur lesquelles se baser pour l'avant-projet de réaménagement. M. le Bourgmestre confirme que les données seront vérifiées et actualisées dans la suite de projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri. La compensation est une obligation de la Région – quand il y aura un interlocuteur – et non de la Commune. L'espace n'existe tout simplement pas pour un investisseur de parking souterrain ; la rentabilisation d'un tel parking est illusoire. M. le Bourgmestre relaie que les commerçants sont en demande de stationnement sur l'ensemble de la voirie et que l'absence de stationnement change la configuration et le type de commerces, voire engendre le départ de certains commerces. M. le Bourgmestre souhaite maintenir des commerces de niches pour une clientèle de proximité, accessibles aux PMR. Il est donc important de trouver un équilibre entre stationnement et largeur de trottoirs.
- M. Jaquemyns mentionne que le report de stationnement sur les rues adjacentes, occasionné par les travaux, se ferait pendant les vacances scolaires durant lesquelles le trafic est moindre.
- M. le Bourgmestre poursuit et indique que cette présentation d'un avant-projet sera suivie d'une nouvelle réunion qui se tiendra après l'été lors de laquelle plus de détails pourront être donnés, tels que les essences des arbres, le type de revêtements. Il est à noter que l'introduction du permis d'urbanisme devrait se faire d'ici fin de l'année. D'après l'échevine de l'urbanisme, sans procédure de recours, le début des travaux est à prévoir 15 à 16 mois plus tard. L'organisation du chantier dépendra également du type de matériaux choisis. Certains matériaux sont plus ou moins rapidement mis en œuvre. Si l'asphalte est le matériau le plus rapide à mettre en œuvre, d'un côté la Région demande des zones infiltrantes, de l'autre la Commune souhaite différencier l'avenue Georges Henri des autres voiries communales.

Question 6 : Quel budget prévisionnel sera alloué à ce projet de réaménagement ? Le financement sera-t-il envisagé par une dette à contracter, un financement à obtenir de la Région ? Sans financement régional, quelle taxe pourrait être envisagée ?

- M. le Bourgmestre se réjouit que la taxe communale ait pu être diminuée cette année ; le transfert de charge étant le vrai problème. La Commune dégage encore un large boni, maîtrise ses finances et possède 22 à 23 mois de réserves. Des prélèvements ont été effectués pour les dépenses à l'extraordinaire tels que les projets d'investissement. La Commune affecte des charges d'urbanisme sur les nouveaux projets, les investisseurs contribuant ainsi au budget communal. L'achat de maisons situés dans l'avenue Georges Henri a permis, lors de leur vente, l'affectation de nouvelles charges d'urbanisme. De manière générale, les charges d'emprunt se terminent après

30 ans. Les prévisions communales ne permettent pas de budgétiser le projet sur un seul exercice comptable, car cela empêcherait d'autres investissements.

Question 7 : Pourquoi ne pas reporter le stationnement sur d'autres voiries comme cela a été fait à Woluwe-Saint-Pierre, à la place Dumont ? Le rejet initial n'a pas empêché de réaliser le projet avec un effet positif pour tous.

- M. le Bourgmestre réagit en mentionnant que du stationnement a été maintenu sur la place Dumont. Si la largeur des trottoirs est augmentée avenue Georges Henri, des emplacements de stationnement devront être supprimés, c'est un choix à faire qui ne doit pas être tranché par l'assemblée de ce soir.

Question 8 : Le projet tient-il compte de l'ensemble de la population ? Les personnes âgées ne pouvant plus prendre le bus ou marcher, viennent en voiture.

- M. le Bourgmestre répond qu'il est à l'écoute des différentes demandes.

Question 9 : Le projet tient-il compte des enfants ? L'avenue Georges Henri est insuffisamment sécurisée et est polluée, les véhicules y roulent vite. Ce projet serait super visionnaire s'il avait été présenté il y a 10 ans ; en 2025 un tel projet doit être menée avec une vue sur les 30 prochaines années. Avons-nous loupé le coche ?

- Réponse ??

Question 10 : Le projet pourrait-il être élargi pour considérer également l'impact sur le boulevard Brand Whitlock ? L'étude prend-elle en compte les zones de livraison et les nuisances avenue Albertyn ?

- M. le Bourgmestre précise que le boulevard Brand Whitlock est une voirie régionale. La Commune y a proposé d'autres réaménagements, comme plus de reculs devant les habitations ; si la Région les trouvait intéressants, elle n'a pas les finances pour les réaliser.
- M. le Bourgmestre ajoute que dans le haut de l'avenue Georges Henri les livraisons ne peuvent se faire que par l'arrière de l'Aldi, avenue Albertyn. Qu'il y ait stationnement ou pas, les zones de livraison devront être maintenues. Ailleurs, les livraisons se font entre 5h et 8h ; les petits commerces de l'avenue ne peuvent pas contraindre leurs fournisseurs à un tel horaire ; les pharmacies font par exemple partie de tournées déterminées par les fournisseurs.

Question 11 : Les plateaux de même couleur que les trottoirs ne sont-ils pas dangereux pour les enfants ? Où traverser alors que des barrières seront placées ? Comment améliorer l'esthétique des façades ?

- M. Jacquemyns répond que le choix de croix de Saint-André adopté sans stationnement oblige ainsi les enfants sortant de l'école Van Meyel à suivre un cheminement sécurisé le long des barrières, d'arceaux vélo, de fosse d'arbre vers les passages pour piétons.
- M. le Bourgmestre ajoute que des primes à la rénovation ont été données pour 70 immeubles du quartier, dans l'avenue Georges Henri comme dans les voiries perpendiculaires. L'octroi de primes se combine avec l'obligation de se conformer aux prescriptions communales. Les propriétaires exploitant sont intéressés par les primes, les propriétaires non-exploitant nettement moins. Une employée communale a la charge de communiquer avec les propriétaires, il lui a été donné autorité pour, après changement ou départ de l'exploitant, faire enlever les enseignes. Il existe des leviers mais la Commune ne peut pas contraindre.

Question 12 : Sans revenir sur ce qui a été dit, qu'en est-il de la sécurité des enfants dans le haut de l'avenue, fleurir de barrières ne réduisant pas le trafic des voitures ? Dans le bas de l'avenue, ne faudrait-il pas optimiser les zones de parking pour les visiteurs des commerces et les parents d'élèves ?

- M. le Bourgmestre s'interroge quant au trafic des piétons, entre le square de Meudon et la place J-B Degrooff. Une étude serait peut-être utile à faire. Intuitivement, M. le Bourgmestre pense que le cheminement diffère dans les parties haute et basse de l'avenue, avec peu de monde quand l'avenue monte. Il serait possible de placer un feu à l'espagnole, cela fonctionne très bien au Tomberg ; cependant le feu tricolore fonctionne très bien au sortir du parc Georges Henri. Il s'agit là d'un investissement communal sans retour financier puisque le paiement des amendes se fait à l'autorité fédérale. La section entre rue du Bois de Linthout / rue du Pont-Levis et la rue J-B Timmermans / rue du Menuisier comprend une seule zone de stationnement limitée à 5 voiture, son élargissement pourrait être envisagé.

L'intervenante explique qu'il existe deux garages dans cette section qui posent problème

- M. le Bourgmestre précise que WoluPneu est situé dans cette section et reçoit un incitant. L'autre garage se trouve plus loin.

Question 13 : Pourquoi le parking près du Delhaize [Degrooff] est-il limité dans le temps ? Des arceaux à vélos ou un box à vélos sont-ils prévus ?

- M. le Bourgmestre répond que des bornes d'arrêt minute sont envisagées, l'étude sera approfondie sur les besoins des commerces de la place J-B Degrooff, librairie, fleuriste, etc. Les rangements vélos, déjà envisagés, ne sont pas tous matérialisés sur le plan.

Question 14 : À côté de la sécurité des enfants, qu'en est-il de la sécurité des autres usagers ? Comment régler les difficultés dues aux trottinettes ne respectant pas la limitation de vitesse imposée aux voitures ? Comment maintenir les restaurants et les enseignes de qualité ?

- M. le Bourgmestre acquiesce que les trottinettes sont un vaste sujet, celles mises en roue libre ne peuvent pas rouler à plus de 25 km/h. Le respect des zones de dépôt s'améliore, la situation peut encore être améliorée. La situation du nombre d'exploitants et de trottinettes est à revoir ; c'est la Région qui accorde les autorisations. Le problème est le fait de certains conducteurs les moins disciplinés. Concernant le type d'enseignes et de restaurants, le choix des investisseurs se réduit à la restauration rapide ou le plus haut de gamme ; le traditionnel moyen de gamme disparaît avec l'évolution de notre manière de consommer. La tendance peut être inversée ; certains commerces fonctionnent bien ; il s'agit de petits commerces, d'artisans. Pour preuve, M. le Bourgmestre mentionne les espaces commerciaux dont la Commune est propriétaire : ils sont occupés grâce à la qualité de l'espace, aux niches choisies apportant un plus dans l'offre commerciale, comme il en existe de l'autre côté du boulevard Brand Whitlock (Fiston, Levain). Un jeune couple d'entrepreneurs a un projet de restaurant près de l'église Saint-Henri, avec 3 ans d'aide, un loyer modéré, et une clientèle avec un certain pouvoir d'achat.

Question 15 : Pourquoi ne pas choisir une option plus courageuse au lieu de maintenir l'avenue Georges Henri en voirie bidirectionnelle ?

- M. le Bourgmestre réagit à cette proposition d'une voirie unidirectionnelle et se demande quelle autre voirie permettrait aux véhicules de relier le boulevard Brand Whitlock. Ce serait un gros détour de passer par le rond-point Montgomery. Moins de trafic impacterait les commerces de l'avenue en réduisant les achats de fin de journée. La Stib souhaitant motiver l'utilisation des transports publics n'acceptera pas non plus. Finalement ce sont les habitants qui ont choisi le maintien du bidirectionnel. M. le Bourgmestre convient qu'il est possible de supprimer du stationnement (dans le haut de l'avenue) mais qu'il est nécessaire de trouver un équilibre entre les différents usagers. Le projet évoluera encore et une nouvelle présentation reprendra plusieurs propositions.

Question 16 : Pouvez-vous apporter des précisions quant à la circulation et au stationnement dans la section de l'avenue comprenant la place J-B Degrooff ?

- M. le Bourgmestre confirme qu'il ne sera plus possible de prendre le demi-cercle et revenir dans l'avenue Georges Henri, la sortie de la place se fera obligatoirement par la rue Abbé de l'Épée. Une borne rétractable est prévue afin de permettre les livraisons, déménagements et assurer un passage aux véhicules siamois ; quatre emplacements de stationnement, limités dans le temps (20'), seront créés.

L'intervenant demande pourquoi ne pas supprimer le stationnement à cet endroit et créer un poumon de verdure complet ? Qu'en est-il de la zone de livraison existante et des arrêts de bus ?

- M. le Bourgmestre assure que cela correspond à la demande d'un commerce (fleuriste) qui souhaite maintenir une zone de chargement proche de son magasin. À l'heure actuelle, la Commune ne connaît pas encore le devenir du Louis Delhaize pour lequel un franchisé est recherché. De l'autre côté de la place, l'espace pourra être investi de tables à la belle saison, terrasse pour horeca accueillante sans le passage de véhicules.
- M. le Bourgmestre convient que la zone de livraison existante disparaîtra et sera remplacée par de la verdure ou des arceaux à vélos. Quant aux arrêts de bus, M. le Bourgmestre assure qu'ils seront maintenus, peut-être légèrement déplacés; le feu tricolore ne sera pas déplacé afin de maintenir la sécurité aux abords de l'institut des sourds-muets.

Question 17 : Comment se fera la circulation à la hauteur de l'école Van Meyel ? Le choix des revêtements de sol pourraient-ils permettre de créer un motif à la place J-B Degrooff ?

- M. le Bourgmestre répond que le cheminement des piétons entre l'école et la Métairie a été repensé pour sécuriser la traversée des élèves, quand ceux-ci se rendent à la Métairie pour manger ou pour aller en classe. Si aujourd'hui, l'entrée et la sortie de la circulation se font par l'axe central de la place de la Métairie, le projet est de créer un sens giratoire avec une entrée d'un côté et une sortie de l'autre. Depuis la rue du Menuisier, il y aura un double sens entrée/sortie pour le parking de droite et une chicane permettant de sortir du parking principal. Concernant un motif au sol, M. le Bourgmestre se dit méfiant de l'évolution dans le temps de matériaux différents pour le revêtement de sol.

Une personne fait la remarque que, le stationnement envisagé à la place J-B Degrooff est uniquement prévu côté gauche ; elle demande qu'un équilibre soit trouvé.

- M. le Bourgmestre répond qu'il est à l'écoute des différentes demandes.

### **Conclusion de M. le Bourgmestre**

Le Bourgmestre clôture la séance en remerciant les personnes présentes pour l'intérêt porté à ce projet de réaménagement. Le Bourgmestre précise qu'une nouvelle réunion sera organisée au mois de septembre et invite les habitants à y assister. La séance est levée avec un dernier remerciement à tout le monde pour la participation.

Fin de la réunion à 22h20.

## **Avenue Georges Henri – Réunion d’habitants du 02/09/2025 – Compte rendu**

**Thème :** Réaménagement de l’avenue Georges Henri, tronçon entre le boulevard Brand Whitlock et le square de Meudon – Présentation du projet, information et concertation avec les habitants de la Commune.

### **Intervenants :**

M. Olivier MAINGAIN, Bourgmestre

M. Philippe JAQUEMYNS, Échevin de la Gestion de l’espace public

M. Gregory MATGEN, Échevin de la Mobilité

M. Delphine DE VALKENEER, Échevine de l’Urbanisme

Mme Mounia BENYAHIA, Responsable de la division Études de voirie et GIS (GEP)

M. Alexandre LAECKMANN de la division Études de voirie et GIS (GEP)

Mme Claire SCHEPENS de la division Études de voirie et GIS (GEP)

**Assistance :** 100 participants

---

Début de la réunion à 19h00

### **Mot d’introduction**

M. Maingain prend la parole et introduit le projet de réaménagement de l’avenue Georges Henri qui est, parmi les projets de réhabilitation de l’espace public que la Commune s’est fixés, le plus important projet de réaménagement prévu pour la mandature.

La note de politique générale du Collège des bourgmestre et échevins reprend les différents objectifs servant de ligne de conduite à l’action du Collège pour la période 2025-2030. Cette note a été distribuée à tous les habitants via le magazine communal et est toujours disponible sur le site internet de la Commune. Des mesures ont été prises dans le périmètre qui nous occupe; de nouveaux commerces se sont établis; la Commune a octroyé des primes à des exploitants, établis ou nouveaux.

Le Collège prévoit le réaménagement total de l’avenue Georges Henri durant cette mandature. Ce réaménagement nécessite un permis d’urbanisme dont la demande sera introduite auprès des services régionaux d’ici la fin de l’année. Malgré le manque de gouvernement régional, les fonctionnaires du service régional de l’Urbanisme ont communiqué, pour parties, les conditions à l’obtention d’un tel permis. L’élaboration de ce projet d’aménagement se heurte à beaucoup de contraintes.

Le projet a évolué depuis les deux réunions qui se sont tenues avant l’été, l’une avec les commerçants, l’autre avec les habitants. L’avenue Georges Henri est une voirie communale importante connectant différents quartiers ; à ce titre le Collège a souhaité présenter le projet révisé à l’ensemble des habitants de la Commune.

M. Maingain laisse la parole à la première échevine, Mme De Valkeneer.



## **Mot sur l'activité économique**

Mme De Valkeneer confirme que depuis 1 an des mesures ont été prises ; leurs effets commencent à se faire sentir.

Mme De Valkeneer intervient pour expliquer l'ambition forte du Collège pour ce quartier, autant commerçant que résidentiel, en pleine mutation ; elle détaille ensuite les différentes mesures déjà mises en place pour cette artère principale de la Commune.

1<sup>er</sup> incitant = prime *Impulsion*

Prime soutenant l'installation de nouveaux commerces (novateurs). Un jury externe contrôle la viabilité financière des projets et leur impact environnemental, leur adéquation à la zone pour assurer une diversité et mixité des commerces. Plusieurs demandes sont en cours de traitement.

2<sup>e</sup> incitant = droit de préemption

La Commune peut se proposer comme acquéreur quand un bien arrive sur le marché. L'achat d'un immeuble permet d'une part de choisir le type de commerce s'installant au rez-de-chaussée et d'autre part d'aménager des logements aux étages. Il s'agit d'un outil stratégique dans la mise en œuvre d'une offre diversifiée.

3<sup>e</sup> incitant = projet de couveuses commerciales

Cet incitant permet à de jeunes entrepreneurs de tester leur concept grâce à un loyer progressif sur 3 ans, de tisser des liens avec d'autres commerçants et de se créer un carnet d'adresses.

Une maison « couveuse » a été créée au 342 de l'avenue Georges Henri : ce projet passe devant le Conseil communal d'octobre. Il s'agit d'une très belle surface, entièrement rénovée.

Concernant l'inoccupation de surfaces commerciales, il est possible que les loyers demandés soient trop élevés. Afin de remédier à cette situation, la Commune envoie un avertissement aux propriétaires des commerces vides et une taxation progressive est instaurée après 12 mois d'inoccupation, le but étant la revente du bien immobilier ou la réduction de loyer du bail commercial. Cet outil porte ses fruits.

Il existe plusieurs exemples : un magasin Carrefour a décidé de s'implanter dans l'espace de l'ancien Sarma, cette implantation est prévue pour décembre 2025 ; plusieurs commerces se sont installés à l'angle avec l'avenue Prekelinden, une agence immobilière et des commerces horeca.

Un autre aspect important est la rénovation et l'embellissement du patrimoine immobilier, la Commune a défini un règlement volontariste de conformité aux prescriptions urbanistiques. Des primes pour de tels travaux en façade et aux vitrines des commerces s'élèvent à 50.000 euros. Les propriétaires de commerces commencent à se manifester ; un agent au sein du service de l'Urbanisme s'occupe spécifiquement d'aider les potentiels demandeurs lors de l'introduction de la demande de ces primes.

Il existe plusieurs exemples : un légumier, une mercerie, un bar à jeux, une boutique de jouets, un commerce de plantes d'intérieur et d'autres commerces de bouche tels une boulangerie, une pâtisserie de niche, un restaurant de hamburger, un café culturel. Cela représente beaucoup de nouveaux venus et d'autres continueront de s'installer.

Un promoteur immobilier a investi dans l'ancien bâtiment, autrefois salle de cinéma, dans lequel le commerce Tom&co était installé. Ce projet comportera une surface commerciale, un magasin Brico

City devrait s'installer au rez-de-chaussée, et 9 appartements de haut standing ; les travaux de rénovation occasionneront une fermeture partielle de la voirie pendant une courte durée.

### **Présentation du projet**

M. Jaquemyns présente ensuite le projet tel qu'il a évolué depuis les deux réunions précédentes.

Comme point de départ à ce projet, une analyse transversale a été menée par la division Études de voirie avec l'apport de différents services ; les services Mobilité, Développement durable, Espaces verts, Patrimoine, Expansion économique ont apportés leurs expertises. Le pole Van Meyel a fait l'objet d'une attention particulière.

M. Jaquemyns résume alors le projet par quelques chiffres de départ. L'avenue Georges Henri est une voirie de transit, structurante, menant du boulevard Brand Whitlock (vers le ring) au square de Meudon, reliant différents quartiers avoisinants. Chaque jour, 200 à 300 véhicules empruntent l'avenue dans chaque sens. L'avenue Georges Henri est aussi une voirie commerçante, attractive, dont 40% des visiteurs habitent le quartier.

Deux autres éléments à prendre en compte dans l'élaboration du projet sont le pole « école » (Van Meyel, Koninklijk Instituut) et les festivités qui sont organisées (Georges Henri en fête, Noël à Georges Henri, etc.) ; la Braderie qui aura lieu dans 2 semaines assure ainsi une belle attractivité.

Les contraintes dont il faut tenir compte sont nombreuses : la principale étant la taille de la voirie, la distance de façade à façade est en effet de 12 mètres. Par ailleurs, le passage de 3 lignes des bus est un vecteur important de la fréquentation des commerces. Chiffres à l'appui, le plan Stib et l'autorité régionale ne permettent pas une modification des trajets ni une diminution du nombre ou de la fréquence ; la voirie, actuellement trop étroite, rend difficile le croisement des bus.

D'autres problématiques doivent également être traitées : l'étroitesse des trottoirs actuels nécessitant l'augmentation de l'espace dédié aux piétons, la densité des livraisons impliquant le maintien de zones de livraison, la densité du trafic nécessitant la sécurisation des cheminements piétons. L'augmentation souhaitée du nombre de visiteurs pourrait, suivant le type de courses effectuées, induire une augmentation du stationnement, un équilibre est à trouver. L'avenue est aussi un ancien quartier : un ilot de chaleur y a été décelé, qui serait combattu par l'ombre d'une végétation à planter.

Le projet voudrait réussir à lever un maximum de ces contraintes.

Comme M. le Bourgmestre l'a exprimé, le projet présenté ce soir est le résultat d'une réflexion globale sur l'avenue Georges Henri en tenant compte des spécifiés par tronçons et des différents commerces présents. Pour cela, l'avenue a été divisée en trois tronçons.

M. Jaquemyns présente rapidement la situation existante (se reporter au fichier PowerPoint ou aux précédentes réunions pour retrouver plus d'information) :

Le tronçon compris entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue du Prince Héritier, le stationnement est situé côté pair de la voirie ;

Le tronçon compris entre l'avenue du Prince Héritier et le carrefour rue du Pont-Levis/rue du Bois de Linthout, l'élément central est la place Jean-Baptiste Degrooff, peu arborée ;

Le tronçon compris entre les rues du Pont-Levis/Bois de Linthout et le square de Meudon, le nombre de commerces nécessite le maintien de zone(s) de livraison.

M. Jaquemyns continue son exposé par la présentation plus détaillée de la situation projetée (se reporter au fichier PowerPoint ou aux précédentes réunions pour retrouver les chiffres concernant la répartition de l'espace des différents modes de déplacement)

#### Section entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue du Prince Héritier

Ce tronçon comprend une zone de stationnement importante. Le projet permettra de mieux la structurer, l'introduction d'arbres en voirie ; la zone de livraison est indiquée à titre indicatif, une étude est en cours pour affiner les besoins en taille et en plage horaire. Une option serait de transformer la zone de livraison en zone de stationnement en soirée.

#### Section entre l'avenue du Prince Héritier et les rues du Pont-Levis/Bois de Linthout

La place J-B Degrooff, point central, sera aménagée en demi-lune avec limitation de l'impact du trafic et des mouvements d'aller-retour dans l'avenue Georges Henri vers les zones de stationnement du tronçon menant au square de Meudon ;

L'aménagement de la place J-B Degrooff y laissera un seul sens de circulation allant de l'avenue Georges Henri vers la rue Abbé de l'Épée. En effet, le projet vise à déminéraliser le centre de la place, le spécifier et récupérer de l'espace. Le centre de la place se présentera sous forme d'agora, permettant la tenue d'un marché ou d'autres activités; quelques places de stationnement seront maintenues. De la réunion avec les commerçants, il est ressorti un souhait du maintien de places de stationnement avec rotation toutes les 20 minutes. Ce type de stationnement existe ailleurs ; ce stationnement se trouvera du côté extérieur de la place. Si de nouveaux commerces le nécessitaient, il est envisageable de moduler une partie de la zone de livraison de l'avenue Georges Henri vers la place J-B Degrooff.

Le réaménagement assurera une hauteur différente de la voirie par rapport au trottoir devant l'Institut afin de faciliter le repérage des lieux par les personnes malvoyantes. Un plateau surélevé sera aménagé sur l'ensemble de la place J-B Degrooff jusqu'aux limites des autres voiries; ainsi les véhicules provenant de l'avenue Georges Henri emprunteront ce plateau surélevé jusqu'à l'entrée de la rue Abbé de l'Épée. Par ailleurs, de nombreux arceaux à vélo, dont certains spécifiquement pour des vélos-cargos, sont prévus. Le nombre d'arbres sera porté à 18 individus.

#### Section entre la rue du Pont-Levis et le square de Meudon

Le plus grand changement sera l'aménagement de l'espace autour de la Métairie et devant l'école Van Meyel, ainsi que le réaménagement des places de stationnement dans cette zone. L'aménagement de la Métairie prévoit un sens unique de plain-pied pour la facilité des piétons. Par souci d'accessibilité le trottoir sera aussi prolongé de la place J-B Degrooff jusqu'au square de Meudon. Des arbres seront plantés sur les oreilles de trottoirs.

L'accessibilité de l'école Van Meyel et la problématique du parking autour de la Métairie nous a été relayés par différents usagers (riverains, parents et autres visiteurs), plus spécifiquement la problématique du manque de sécurité lors du trajet des élèves vers la Métairie et la plaine de jeux.

Le nœud du problème se trouve à l'entrée et à la sortie de la zone de stationnement ; le projet vise à séparer les deux, avec une seule entrée côté Pont-Levis. Une demande a été introduite auprès de Bruxelles-Propreté pour enfouir la bulle à verres. À la suite de cette consultation, des données sur la giration des camions collectant le verre ont pu être intégrées au projet. Le stationnement en épi devant la Métairie permet de gagner du stationnement, la sortie (permettant actuellement aux véhicules circulant sur l'avenue Georges Henri de faire un demi-tour) sera interdite sauf exception (pour les

services communaux, le siamu); une borne rétractable sera installée à cet effet. Un box à vélos fermé d'une capacité de 20 places sera également placé.

Au droit de l'école Van Meyel, l'espace de plain-pied et une zone déminéralisée assureront la sécurité des enfants : ils ne seront pas tentés d'aller sur la chaussée, les véhicules maintenus à distance.

Les trottoirs seront toujours de plain-pied en traversant le carrefour rue Jean-Baptiste Timmermans/rue du Menuisier ; un espace déminéralisé avec une terrasse dans l'espace public sous la couronne de l'arbre. Dans la dernière partie de ce tronçon, le stationnement est prévu sur la partie haute de l'avenue.

Pour conclure sa présentation, M. Jaquemyns énumère les différentes contraintes auxquels le projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri tente de répondre.

Contraintes de largeur des trottoirs : le choix entre un trottoir jusqu'à 3,5 mètres de large sans stationnement et des trottoirs d'une largeur minimum légale en gardant du stationnement.

Contraintes de largeur de la chaussée : une largeur de 6,5 mètres a été validée par la Stib pour assurer le passage et le croisement des bus.

Contraintes du nombre d'emplacements de stationnement : le projet cherche l'équilibre entre le maintien d'un certain nombre d'emplacements et l'évolution favorisant les piétons. Le nombre de 126 places actuellement passerait à 90 projetées, évitant un projet basé uniquement sur la suppression du stationnement. Une étude de l'Expansion économique est en cours pour mieux identifier les besoins.

Contraintes de sécurisation des vélos : le nombre actuel d'arceaux vélos sera augmenté par le placement d'un box à vélos fermé ; la possibilité d'ajout futur est envisageable.

Contraintes de verdurisation pour contrer l'effet d'îlot de chaleur : l'augmentation de 8 à 31 arbres sur l'ensemble de l'avenue.

Le Collège souhaite que ce projet de réaménagement confère à l'avenue Georges Henri une identité forte. Le Collège opte pour un choix de revêtement et de mobilier particuliers, une source d'inspiration est l'aménagement fait à la place Saint-Lambert. Comme autre source d'inspiration, M. Jaquemyns mentionne un exemple de calepinage spécifique des trottoirs (largeur des joints plus grande à l'approche des zones déminéralisées), les nouveaux bancs installés devant l'hôtel communal, la végétalisation basse et moyenne plantée le long du boulevard de la Woluwe favorisant la biodiversité et une certaine esthétique.

M. le Bourgmestre reprend la parole pour évoquer les prochaines étapes par lesquelles passera ce dossier :

- l'adaptation du projet dans la recherche d'un consensus sur les intérêts de tous ;
- l'introduction de la demande de permis d'urbanisme auprès des services régionaux d'ici fin de l'année;
- le traitement du dossier de demande de permis d'urbanisme, estimé à approximativement 1 an.

La Région impose des contraintes telles que la diminution du nombre d'emplacements de stationnement, la plantation d'arbres en voirie.

M. Maingain confirme la volonté de travailler 3 étés de suite, exclusivement pendant les vacances scolaires ; ce planning des travaux induit un coût supplémentaire mais limite l'impact du chantier sur les commerces. L'idée est de travailler sur des (petits) tronçons, en découpant l'avenue en 3 voire 4 sections, le calcul est à faire avec l'entrepreneur qui sera désigné.

Quant au bas de l'avenue, compris entre le square de Meudon et la place Verheyleweghen, les trottoirs seront refaits à l'identique encore cette année ; à l'autre extrémité, au-delà du boulevard Brand Whitlock, cette portion fera l'objet d'un chantier Vivaqua.

Une dernière inconnue pouvant avoir un impact sur le délai de réalisation et le choix du début du chantier communal sont d'autres chantiers régionaux reportant du trafic sur l'avenue Georges Henri. M. Maingain mentionne à ce titre le réaménagement de l'avenue de Tervuren entre le Cinquantenaire et le square Montgomery (ou plus loin), le réaménagement du boulevard Reyers, entre l'avenue Diamant et le square Vergote, ce dernier chantier, plus avancé, ne nécessite pas de permis d'urbanisme.

M. Maingain propose d'ouvrir le débat sur le projet tel que présenté ; une séance de questions-réponses se met en place.

### **Réactions des habitants**

Question 1 : merci pour la concertation. La diminution des stationnements risque de poser problème aux personnes extérieures au quartier, surtout près du square de Meudon. Est-il possible d'en rajouter en épi, en face des places existantes ? Si la Région octroi l'autorisation ; pourquoi faire des travaux demandant une autorisation ?

- Réponse de Monsieur Maingain : La révision des largeurs de la chaussée et des trottoirs est obligatoire dans un projet de réaménagement de la voirie. Même dans le cadre d'un réaménagement à l'identique, la Région demande la réduction du nombre d'emplacements de stationnement et la limitation du stationnement en épi, celui-ci pouvant engendrer des problèmes de mobilité.

Question 2 : Le projet de verdurisation de la place Degrooff permettra-t-il le maintien d'une zone de livraison ? Sans accès aisé, certains commerces pourraient être pénalisés ; c'est le cas à la place Saint-Lambert. Un stationnement limité à 20 minutes est trop court pour effectuer des achats ; sur Woluwe-Saint-Pierre, certains stationnements sont limités à 45 minutes.

- Réponse de Monsieur Maingain : Un contact avec l'exploitant du commerce de décoration d'intérieur a permis de confirmer l'accès au commerce via la rue Abbé de l'Épée. Si nécessaire, la partie basse de la place J-B Degrooff restera une voirie carrossable. Concernant la place Saint-Lambert, une association des copropriétaires souhaite limiter la création de nouveaux commerces horeca. Concernant la durée du stationnement sur la place Degrooff, la Commune souhaite instaurer un système de rotation ; de plus la réglementation régionale impose une limite maximale de 15 minutes. Woluwe-Saint-Pierre risque d'être rattrapée par la législation régionale. De son côté, Woluwe-Saint-Lambert a fait le choix de limiter le stationnement à 15 + 5 minutes, considérant l'aller-retour de/vers l'horodateur. Augmenter cette limite supérieure engendrerait l'invalidation des redevances communales.

Question 3 : <NL> La largeur des trottoirs peut-elle être augmentée puisque 50 % des visiteurs se rendent à pied. Les barrières fleuries, la borne « 20 minutes sont systématiquement installées en trottoirs, ce qui réduit d'autant leur largeur. Quelle est la hauteur des trottoirs projetée dans la partie entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue Prince Héritier ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Dans ce tronçon, une différence de 10 centimètres entre la hauteur du trottoir et la chaussée est projetée. À d'autres endroits, la voirie ne comportera pas de différence, un marquage sera prévu pour une différenciation des espaces.

- Réponse de Monsieur Maingain : La Région ne souhaite pas la mise en place de croix de Saint-André avec perte de 30 centimètres de trottoir par le débordement de corbeilles de fleurs. Le fleurissement se fera par avec le placement de potences. L'augmentation des plantations se fera par la plantation d'arbres en oreilles de trottoir, à l'entrée de voiries et en zones de stationnement.

Question 4 : Pour combattre l'îlot de chaleur décelé avenue Georges Henri, un revêtement jaune – plus clair et donc absorbant moins la chaleur – pourrait-il s'envisager ? À la hauteur du square de Meudon, les 2 arrêts de bus sont placés l'un en face de l'autre, pourrait-on envisager de réduire la largeur des trottoirs à cet endroit afin de permettre le passage du trafic automobile quand 2 bus sont arrêtés.

- Réponse de Monsieur Maingain : La verdurisation des emplacements de stationnement pourrait aider à la réduction de l'effet « îlot de chaleur » et, à minima, favoriser l'infiltration des eaux de pluie. Concernant le choix de la couleur du revêtement en chaussée, le marquage des pneus et le vieillissement prématuré sont à prendre en compte. Concernant les arrêts de bus, la politique de la Stib est d'installer les arrêts en voirie et non dans une encoche.

Question 5 : Les plateaux sont défoncés avec le temps et dangereux à prendre à vélo. Le trafic s'engageant dans l'avenue du Couronnement pourrait-il prendre la rue Abbé de l'Épée ou la rue serait-elle en sens unique ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : La Région oblige l'aménagement de plateaux près des écoles. Le type de revêtement des plateaux est encore à déterminer. Le service Gestion de l'espace public analysera l'alternative possible : rampe/asphalte/rampe ou rampe/pavé/rampe.
- Réponse de Monsieur Maingain : La réglementation a changé avec le temps, les rampes sont plus douce pour permettre le passage des bus. Le potentiel descellement des pavés par le passage, la giration des bus sera pris en compte.

Question 6 : Quand est-il du réaménagement de l'avenue au-delà du boulevard Brand Whitlock. Dans le projet de réaménagement, des potences fleuries pourraient-elles être remplacées par des plantations en pleine terre ? Le Collège pourrait-il effectuer un sondage pour récolter l'avis des habitants ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Au-delà du boulevard Brand Whitlock, le réaménagement de l'avenue Georges Henri envisagé est, synthétiquement, le maintien du double sens, la diminution du stationnement, l'élargissement des trottoirs. Dans le cadre du réaménagement de cette section, une étude déterminera les modalités de contrôle du trafic sortant du quartier (trafic cherchant à éviter le square Montgomery par une parallèle au boulevard Brand Whitlock jusqu'au square Vergote). Cette section est une voirie de transit : limiter le trafic impliquera un périmètre plus large pour limiter le trafic entrant dans la Région depuis l'autoroute.
- Réponse de Monsieur Matgen : La dernière réunion à ce sujet date de 2024. La Commune prendra le temps d'écouter les riverains pour poser les meilleurs choix. Le rapport d'un bureau d'études permettra de dégager des pistes.
- Réponse de Monsieur Maingain : Concernant les potences fleuries, la décision doit encore être prise, sachant que la floraison des voiries est appréciée des habitants de la Commune.

Question 7 : Sans une projection de l'aménagement à long terme, ne va-t-il pas mieux ne pas entreprendre des travaux d'aménagement ? Sachant que moins de 20% des visiteurs utilisent une voiture, un projet plus ambitieux permettrait d'éviter de modifier les aménagements projetés dans le futur. Un semi-piétonnier avec des zones de livraisons peut-il s'envisager ? Le nombre des arbres

plantés peut-il être augmenté pour éviter de devoir palier à posteriori à un manque de végétation, comme cela est le cas à la place Saint-Lambert ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Un parking souterrain situé sous la place Saint-Lambert ne permet pas de plantation en profondeur. La végétalisation par bac est alors la seule option et des investissements ont été concédés à cette fin. La Commune est ouverte à placer plus d'arbres dans l'avenue Georges Henri mais le corolaire en est la réduction du stationnement. Le maintien d'emplacements de stationnement est une réponse aux souhaits des commerçants avec une clientèle âgée. Suivant les besoins de chacun, le projet qui réduit de 26 % le stationnement se perçoit différemment. Un grand box à vélos fermé est prévu devant la Métairie ; la Région refuse par contre leur placement en zone verte. Un bien immobilier – ancien commerce ou atelier – qui serait mis à la vente pourrait être aménagé en zone de stationnement pour vélos. Un semi-piétonnier donne un faux sentiment de sécurité aux élèves sortant vu la cadence commerciale à laquelle les chauffeurs de bus de la Stib sont tenus. Un semi-piétonnier définit une voirie piétonne prioritaire avec un trafic à 20km/h, sur toute la largeur de la voirie.

Question 8 : Quels sont les éléments financiers, le budget estimé, les alternatives envisagés pour financer ce projet ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Le coût de ce projet de réaménagement est repris dans les prévisions budgétaires pour un montant de 6 millions d'euros, une revalorisation en sera faite lors du passage des marchés. Des subsides de la Région pourraient être demandés, bien que limités à certains aménagements de sécurité routière ; un financement (très) partiel pourrait s'envisager.
- Réponse de Grégory Matgen : Le projet est encore à l'étude par les services communaux. Bruxelles Environnement n'offre pas de financement ou subside aux communes.

Question 9 : Concernant la durée de stationnement, une borne d'arrêt « 20 minutes » limite les opportunités d'achat. Le temps de stationnement pourrait-il être augmenté à 30 minutes ? La Région ne peut être insensible à des arguments rationnels, tel le temps de faire la file dans un commerce. Concernant la largeur des trottoirs, comment éviter l'effet d'entonnoir à de nombreux endroits ? Malgré les améliorations, des effets négatifs persistent : comme présence de figurine « pieto » devant la Métairie.

- Réponse de Monsieur Maingain : Ces éléments font partie de la réflexion en cours. Le trottoir est élargi au droit de la Métairie. Si certaines signalisations peuvent être supprimées, le signalement d'une traversée d'enfants de petite taille est nécessaire. À la demande de commerçants, des stationnements limités dans le temps sont projetés à la place J-B Degrooff. Si la Région change son règlement, la Commune adaptera la durée de ces stationnements.
- Réponse de Monsieur Matgen : Des aménagements sont nécessairement placés sur les trottoirs, il s'agit des bornes d'arrêt-minute, des horodateurs. Un stationnement « zone bleu » existe dans les voiries perpendiculaires.

Question 10 : Comment régler la problématique des parents se garant en double file devant l'école Van Meyel ou la Métairie. De nouveaux emplacements limités dans le temps entre 7h45 et 8h15 pourraient-ils s'envisager afin de réguler le stationnement temporaire des parents. Le feu clignotant devant le passage pour piétons engendre plus d'embouteillage que de fluidité, sera-t-il maintenu ? Quant est-il de la frierie ?

- Réponse de Monsieur Maingain : La frierie trouvera un autre lieu d'implantation dans la Commune. On pourrait étudier la faisabilité de transformer l'espace réservé au bus scolaire – pour les 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> années primaires se rendant à la piscine – à du stationnement le matin, sous la forme

de 3 emplacements de dépose-minute. La sécurisation des enfants sortant de l'école ou de la plaine de jeux pourrait encore être travaillée.

Question 11 : Quel revêtement des trottoirs a été choisi ? La pierre bleue, glissante et salissante, sera-t-elle choisie ? Comment élargir les trottoirs et les chaussées alors que la largeur de la voirie est limitée ?

- Réponse de Madame Benyahia : Avec un alignement de 12 mètres, la voirie sera composée d'un trottoir de 3,5 mètres, d'une chaussée de 6 mètres et d'un autre trottoir de 2 mètres ou de 1,5 mètres en présence de stationnement en voirie.
- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Le choix des revêtements, avec un calepinage spécifique à certains endroits, se porte sur du pavé reconstitué avec des caractéristiques assurant le confort des piétons empruntant l'avenue Georges Henri (surface non-glissante) et d'autres plus techniques et aussi importantes, permettant le nettoyage des surfaces à haute pression par exemple.

Question 12 : Pour les 2.800 membres des « cyclistes européens » à Bruxelles, un tel projet de réaménagement manque d'ambition. De plus, tout le monde étant piéton pour les derniers mètres de leur trajet, plus d'espace devrait être dédié aux piétons.

- Réponse de Monsieur Matgen : La Région privilégie l'itinéraire parallèle à l'avenue Georges Henri, passant par l'avenue du Couronnement. Cet itinéraire alternatif est déjà mis en avant ; la présence de cyclistes dans l'avenue Georges Henri est suggérée par des chevrons pour les visiteurs des commerces.

Question 13 : Pourquoi faire le choix d'une végétation entre les pavés, donnant un rendu négligé ? Pouvez-vous préciser le sens du trafic dans la rue Abbé de l'Épée ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Les pieds d'arbre seront végétalisés ; le passage vers une zone verdurisée sera suggéré par un calepinage, comme l'illustre l'exemple devant la gare de Béthune. La rue Abbé de l'Épée sera maintenu en double sens jusqu'au CoMarché. Le risque est de devoir supprimer du stationnement pour permettre un demi-tour dans la rue Abbé de l'Épée.
- Réponse de Monsieur Maingain : Les véhicules sortant de la rue Abbé de l'Épée ne pourront plus s'engager dans l'avenue Georges Henri ; il existe d'autres voiries accédant à l'avenue Georges Henri. Il y a autant d'exemples d'inconvénients d'un sens unique que de contre-exemples du maintien du double sens.

Question 14 : Qu'en est-il des 2 carrés de verdure situés devant l'institut pour Sourds et Muets ? Concernant la place J-B Degrooff, le choix du mobilier pourrait-il éviter le squat ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Les 2 zones en question sont privées et considérées comme patrimoine protégé.
- Réponse de Monsieur Maingain : La place est envisagée comme un espace dédié à des événements, à des terrasses à la belle saison avec respect d'horaire en semaine ou le weekend. Les autorisations d'exploitation peuvent être supprimées en cas de non-respect des règles.

Question 15 : La priorité doit être donnée aux piétons sur le tronçon vers le square de Meudon. Après aménagement de l'ensemble, quel pourcentage des trottoirs aura une largeur de 3,5 mètres ? Une chaussée de 6 mètres de large ne risque-t-elle pas d'inciter les conducteurs à accélérer ?

- Réponse de Monsieur Maingain : La Stib et la Région oblige une certaine largeur de voirie pour faciliter le passage des bus et privilégier ainsi les transports publics. Les différents intervenants ont des points de vue différents. Si plus d'espace était donné aux trottoirs, le stationnement serait réduit. Sachant les conséquences que cela entraîne, le choix est ouvert à discussion.



Question 16 : Les rues perpendiculaires peuvent-elles être considérées pour la plantation d'arbres afin de réduire l'îlot de chaleur ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Il est envisageable de planter plus d'arbres et donc d'adapter le plan d'aménagement. Cependant il est préférable en terme de budget de privilégier l'axe structurant, et de considérer la section de l'avenue Georges Henri entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue du Prince Héritier jusqu'à l'avenue du Couronnement.

Question 17 : Concernant l'aménagement de trottoirs traversants, cette zone pourrait-elle accueillir des bancs pour le confort des personnes âgées ? Des emplacements pour vélos seront-ils prévus en suffisance pour éviter que les cyclistes garent leurs vélos de manière erratique ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : De nombreux arceaux à vélos sont déjà présents, leur nombre sera légèrement augmenté, il est envisageable d'augmenter encore leur nombre. Concernant les trottoirs traversants, ceux-ci ne sont pas envisageables sur toute la longueur de l'avenue, plus particulièrement au-delà de la hauteur de la place J-B Degrooff vers le boulevard Brand Whitlock. Cette solution n'a pas été retenue pour des raisons techniques et de sécurité, les véhicules entrant dans l'avenue Georges Henri depuis l'avenue Prekelinden et l'avenue du Prince Héritier ayant priorité.

### **Conclusion de M. le Bourgmestre**

Le Bourgmestre clôture la séance en remerciant les personnes présentes pour l'intérêt porté à ce projet de réaménagement. Le Bourgmestre félicite également la compétence des services communaux impliqués dans ce projet. Le Bourgmestre émet la possibilité, pour évaluer différentes possibilités, de permettre des retours des habitants par un biais encore à déterminer et espère toujours que la demande du permis d'urbanisme puisse être introduite avant la fin de l'année.

Fin de la réunion à 21h30.

**Réaménagement de la place Jean-Baptiste Degrooff –  
Réunion d’habitants du 27/11/2025 (commerçants & riverains) – Compte rendu**

**Thème :** Réaménagement de l’avenue Georges Henri

**Intervenants :**

M. Philippe JAQUEMYNS, Echevin de la gestion de l’espace public

M. Gregory MATGEN, Echevin de la mobilité

M. Delphine DE VALKENEER, Echevine de l’urbanisme

M. Mounia BENYAHIA, Responsable de la division Etudes de voirie et GIS

M. Alexandre LAECKMANN de la division Etudes de voirie et GIS

M. Claire SCHEPENS de la division Etudes de voirie et GIS

**Assistance :** 24 participants

---

Début de la réunion à 20h00

**Mot d’introduction**

Monsieur Jacquemyns prend la parole et informe que le Bourgmestre est retenu par une autre réunion se tenant ce jour. Un tiers des participants n’ayant pas assisté à une des réunions précédentes, Monsieur Jacquemyns rappelle brièvement le contexte de ce projet.

Le souhait du Collège, sous la houlette de Madame De Valkeneer, est de redynamiser l’avenue Georges Henri. Le projet s’est articulé sur trois phases.

Une 1<sup>ère</sup> phase a permis à la Commune d’acquérir, grâce au droit de préemption urbain, des immeubles venant à être mis en vente, de rénover des surfaces commerciales et de revaloriser certains sites permettant ainsi de maîtriser le type de commerces qui s’y implante. Cette phase contribue à façonner l’identité de l’avenue.

Une 2<sup>ème</sup> phase a permis, grâce aux primes octroyées et au concept de couveuse pour nouvelles enseignes, de soutenir les commerçants voulant tester leur concept avant de s’implanter. Cette phase contribue à développer une diversité de l’offre commerciale.

La 3<sup>ème</sup> phase implique le réaménagement global de l’avenue Georges Henri, tronçon compris entre le square de Meudon et le boulevard Brand Whitlock.

Monsieur Jacquemyns confirme que l’objet de la réunion de ce soir se limite à la place Jean-Baptiste Degrooff et annonce la prochaine réunion d’habitants du 17 décembre lors de laquelle l’ensemble du projet sera traité, après une réunion de projet avec les services régionaux d’Urban.

L’avenue Georges Henri est une voirie de transit reliant la commune d’Etterbeek à Woluwe-Saint-Lambert où l’on décompte le passage de 200 à 300 véhicules par heure en heure de pointe. L’avenue Georges Henri est aussi une voirie commerçante où, d’après une étude de Hub.brussels, l’Agence bruxelloise pour l’Entrepreneuriat, 40 % des clients fréquentant les commerces habitent le quartier ; cette part monte à 70 % si l’on considère les habitants de la commune.

Le projet cherche à maintenir l'attractivité locale en agrandissant les trottoirs tout en gardant une bonne circulation et du stationnement en voirie. Le périmètre du projet comprend un pôle « école » avec l'école Van Meyel et l'Institut royal des Sourds et Muets et un pôle « évènement » avec le square Degrooff où s'organisent différentes activités (fête, braderie, marché de Noël.) Madame De Valkeneer souhaite ainsi développer la place J-B Degrooff et les activités qui s'y organisent.

Pour répondre aux différentes contraintes liées à la réalité de terrain, une étude a été menée en interne, avec l'apport de différents services, pour trouver le point d'équilibre : avec le service Mobilité pour la fluidité du passage de 3 lignes de bus et avec le service Expansion économique pour les zones de livraison et des emplacements de stationnement.

Globalement, le type de commerces présents varie le long de la partie de l'avenue Georges Henri comprise entre le square de Meudon et la place J-B Degrooff. L'achat d'objets plus volumineux dans les commerces situés dans la partie haute menant au boulevard Brand Whitlock requière souvent l'utilisation d'un véhicule pour les transporter.

Il existe également un effet d'îlot de chaleur – dû à la faible présence d'arbres – qui sera atténué par la densification du couvert végétal et par l'ajout de végétation en général.

Un avant-projet avait fait l'objet d'une présentation aux commerçants le 3 juin et aux habitants le 4 juin ; l'avant-projet avait évolué et fait l'objet d'une nouvelle présentation à tous le 2 septembre au Wolubilis avant une réunion avec les instances régionales. De fait, le projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri est un projet d'envergure nécessitant un permis d'urbanisme qui est délivré par l'administration régionale.

L'avant-projet présenté aux services régionaux d'Urban traitait la place J-B Degrooff en zone de rencontre dans l'axe de l'avenue Georges Henri avec un revêtement en asphalte de couleur. Cet avant-projet supprimait le demi-tour autour de la place J-B Degrooff et instaurait un sens unique depuis l'avenue Georges Henri vers la rue Abbé de l'Épée ; cet avant-projet maintenait quelques places de stationnement et installait des arceaux à vélo sur la place ; le centre de la place était définie comme agora, lieu de rassemblement, avec autour plus de végétation et une noue paysagère offrait la possibilité d'absorber les eaux de pluie.

Cette réunion de projet s'est tenue le 3 octobre dans les bureaux d'Urban en préparation à l'introduction d'un permis d'urbanisme. Les discussions furent intenses avec les représentants de différentes instances : la Direction de l'Urbanisme, la Direction du patrimoine Culturel, la Commission royale des Monuments et des Sites et Bruxelles-Mobilité. En ce qui concerne le tronçon de l'avenue Georges Henri à hauteur de la place J-B Degrooff et la place Degrooff elle-même, les différentes instances ont formulé des suggestions fortement appuyées :

- La suppression des emplacements de stationnement sur la place ;
- Le maintien de la symétrie – historique – de l'aménagement en vue aérienne ;
- Le caractère spécifique de la place à travailler ;
- Les abords de l'école (l'Institut) à signaler par des carrés colorés peints sur l'asphalte ;
- Le renforcement du couvert végétal et de la gestion de l'eau de pluie centennale.

Monsieur Jacquemyns explique qu'à la suite de cette réunion, le service Etudes de voiries et GIS a élaboré 2 options qui seront présentées ce soir.

La 1<sup>e</sup> option envisage la place sans demi-tour possible – sens unique depuis l'avenue Georges Henri vers la rue Abbé de l'Épée – avec plus de stationnement dédié aux vélos et sans stationnement automobile. La symétrie de la place est quasi parfaite.

La 2<sup>e</sup> option envisage la réouverture du demi-tour autour de la place – trafic de la rue Abbé de l'Épée vers l'avenue Georges Henri – et le maintien de la rue Abbé de l'Épée en double sens. Cette option prend en compte les discussions sur l'utilité de mettre la rue de l'Abbé de l'Épée en sens unique et sur l'impact du trajet à suivre (tour du pâté de maisons) pour les riverains de la rue. La symétrie de la place est quasi parfaite. La principale modification dans cette 2<sup>e</sup> option est le recul de l'arrêt de bus.

Monsieur Jacquemyns mentionne également le type de revêtement projeté et l'intégration de la gestion des eaux de pluie. Un revêtement spécifique a été choisi pour la place J-B Degrooff ; des dalles de tailles différentes permettront un jeu de perspective et l'agrandissement des joints entre les dalles permettra la transition vers les parties déminéralisées. Vu la déclivité de l'avenue Georges Henri en direction de la place J-B Degrooff – pente importante depuis le boulevard Brand Whitlock et plus légère depuis la rue du Pont-Levis – et de l'avenue Georges Henri (côté de l'Institut des Sourds et Muets) vers le centre de la place, l'endroit se prête à la création d'un mécanisme de rétention des eaux de pluie. Ce mécanisme composé de deux bassins sera installé, le premier bassin se déversant dans le second connecté lui à l'égout.

Monsieur Laeckmann intervient pour préciser que la gestion de l'eau de pluie intègre une partie de l'avenue Georges Henri, soit une surface de 700m<sup>2</sup>, et permet la rétention temporaire d'un volume équivalent à 40 m<sup>3</sup> d'eau.

Monsieur Jacquemyns reprend ses explications et confirme la plantation d'arbres offrant de l'ombre, l'aménagement d'une noue avec infiltration de l'eau de pluie, le remplacement de la fondation drainante de la place et l'installation de mobiliers spécifiques invitant le public à prolonger leur halte sur la place.

Concernant les craintes, formulées par certaines personnes, de voir l'agora ainsi créée se transformer en lieu de « deal », la Commune a discuté du projet avec les services de police. La place sera placée sous la surveillance policière et le contrôle sociale, avec la présence d'une caméra et l'ouverture visuelle de l'espace grâce à une végétation plantée en strate.

Monsieur Jacquemyns termine ici sa présentation et souhaite maintenant entendre les observations que les participants voudraient formulées sur l'une et/ou l'autre des 2 options présentées ce soir, à savoir :

1<sup>e</sup> option : mise à sens unique de la place et dans la rue de Abbé de l'Épée ;

2<sup>e</sup> option : ouverture du demi-tour de la place et double sens dans la rue de Abbé de l'Épée.

Question 2 être compris dommage des autres intervenant?

- . Réponse de Madame De Valkeneer amélioration de l'audition de la salle

### **Réactions des participants**

Question 1 : Quel est l'intérêt d'un tel projet ? Comment faire converger les intérêts des habitants avec ceux des commerçants ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Le projet vise tant à la revitalisation de l'avenue Georges Henri qu'à la création d'un environnement de qualité pour les riverains, le projet vise à améliorer l'attractivité commerciale de l'avenue, quel que soit le mode de déplacement – à pied, à vélo ou en auto (même si ce dernier est moins régulièrement utilisé).

- Réponse de Madame De Valkeneer : L'avenue Georges Henri possède un potentiel qu'il y a lieu de développer, la place J-B Degrooff y contribue par les événements organisés par la Commune. Le réaménagement de la place fournit l'occasion de la transformer en un lieu apaisé à l'intention des enfants.
- Réponse de Monsieur Matgen : des travaux dans l'avenue Georges Henri sont nécessaires et demandent un permis d'urbanisme, le permis requière d'inclure le réaménagement de la place J-B Degrooff.

Question 2 : Pourquoi supprimer les cerisiers centenaires et les remplacer par de jeunes arbres ? Pourquoi supprimer des places de stationnement, surtout dans la rue Abbé de l'Épée, engendrant des problèmes quotidiens, pour aménager du stationnement dédié aux vélos ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : une étude phytosanitaire à confirmer la nécessité de supprimer certains arbres, l'étude sera affinée par la division Espaces Verts ; aucune place de stationnement ne sera supprimée dans la rue Abbé de l'Épée par contre Urban impose la suppression des 17 places existantes sur la place J-B Degrooff.
- Réponse de Madame De Valkeneer : la Région demande effectivement une réduction de 30 % des places de stationnement lors du réaménagement de l'avenue Georges Henri, donc y compris sur la place J-B Degrooff. Une solution palliative à la suppression du stationnement pourrait être de trouver un accord avec le CoMarché offrant du stationnement disponible hors des heures d'ouverture. Il est à noter qu'il s'agit d'un terrain privé sur lequel la Commune n'a pas de prise : la Commune ne peut s'approprier une parcelle privée.

Suggestion d'un participant : prospector le CoMarché en échange d'une réduction de la taxe sur les parkings pour obtenir du stationnement pour un montant mensuel de 30€.

Question 3 : La compensation pour la perte de stationnement devrait aussi tenir compte de l'aménagement de la borne arrêt-minute située place Degrooff et du report de stationnement de l'avenue Georges Henri vers d'autres voiries.

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Urban demande effectivement une végétalisation dans l'axe de l'avenue Georges Henri ce qui diminuera le nombre d'emplacements de stationnement sur l'avenue à hauteur de la place J-B Degrooff à 14 emplacements. Une étude du service Expansion économique est en cours sur les zones de livraison situées avenue Georges Henri. Une solution pourrait être la mutualisation de ces zones en travaillant sur leur taille ou les heures des livraisons. Monsieur Jacquemyns cite en exemple la gestion du stationnement au Tomberg où en dehors des heures de livraison la zone est rendue au stationnement ordinaire.

Question 4 : Dans la 1<sup>e</sup> option, comprenant le placement d'une borne rétractable sur la place Degrooff, le passage sera-t-il interdit hors livraison ou siam ? Qu'en est-il des déménagements ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : si le déménagement ne peut s'organiser autrement, l'abaissement de la borne (dispositif similaire aménagé à la place Saint-Lambert) pourrait s'envisager sur base d'une demande spécifique. Dans la 2<sup>e</sup> option, la partie carrossable permettrait des livraisons ou déménagements ponctuellement.

Question 5 : Pouvez-vous reconfirmer les endroits dédiés au stationnement des vélos, trottinettes et box à vélos ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Un grand box à vélos est prévu à la Métairie Van Meyel en supplément du box (pour 5) vélos existant. Le placement de box à vélos n'est pas soumis à l'obtention d'un permis d'urbanisme. Si de nombreuses demandes sont enregistrées dans le quartier, le financement d'un tel aménagement sera alors demandé à la Région.

Question 6 : La grandeur des arbres plantés sera-t-elle limitée ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Les essences d'arbres restent à définir. En zone de rencontre, où les trottoirs ne sont pas explicitement délimités, les zones de plantations peuvent être légèrement déplacées. Le projet comprend un couvert végétal afin d'offrir de l'ombre sur la place J-B Degrooff. Le choix se portera sur différentes variétés : le port des arbres – large ou étroit (fastigié) – dépendra de leurs zones de plantation. Les cerisiers, les chênes et les hêtres souffrent de la sécheresse, ainsi les essences choisies devront être plus résistantes au stress hydrique et aux maladies tout en assurant l'esthétique des alignements.

Question 7 : L'écartement progressif des dalles ne risque-t-il pas la formation de trainée de boue sur les trottoirs ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : L'écartement des dalles est prévu hors des zones de passage régulier. L'exemple de la venelle Georges Désir est mentionné. La Commune améliore chaque nouvel aménagement en apprenant des aménagements antérieurs.

Question 8 : Une pression sur le stationnement existe déjà ; la suppression d'emplacements de stationnement engendra inévitablement une augmentation du trafic par des véhicules roulant plus longtemps à la recherche d'un emplacement. L'administration Urban est-elle consciente des conséquences pour les habitants, les visiteurs des commerces ? Si le renouveau de l'activité économique dans l'avenue Georges Henri est ressenti comme positif, comment seront gérés les dépassements du niveau sonore qui risquent inévitablement de se produire ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Si une activité économique, telle que l'horeca, peut potentiellement impacter les alentours, une législation l'encadre. Le bourgmestre octroie annuellement aux commerçants le droit d'exploiter des terrasses sous de strictes conditions. La zone de police, chargée de faire respecter les horaires de fermeture, peut être appelée. Sur base d'éléments objectifs, tels que le nombre d'interventions de la police, le Bourgmestre peut décider de restreindre voire de retirer l'autorisation accordée. Pour évaluer le respect des normes de bruit, Bruxelles Environnement peut placer un sonomètre. Les amendes étant élevées en cas de dépassement, il est de l'intérêt des commerçants de respecter les normes en vigueur.

Question 9 : La Commune pourrait-elle envisager une gestion du stationnement similaire à celle exercée par Bruxelles-ville, qui octroie une carte de riverain sur 2 ou 3 zones ? Une zone allant de la place Degrooff jusqu'à la rue du Pont-Levis pourrait-elle être définie ? La détention d'une telle carte de riverain permettrait-elle le stationnement gratuit dans la zone ? Qu'en est-il du stationnement dans la rue Abbé de l'Épée ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Il est actuellement compliqué de se croiser dans la rue Abbé de l'Épée, ce qu'une mise en sens uniquement réglerait. Monsieur Jacquemyns concède que cela obligerait les automobilistes à effectuer le tour du pâté de maison.

Question 10 : Un autre aménagement serait-il envisageable ? Par exemple, diviser la place par la création d'une voirie perpendiculaire à l'avenue Georges Henri dans la continuité de la rue de Abbé de l'Épée et aménager deux espaces de part et d'autre de cette voirie ?

- Réponse de Monsieur Laeckmann : Cette proposition poserait différents problèmes : un axe central ne maintiendrait pas la symétrie ni la perspective architecturales ; deux espaces plutôt qu'une agora ne permettrait pas l'organisation d'événements au centre de l'espace avec places assises au pourtour ; cela changerait la philosophie du projet.

Question 11 : Certains commerces ont une clientèle venant de (très) loin ; la facilité de stationnement est primordiale. Comment assurer du stationnement pour ces visiteurs? Le recul devant l'Institut des Sourds et Muets pourrait-il être exploité pour aménager de nouveaux emplacements ? Quelles alternatives existe-t-il ? Le CoMarché ou d'autres endroits, privés, hors voirie ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : La zone de recul devant l'Institut participe à l'esthétique patrimoniale de l'ensemble et ne peut être transformée en zone de stationnement. Pour atténuer l'impact de la suppression d'emplacement, de nouveaux endroits sont en prospection. Pour déplacer le box à vélos projeté vers un terrain privé, la Commune se heurte à la difficulté de convaincre les propriétaires.

Question 12 : Quel type de mobilier est envisagé ? Des bancs en béton sont peu confortables ; des bancs rustiques invitent à prolonger sa pause.

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : La Commune est ouverte aux propositions.

Question 13 : Vu les importantes conséquences engendrées par la suppression des emplacements de stationnement demandée par Urban, l'administration régionale sera-t-elle représentée à la réunion du 17 décembre ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : Une invitation sera envoyée à l'attention de l'administration régionale. Ceci ne garantit pas la présence de représentants d'Urban, il est très rare qu'ils se déplacent pour rencontrer les habitants, contrairement aux élus locaux.

Question 14 : Il est important de garder du stationnement sur la place. Si la 2<sup>e</sup> option est retenue, est-il possible d'aménager des emplacements limités dans le temps et de déplacer les arceaux à vélos vers le CoMarché ? Le CoMarché ne semble pas favorable à mettre leur parking à disposition des riverains pour une question de sécurité.

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Un projet d'aménagement avec maintien du stationnement sur la place J-B Degrooff a été présenté à Urban qui l'a rejeté en réunion de projet. Une réflexion sur les chances d'obtenir un permis d'urbanisme avec un tel projet d'aménagement pourrait être menée ; le placement d'une borne d'arrêt « 20 minutes » dans l'axe de l'avenue pourrait être étudié.
- Réponse de Madame De Valkeneer : Concernant les réticences de CoMarché, une proposition de stationnement contrôlé par badge serait une piste très intéressante à creuser.

Question 15 : Le placement d'une borne arrêt-minute semble plus indiqué pour assurer une rotation devant les pharmacies. Un tel aménagement pourrait s'avérer contreproductif pour les commerces de la place, les visiteurs limitant le temps consacré à leurs achats au temps de stationnement, ils risquent de limiter par conséquence le nombre d'achats.

- Réponse de Madame De Valkeneer : Initialement, les bornes arrêt-minutes étaient placées à la demande de pharmacies, d'autres commerçants en ont fait la demande par la suite. Envisager un stationnement gratuit d'une plus longue durée (30-40 minutes) serait recalé par la Région, qui a déjà repéré que les bornes d'arrêt « 20 minutes » installées sur le territoire communale dérogeaient à la durée réglementaire de 15 minutes, édictée par la Région. Madame De Valkeneer invite à la plus grande prudence avant de considérer une modification du règlement communal en la matière.

Question 16 : Il est important de garder du stationnement sur la place. Si la 2<sup>e</sup> option est retenue, est-il possible de maintenir des emplacements de stationnement et de déplacer les arceaux à vélos vers la partie végétalisée au centre de la place ? Cela réduirait le coût du réaménagement.

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Les arceaux à vélos ne peuvent être placés dans la noue qui a pour vocation d'absorber les eaux de ruissellement et à être inondée en cas de forte pluie. Des arceaux ne pourraient d'ailleurs pas y être ancrés solidement. Concernant le coût, il est vrai que le revêtement en pavé est plus cher qu'un revêtement en asphalte.

Question 17 : Avec un aménagement de plain-pied sur la place Degrooff, pouvez-vous assurer l'accès à tous les immeubles ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Lors de l'exécution des travaux, un travail sur la hauteur de la voirie aura lieu pour assurer les niveaux d'accès aux différents immeubles situés autour de la place J-B Degrooff. Par contre, une bordure de trottoir sera aménagée du côté de l'Institut, elle doit servir, comme l'arrêt de bus ou les barrières placées de part et d'autre de l'avenue Georges Henri, de repères aux personnes malvoyantes ou aveugles. L'aménagement de la place est de plain-pied avec un plateau surélevé correspondant à une zone où la vitesse est limitée à 20km/h dans l'objectif de limiter les rodéos urbains.

Question 18 : D'un point de vue juridique, si l'autorité régionale statue sur ce que la Commune mentionne dans sa demande de permis d'urbanisme, pouvez-vous exclure la place Degrooff pour maintenir l'aménagement existant ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : Le principe de continuité de l'espace public ne permet pas de travailler uniquement sur l'avenue Georges Henri en excluant la place J-B Degrooff. Il s'agit du même principe qui régit le traitement d'une demande de permis relative à un bien immobilier : le permis traitera la totalité du bien.

Question 19 : Réflexion générale sur l'ampleur d'un tel projet d'aménagement, la problématique du stationnement, l'aménagement d'une agora : quelle est l'utilité, le coût pour les habitants, le retour pour les commerçants ? Comment sera entretenue l'agora ? Quelle sera l'avenir de l'avenue Georges Henri ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : Le projet à ce stade a déjà permis l'installation de commerces de qualité. La Commune vise à une diversité de l'offre commerciale sans pour autant limiter la liberté de commerce (libre installation de commerces de même nature). Un règlement communal pourrait être envisagé dans ce sens. Pour l'instant, la prime offerte par la Commune lui permet d'avoir un certain droit de regard sur le type de commerces qu'elle soutient.
- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Une mauvaise gestion serait de ne rien faire alors qu'un plan de redéploiement de l'avenue Georges Henri est entamé depuis 10 ans (2 premières phases déjà bien entamées : droit de préemption/rachat d'immeubles puis primes et couveuse pour nouveaux commerces). Aujourd'hui le moment est venu de concrétiser le parachèvement de ce plan par le réaménagement de l'avenue. Ce 3<sup>e</sup> volet a certes un coût et demande un arbitrage des choix retenus. Lorsque le Gouvernement bruxellois sera formé la Commune pourra introduire des demandes de primes pour la sécurisation de l'espace public (abords des écoles, mesures en matière de sécurité routière, etc.) À titre d'exemple, Monsieur Jacquemyns mentionne le soutien financier reçu pour les aménagements à réaliser devant l'école L'Angelus.
- Réponse de Monsieur Matgen : Un service communal s'occupe de répertorier et demander les primes réduisant ainsi le coût du projet. De plus, faire des réparations ponctuelles pour maintenir les trottoirs existants en état entraîne un coût pour la Commune. Le réaménagement de l'avenue Georges Henri serait enregistré au budget extraordinaire communal. Si monsieur Matgen entend que le stationnement est une pierre d'achoppement pour les personnes présentes ce soir, il confirme que la volonté de réaliser un projet qui tienne la route.



Question 19 : Combien de mois ou d'année la Commune se donne-t-elle pour réaliser ce projet ? L'espace dévolu au stationnement des véhicules étant cannibalisé par le placement de bornes de recharge électrique, le problème pourrait-il être résolu par un parking souterrain ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : La Commune poursuit la concertation par l'organisation d'une prochaine réunion d'habitants le 17 décembre. La Commune souhaite introduire une demande de permis d'urbanisme début 2026 pour espérer l'obtenir en 2027, le début et la durée du chantier seront confirmés avec l'entrepreneur. Les travaux seront exécutés par tronçon et un comité suivra le déroulement du chantier. Concernant un parking souterrain, une étude a démontré son coût exorbitant et la mauvaise rentabilité pour l'exploitant privé ; le Collège ne peut faire le choix de prendre à sa charge un tel investissement. Concernant les bornes de recharge, leur déploiement a été suspendu pour évaluer la fréquentation des emplacements existants.
- Réponse de Monsieur Matgen : Un cout supplémentaire sera calculé pour les automobilistes maintenant leur véhicule sur l'emplacement dédié à la recharge électrique.

Question 20 : Pouvez-vous préciser s'il y aura une symétrie du stationnement de part et d'autre de la place ?

- Réponse de Madame Benyahia : La Région demande de maintenir une voirie symétrique des deux côtés de la demi-lune que forme la place J-B Degrooff.

Question 21 : Comment étaler la modification de la voirie dans le temps et ainsi soutenir au mieux la transition – pas à pas et non soudaine - d'une mobilité motorisée vers une mobilité douce ? Comment assurer un processus démocratique dans l'adhésion à ce projet ambitieux du réaménagement de l'avenue Georges Henri ?

- Réponse de Monsieur Matgen : C'est pourquoi les box à vélos fermés sont installés hors voirie en évitant de supprimer des emplacements de stationnement. L'équilibre entre les 2 types de mobilité est parfois délicat ; Urban nous demande d'anticiper cette transition et d'intégrer les changements en voirie au dossier de demande de permis d'urbanisme qui sera introduit. Dans le futur, des aménagements en voirie favorables aux vélos pourront facilement être planifiés puisqu'ils ne sont pas soumis à un permis d'urbanisme.
- Réponse de Monsieur Jaquemyns : La transition est en route ; de nouveaux habitants choisissent d'utiliser les transports publics ou les voitures partagées, de visiter les commerces de proximité ; ils consentent un effort financier pour l'acquisition d'un bien immobilier à Woluwe et renoncent à utiliser un véhicule. Pour autant, le maintien d'emplacements en voirie s'envisagera toujours pour assurer du stationnement aux habitants moins mobiles, dans le cas d'achats volumineux ; cela pourra être envisagé par une utilisation différenciée des emplacements le jour de la nuit. L'investissement financier que représente le réaménagement de l'avenue Georges Henri est une opportunité qui ne se représentera plus avant très longtemps.

Avant de clôturer la réunion, Monsieur Jaquemyns souhaiterait que les participants se positionnent sur les options par un vote à main levée.

1<sup>er</sup> option : mise à sens unique sur la place et dans la rue de Abbé de l'Épée  
Cette option n'a recueilli aucun vote.

2<sup>ème</sup> option : ouverture du demi-tour sur la place et double sens dans la rue de Abbé de l'Épée  
Cette option a recueilli 12 votes.

3<sup>e</sup> option : refus de tout réaménagement de la place  
Cette option a recueilli 6 votes.

### **Conclusion de Monsieur Jaquemyns**

Monsieur Jaquemyns clôture la séance en remerciant les personnes présentes et en précisant que le projet sera encore amendé pour tenter de trouver le point d'équilibre entre les besoins des habitants et des commerçants entendus ce soir et les contraintes imposées par la Région.

Le projet de réaménagement et les choix posés feront encore l'objet d'une enquête publique et d'une commission de concertation dans le processus d'obtention du permis d'urbanisme. Les participants sont invités à intervenir en commission de concertation afin de se faire entendre des instances régionales pour le projet d'aménagement de l'avenue Georges Henri.

Monsieur Jaquemyns invite les participants à venir également à la dernière réunion d'habitants qui se tiendra au Wolubilis le 17 décembre prochain à 19h30. La séance est levée avec un dernier remerciement à tout le monde pour leur participation.

Fin de la réunion à 22h15.

## **Avenue Georges Henri – Réunion d’habitants du 17/12/2025 – Présentation du projet**

**Thème :** Réaménagement de l’avenue Georges Henri

**Intervenants :**

M. Olivier MAINGAIN, Bourgmestre

M. Philippe JAQUEMYNS, Echevin de la gestion de l’espace public

M. Gregory MATGEN, Echevin de la mobilité

M. Delphine DE VALKENEER, Echevine de l’urbanisme

M. Inès BAILLY, Responsable du service Expansion économique

M. Frédéric DENYS, Responsable de la division Planification Stratégique (DDPP)

M. Mounia BENYAHIA, Responsable de la division Etudes de voirie et GIS (GEP)

M. Alexandre LAECKMANN de la division Etudes de voirie et GIS (GEP)

M. Thomas DUMONT de la division Etudes de voirie et GIS (GEP)

M. Nadège SOCQUET de la division Etudes de voirie et GIS (GEP)

**Assistance :** 59 participants

---

Début de la réunion à 19h35

**Mot d’introduction**

Monsieur Maingain, bourgmestre, introduit la réunion en précisant qu’il y a déjà eu plusieurs réunions quant à cet important projet de rénovation. Il faut savoir que ce projet est le principal de la mandature.

Monsieur Maingain souligne la qualité de travail des agents communaux pour mener un projet de cette envergure.

Lors de la dernière réunion, il fallait rencontrer la Région bruxelloise, Bruxelles Environnement et l’Urbanisme qui sont des interlocuteurs nécessaires à ce projet. La commune est en discussion avec la Région pour refaire le point suite aux remarques qui ont été formulées par la Région sur le projet.

Le Bourgmestre présente les membres présents et donne la parole à Monsieur Jaquemyns.

Monsieur Jaquemyns précise qu’il ne va pas réexpliquer tous les détails précités lors des précédentes réunions mais qu’il va rappeler malgré tout quelques points importants.

Nous avons souhaité avoir une vision la plus large possible par souci de cohérence. Il est en effet important d’avoir une vision globale et une cohérence à l’échelle de cette voirie.

L’avenue Georges Henri est une voirie de transit qui comporte 200 commerces tout confondu (horeca, services, produits du quotidien,...). C’est une avenue avec une attractivité assez forte en sachant que 40 pourcent des visiteurs habitent le quartier. Il y a deux pôles scolaires (l’école des sourds et muets ainsi que l’école Van Meyel) et certains événements sont également mis en place par l’association des commerçants.

Monsieur Jacquemyns attire l'attention sur le fait qu'il faut néanmoins tenir compte de plusieurs contraintes.

L'alignement de la voirie est étroit avec 12 mètres de largeur, 3 lignes de bus STIB passent dans chaque sens de circulation donc la voirie est fort fréquentée par les voyageurs de la STIB et les arrêts de bus sont fort prisés. Les trottoirs sont également fortement étroits.

Il s'agit d'une voirie commerciale avec une forte densité de livraisons. Cette voirie fait face à une problématique de stationnement ; il est nécessaire d'en avoir vu la fréquentation importante. Une autre problématique est la présence d'îlots de chaleur ; la Région a demandé de travailler sur des mesures structurelles de réduction de chaleur. La chaussée mesure entre 5,5 et 6 mètres de largeur, ce qui est fort étroit ; il n'est pas rare que les bus doivent s'attendre pour se croiser.

Monsieur Jacquemyns informe que l'ensemble des slides de la présentation seront disponibles sur le site internet de la commune (PowerPoint).

### **Présentation des plans tronçon par tronçon :**

#### **Section Brand Whitlock et Prince Héritier :**

Cette section reste quasiment à l'identique.

#### **Section Prince Héritier et Pont-Levis :**

L'accent est mis sur le square Degroff car c'est une place qui mérite un sacré rafraîchissement et qui doit amener plus de convivialité pour les habitants.

#### **Section Pont-Levis et square de Meudon :**

Il s'agit du pôle central avec la Métairie et l'école Van Meyel.

Le projet propose la restructuration du parking de la Métairie avec la réorganisation de l'entrée et de la sortie du parking. Le passage derrière la plaine de jeux de la Métairie Van Meyel sera rendu impossible pour une question de sécurité car c'est un endroit fort fréquenté par les enfants.

Les trottoirs traversant seront placés pour les piétons afin de montrer que les automobilistes ne sont plus les seuls prioritaires.

Il s'agit de la section la plus fréquentée de l'avenue.

Monsieur Jacquemyns présente les différentes remarques reçues d'URBAN :

Au niveau du square Degroff, la Région a demandé de repenser l'aménagement sur le stationnement et de revenir à la symétrie existante rappelant l'aménagement historique. La commune va tenter de convaincre la Région de conserver les places de stationnement. Le service de la gestion de l'espace public a pu travailler à une meilleure symétrie pour rencontrer la remarque de la Région.

Pour ce qui est de l'aspect architecture de l'aménagement routier, il a été proposé à la Région de placer un asphalte coloré mais la Région demande de ne pas placer ce type d'asphaltage bien que les couleurs soient acceptées.

La Région a également demandé de renforcer le nombre d'arbres avec un objectif d'1 arbre tous les 4 emplacements de stationnement.

L'optimisation de l'espace de stationnement devant l'école Van Meyel est aussi un point à revoir. L'arrêt de bus pourrait être modifié par un « Kiss en Ride » pour les enfants. Le service est encore à la recherche d'une solution.

Un autre point est la mobilité cyclable. La Région demande de placer des chevrons pour les cyclistes sur l'ensemble de l'avenue. La commune plaide au niveau de la Région qu'il est possible pour les vélos d'y accéder en rappelant leur présence sans passer par un aménagement cyclable.

La Région a demandé la maximisation du nombre d'arceaux pour vélos et vélos cargos. Le projet comporte 50 places vélos supplémentaires et prévoit l'installation d'un grand cycloparking de 20 places du côté de la Métairie Van Meyel.

La Région privilégie des trottoirs plus larges mais la STIB a besoin de 6,50 mètres. La Région demande d'étudier la situation en optant pour la réduction de la chaussée à 6,30 mètres de largeur pour la STIB. La STIB sera bien entendu interrogée à ce sujet. En faisant cela, on augmente réellement la taille des trottoirs en gagnant 20 cm pour faciliter le déplacement des piétons et PMR.

La Région demande aussi de réfléchir à l'ajout de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite avec un revêtement adapté. Les endroits avec une plus grande perméabilité ne seront pas utilisables (difficulté pour les PMR de rentrer dans le véhicule).

La thématique sur la gestion des eaux de pluie a également été abordée. La Région sollicite une meilleure gestion des eaux de pluie et de ruissellement.

Monsieur Jaquemyns propose de repasser aux plans.

#### Premier tronçon :

Au nord, on reste avec un système de stationnement alterné avec une zone de stationnement à droite.

Après l'avenue Prekelinden, on bascule de l'autre côté pour le stationnement.

On retrouve des arbres tous les 4 emplacements de stationnement avec des arceaux vélos.

#### Second tronçon :

On arrive ensuite à une zone de plein pied jusqu'au square de Meudon.

Le projet prévoit le réaménagement de cette zone sous forme d'une agora.

Il a été demandé de pouvoir garder une petite capacité de stationnement sur le square Degroff et de conserver la rue Abbé de l'Epée à double sens. On abandonne donc le projet initial de sens unique dans la rue Abbé de l'Epée.

Il s'agit d'une zone totalement de plein pied.

L'Institut des sourds et muets a fait la demande de maintenir l'axe actuel de l'avenue Georges Henri devant leur établissement (pas de plateau). On restructure également les arrêts de bus.

Jusqu'au Pont-Levis, il y a peu d'impact à part la plantation des arbres.

#### Troisième tronçon :

A partir du Pont-Levis, on prévoit l'installation de trottoirs traversant.

Avant d'arriver à Van Meyel, le stationnement est prévu de l'autre côté.

Il est précisé qu'il n'y aura pas de croix de Saint-André devant l'école Van Meyel mais plutôt une barrière végétale.

Du côté de la Métairie, il n'y a pas de grand changement de prévu si ce n'est de redessiner la giration des véhicules.

Point important à souligner ; le projet prévoit le placement d'un plateau surélevé devant l'école Van Meyel pour sécuriser les abords de l'école et induire les automobilistes à ralentir.

Le projet prévoit également l'installation de trottoirs traversant entre la rue du Menuisier et la rue Timmermans.

Nous inversons la zone de livraison car nécessaire pour certains commerces. Après examen, nous proposons de mettre la zone de livraison de l'autre côté pour faciliter les livraisons. Nous avons prévu de mettre la zone de livraison au plus proche du square de Meudon mais il faut trouver une zone mutualisée pour un certain nombre de commerces donc elle va peut-être se décaler.

Voici quelques chiffres de comparaison avec ce qu'on avait proposé et après notre passage chez URBAN :

- 126 places de stationnement en voirie ; on va en garder 83 donc 66 pourcent de la capacité actuelle. La commune a la volonté de maintenir un minimum de stationnement et va donc insister auprès de la Région pour garder un certain nombre de places.
- 60 mètres d'espaces de livraisons à la place de 54 mètres.
- On passe de 33 arceaux vélos et un box de 5 places à 47 arceaux vélos et un grand box de 20 places supplémentaires.
- 39 arbres à la place de 8 arbres en sachant qu'un travail sera fait sur la déminéralisation du square Degroff.
- Les trottoirs sont élargis, jusqu'à 3,70 mètres à certains endroits.
- La largeur de la voirie entre 5,5 mètres et 6 mètres passe à 6,30 mètres.

En vient la grande question sur le choix du revêtement pour l'avenue Georges Henri :

Le Collège voulait une identité spécifique et s'est inspiré d'un revêtement qui existe déjà aux abords de la gare de Béthune.

Jouer sur des carreaux de tailles différentes rend le revêtement esthétique mais cela permet aussi de travailler avec les joints ; revêtement étudié pour être drainant.

Renvoi au plan sur la gestion des eaux de ruissellements : Le principe est de créer une dépression qui permet d'induire un mécanisme de récolte des eaux de pluie.

En termes d'ambiance végétale, le service des Espaces Verts a travaillé sur de nombreuses essences qui seront proposées en fonction de l'endroit où l'arbre sera planté. Arbres aux abords plus larges si possibilité sinon développement en terme de fuseau. L'objectif est d'avoir une variété différente d'arbres sur l'avenue Georges Henri.

Quelques illustrations sont présentées ; objectif au square Degroff d'avoir une agora pour profiter d'un moment d'arrêt agréable dans une ambiance végétale.

Monsieur Jacquemyns a demandé au service de travailler sur une dimension 3D car le Collège souhaitait montrer aux habitants à quoi pouvait ressembler le square.

Le projet prévoit le placement d'un abribus communal sans aucune publicité avec la traversée piétonne maintenue et des espaces déminéralisés. L'idée est d'avoir un espace public évolutif.

La simulation 3D montre à quoi ressemblerait l'entrée vers la rue Abbé de l'Épée. On peut y voir l'installation de bancs avec zones déminéralisées également et avec une éventuelle possibilité d'y placer encore un arbre.

Le croquis permet de visualiser aussi les places de stationnement et les arceaux vélos.

Une plaisanterie est lancée sur le choix des véhicules présents sur les plans. Le Bourgmestre précise que le choix sera porté sur des véhicules moins rapides la prochaine fois.

Une vidéo du square est ensuite projetée en précisant que l'idée est d'avoir plusieurs traversées permettant d'accéder facilement à la place.

Il est rappelé que l'idée du 3D a été mise en place pour permettre aux habitants de se projeter.

Monsieur Maingain estime que c'est l'occasion d'entamer un échange avec les habitants et leur propose de prendre la parole s'ils souhaitent poser des questions.

### **Réactions des habitants**

Question 1 : Les armoires des feux tricolores et autres cabines techniques ne sont visibles nulle part ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Les cabines ne sont pas mentionnées sur le plan. Cabines nécessaires et assez imposantes. Dans l'hypothèse où nous obtenons le Permis d'Urbanisme, la commune demandera aux sociétés de rationaliser, moderniser et réduire leurs infrastructures. La volonté est de réduire les armoires électriques au maximum mais il n'est pas possible de toutes les supprimer. Voilà pourquoi la commune travaille sur la largeur des trottoirs car il y a toujours un obstacle dessus.

Question 2 : Les arbres actuels du square Degroff seront-ils maintenus ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Ils ne seront pas tous maintenus car si nous voulons créer l'agora proposée, nous devrons peut-être nous séparer de certains arbres mais à vérifier avec le service des Espaces Verts.
- Réponse de Monsieur Laeckmann : L'intérêt du projet est de récupérer les eaux de pluie. Les cerisiers sont peu compatibles avec la noue.

Question 3 : Les boxes à vélos existants sont trop courts pour les longtails. Est-ce que le box à vélos prévu à la Métairie sera assez large ?

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : On devrait arriver à placer des vélos longtails dans le box à vélos de 20 places.

Question 4 : La STIB demande 6,50 mètres donc si la voirie est réduite à 6,30 mètres, les bus ne vont-ils pas encore devoir s'attendre ? Lors des réunions précédentes, on parlait d'augmenter d'un côté et de réduire de l'autre. Si les bus continuent à s'attendre, autant mettre la différence de cm dans les trottoirs et laisser la voirie à 6 mètres.

- Réponse de Monsieur Jacquemyns : Le gros point de difficulté est la taille de la voirie. Nous sommes en grande discussion avec URBAN et Bruxelles Mobilité car la volonté est de donner plus d'espace aux piétons tout en laissant la place aux voitures. La Région estime qu'avec 6,30 mètres, c'est suffisant. Nous sommes toujours en attente de l'avis de la STIB. Nous devons essayer de trouver la meilleure solution avec tous les intervenants.

- Réponse de Monsieur Maingain : 6,30 mètres permet en principe le déplacement de deux bus en même temps. Deux bus peuvent en effet se croiser à vitesse réduite mais doivent savoir bien viser donc c'est à eux à apprendre à faire des croisements maîtrisés.
- Réponse de Monsieur Denys : On prévoit d'augmenter les oreilles de trottoirs donc il n'y aura plus vraiment d'endroit où les bus pourront s'attendre.
- Réponse de Monsieur Maingain : Ils devront adapter leur conduite.
- Réponse de Monsieur Laeckmann : Le projet prévoit d'augmenter les trottoirs de minimum 20 cm (les trottoirs entre 1,50 mètres et 2,50 mètres deviennent des trottoirs entre 1,70 mètres et 3,70 mètres).

Question 5 : Félicitations pour le projet ambitieux sur les eaux pluviales. Revêtement perméable au niveau des zones de livraisons et parkings bus --> Quel type de revêtement avez-vous prévu ? Vous avez eu également une réflexion sur la récolte des eaux pluviales qui atterrissent vers les zones de stationnement. N'y a-t-il pas un danger de fragilisation des fondations pour les bâtiments à 1,70 mètres de façade ?

- Réponse de Monsieur Laeckmann : L'idée est de ne pas avoir de gestion intégrée des eaux de pluie sur l'ensemble de toute l'avenue ; avaloirs à certains endroits. La moitié de l'avenue sera déconnectée au niveau du square Degroff. Nous attendons encore les résultats des tests de percolation pour connaître la nature du sol mais il a l'air très sableux donc laisse passer l'eau de manière optimale. L'idée est de mettre un revêtement perméable au niveau du stationnement pour que l'eau s'infiltre avec petits grains mais PAS au niveau des zones de livraisons car pas assez solides et confortables. Nous avons demandé l'avis du facilitateur eau de Bruxelles Environnement qui a confirmé qu'il fallait un minimum de 1,50 mètres entre la façade et le stationnement pour éviter des infiltrations dans les caves.
- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Il est utile de préciser que les trottoirs de la voirie ne sont pas identiques hormis du côté de Van Meyel.
- Réponse de Madame Benyahia : La zone de stationnement pour laquelle une fondation perméable est prévue se trouve à minimum 1,70 mètres des façades et entre cette zone, c'est une fondation classique qui est mise en œuvre donc pas de risque d'infiltrations.

Question 6 : Il s'agit d'un très beau projet. Merci de rendre le quartier accessible aux habitants. Les quatre places de stationnement au niveau du square Degroff sont un coup de poing dans l'œil. Ne peut-on pas les supprimer ?

- Réponse d'un commerçant : Hors de question ! On supprime déjà 43 places.
- Réponse de Madame De Valkeneer : Nous avons tenté de créer un équilibre entre cette belle place et les commerces pour lesquels nous devons garder une capacité de stationnement. Nous avons vraiment essayé de tenir compte de toutes les contraintes et besoins de tous les usagers. Nous essayerons de défendre ces points de vue auprès de la Région lors de l'introduction du Permis d'Urbanisme.

Question 7 : Avez-vous prévu un aménagement particulier pour les personnes malvoyantes et PMR ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Les vieux trottoirs ne sont plus aux normes donc on va gagner en déplacement pour les malvoyants. Nous allons placer des dalles podotactiles et nous travaillons sur un trottoir à hauteur de voirie pour leur permettre de se déplacer plus facilement. Les priorités s'inversent avec le placement des trottoirs traversant ; les piétons sont prioritaires sur tout autre mode de déplacement. Nous avons étudié la possibilité de prolonger les trottoirs traversant mais au vu de la pente, ce n'est pas faisable. Les bordures sont également maintenues devant l'Institut des sourds et muets. Le quai de la STIB n'est pas aux normes mais nous allons travailler sur ce point afin qu'il soit au même niveau que les bus.



- Réponse de Monsieur Matgen : Présence de bordures, pas de plateau. Nous gardons la traversée piétonne avec système spécifique sur les feux.

Question 8 : Vous mentionnez que 40 % des visiteurs habitent le quartier. 60 % des visiteurs n'étant pas du quartier, il y a donc un besoin de stationnement place Degroff. La Région impose une diminution de 30 % des places de stationnement. Nous en sommes à 35 % de perte, n'est-il donc pas possible d'augmenter un peu les places pour arriver au 30 % ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Nous pouvons essayer d'optimiser les choses mais nous n'allons pas en gagner énormément. L'obligation de végétalisation de la Région, à savoir la mise en place d'un arbre tous les 20 mètres (1 arbre tous les 4 emplacements de stationnement), diminue mathématiquement le nombre de places du projet. Il y a quelques endroits où nous avons mis des arceaux vélos car il ne s'agit pas d'une vraie place de stationnement mais je vous rejoins sur la nécessité de garder une capacité de stationnement sur l'avenue en fonction du type de commerce fréquenté.
- Réponse de Monsieur Maingain : La Région a été radicale en ce qui concerne le square Degroff : plus aucune place de stationnement ! Un équilibre est à trouver, nous ne savons pas ce que la Région acceptera in fine mais nous tenterons de négocier. Nous avons étudié cas par cas, section par section ; nous ne pouvons pas tout supprimer car c'est nécessaire. Le Collège plaide pour des bornes arrêt-minute. Nous tenterons de négocier également sur base de réflexions en trouvant éventuellement un accord avec les exploitants de parking privés (notamment dans la rue Abbé de l'Épée). Il existe aussi quelques bâtiments annexes qui ne peuvent pas être convertis en logement donc pourquoi pas utiliser ces espaces pour des parkings vélos sécurisés à certaines heures en journée ; cela permettrait de compléter l'offre sur les vélos de plus grande dimension. Nous avons songé à certains bâtiments mais il n'est pas certain que les propriétaires acceptent nos propositions. Le bâtiment TWI (atelier protégé) va être délocalisé en périphérie mais l'affectation de ce bâtiment doit encore être définie.

Question 9 : Actuellement, plusieurs places de stationnement sont monopolisées par des mobylettes de livreurs de pizza. Si vous diminuez les places de parking, il ne faudrait pas que ces mobylettes s'étalent sur les places raréfiées. Il y a aussi plusieurs places de stationnement au niveau de l'Institut des sourds et muets ; seront-elles encore existantes avec ce projet ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : L'école des sourds et muets peut ou non garder ses espaces de stationnement car nous sommes dans le domaine privé donc nous ne travaillons pas sur cet aspect-là.
- Réponse de Monsieur Maingain : Pour les emplacements situés au niveau de l'école des sourds et muets, tout dépendra de l'évolution du bâtiment TWI qui va être réaffecté suite à son déménagement hors de la commune. Si ces emplacements diminuent, il y a un risque d'avoir plus de véhicules en voirie. Pour ce qui est des mobylettes de livreurs de pizza, la volonté principale est de les discipliner mais pas toujours disciplinables en soirée. Des contacts sont actuellement en cours pour les inciter à rationaliser leurs besoins réels (trop grand nombre de véhicules présents par rapport au nombre de livraisons effectives).

Question 10 : Qu'en est-il des panneaux publicitaires, étalages, terrasses, poubelles et autre mobilier qui envahissent les trottoirs ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Un fleuriste a reçu l'autorisation d'occuper un espace réduit et ce commerçant respecte le mètre imposé mais il est vrai que nous sommes parfois confrontés à des commerçants qui ne respectent pas les règles. Passage régulier des gardiens de la paix pour mener ce travail de longue haleine. Une fois que l'avenue sera rénovée, ce sera tolérance zéro.

Question 11 : Qu'en est-il du grand bâtiment vide square Degroff ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : Un Permis d'Urbanisme a été délivré pour la création d'un commerce. Il intégrera les lieux avant juin 2026.

Question 12 : Je suis néerlandophone. C'est une très belle présentation avec une amélioration pour les riverains et les piétons. L'avenue sera aussi plus belle mais je note beaucoup plus de cyclistes qui passent. Dans le projet, je constate seulement de la place pour les bus et les voitures. Ne peut-on pas réserver un espace pour les cyclistes en prévoyant une zone séparée dans l'avenue ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Nous n'avons malheureusement pas la largeur nécessaire. Même en supprimant tous les stationnements, nous n'avons pas de place pour faire une piste cyclable. Le cycliste doit prendre sa place dans le trafic. Il est préférable d'emprunter les itinéraires cyclables qui sont sécurisés comme c'est le cas dans l'avenue du Couronnement qui est une rue parallèle. Les comportements évoluent et changent ; petit à petit, beaucoup de conducteurs respectent les cyclistes. Il n'est de toute façon pas possible de faire un itinéraire cyclable sur toute l'avenue en matière urbanistique.
- Réponse de Monsieur Laeckmann : Pour l'aménagement, nous nous basons sur la SMV déterminée par Bruxelles Mobilité qui donne une hiérarchie de fréquentation des voiries. SMV la plus basse niveau vélo donc les vélos sont mixés à la circulation. Il y a néanmoins une nette amélioration pour les cyclistes dans ce projet : pictogrammes vélo pour montrer aux voitures que les vélos ont leur place, forte augmentation du stationnement pour vélos, arceaux, plateaux,...
- Réponse de Monsieur Matgen : Il est important de différencier le style de cyclistes. Il y a le cycliste de passage et le cycliste qui s'y rend pour faire ses courses, ce dernier peut prendre l'itinéraire annexe mais doit trouver des endroits où parquer son vélo.

Question 13 : Les revêtements de sol ne sont-ils pas glissants et du coup dangereux pour les personnes âgées ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : Le projet prévoit un revêtement de qualité à la fois esthétique et répondant à un certain nombre de normes pour éviter tout risque de glissade en cas de neige ou de pluie. Nous devons tenir compte de critères spécifiques pour éviter les chutes. Nous imposons donc certains critères techniques. Il s'agit de revêtements qui peuvent être placés dans des espaces publics et une attention particulière est portée à la sécurité des piétons.

Question 14 : Ma question concerne les deux roues. La dropzone actuelle du square Degroff pour les trottinettes sera-t-elle maintenue ? Est-ce qu'une attention particulière sera portée à ce genre de dropzone qui a tendance à déborder ?

- Réponse de Monsieur Jaquemyns : La zone de dépôt est maintenue sur le square Degroff. Ce sont des sociétés qui sont autorisées à exploiter la zone bruxelloise.
- Réponse de Monsieur Matgen : La Région tente de limiter les opérateurs. Des licences précédentes ont été perdues pour certains suite à un passage en justice. Une procédure judiciaire vient d'aboutir à une limitation à deux opérateurs. La dynamique sera donc meilleure.
- Réponse de Monsieur Maingain : Il s'agit de la sécurité publique. Le Procureur du Roi fait pression sur le législateur pour qu'on impose l'identification de l'utilisateur. La Conférence des bourgmestres pousse à l'identification certaine des utilisateurs. Le compteur continuerait à tourner pour l'utilisateur qui ne respecte pas. Ce serait un bon moyen de faire comprendre qu'il est important de respecter les limitations de zone.

Question 15 : Je vous remercie pour la qualité du travail mais moi aussi je regrette que 43 places passent à la trappe, encore 7 de moins. Est-ce que les places restantes seront de vraies places ou on les remplacera par la suite par des emplacements PMR ou des bornes ? Pourriez-vous nous donner plus de détails quant à la phase des travaux ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Il faudra peut-être encore localiser une ou deux places PMR. C'est certainement eux qui en ont besoin. Pour ce qui est du chantier, nous comptons travailler au maximum pendant les congés d'été pour perturber le moins possible l'activité. Il faut d'abord savoir quand nous recevrons le Permis d'Urbanisme. L'introduction de la demande du Permis d'Urbanisme est prévue début 2026. Nous espérons un accord après l'été 2026. Il y aura une enquête publique, une commission de concertation ainsi qu'un marché public qui prendra quelques mois. Nous espérons entamer les travaux durant l'été 2027. Nous commencerons par le haut de l'avenue. Pour le square Degroff, le chantier sera plus long donc à voir avec l'entreprise comment on peut travailler. Un autre chantier important risque de perturber le planning. En effet, les travaux relatifs à la transformation de l'ancien cinéma situé près de la rue Timmermans débiteront vers mars-avril et il est préférable de ne pas avoir un chantier de voirie en même temps qu'un chantier de construction. Nous commencerons donc bien par le haut de l'avenue et nous descendrons une fois que le chantier du cinéma sera terminé. Il y a beaucoup de projets à coordonner.
- Réponse de Madame De Valkeneer : Je me permets de revenir sur votre question relative à la perte de stationnement. Nous étudions la possibilité de transformer éventuellement les zones de livraisons en zone de stationnement après certaines heures. Lors de l'exécution du chantier, il faudra voir en fonction des commerces qui se sont installés.

Question 16 : Va-t-on maintenir le feu rouge devant l'école Van Meyel ?

- Réponse : OUI.

Question 17 : On remercie le Collège pour le projet d'attractivité mais qu'en est-il de la qualité des commerces et de ceux qui sont vides ?

- Réponse de Madame De Valkeneer : L'un de nos objectifs est la revitalisation commerciale. Depuis plusieurs années, la commune travaille pour remettre des commerces de qualité. Une taxe destinée aux commerces inoccupés a été mise en place donc une série de commerces vides retrouvent des locataires. Nous mettons également en place des primes à l'installation mais de qualité ; le mouvement est en cours. De grandes enseignes vont bientôt venir.

Question 18 : Les bancs proposés sur la place Degroff ne sont pas équipés d'accoudoirs. Dans l'idée d'une place conviviale, je ressens comme un mépris social. Ne pourrait-on pas utiliser autre chose que du mobilier hostile aux SDF ?

- Réponse de Monsieur Maingain : Il y a une personne sans abri et personne sans abri. Pas de situation uniforme. Au niveau de l'avenue Georges Henri, il y a des réseaux organisés d'Europe de l'Est bien connus des services de police. Cela dépasse notre capacité de gestion. Et puis, il y a des personnes confrontées aux aléas de la vie mais ce n'est pas avenue Georges Henri que nous les trouvons. Ces personnes-là sont connues et encadrées par la prévention. Les éducateurs de rue font un travail d'accompagnement de ces personnes, pour autant qu'elles acceptent, afin de créer une relation de confiance et d'entamer les démarches vers une adresse. Ces personnes sont parfois réticentes si nous ne proposons pas de logement sur WSL. C'est un travail de patience. La Région fait face à une croissance de personnes. Beaucoup de pression sur les associations, plus de soutien pour les médecins,...
- Ce n'est pas l'aménagement d'un banc qui détermine l'endroit des personnes ; elles veulent d'ailleurs souvent être discrètes. Nous ne sommes donc pas du tout dans une logique d'exclusion !

**Conclusion de Monsieur Maingain**

REMERCIEMENTS du bourgmestre.

APPLAUDISSEMENTS de l'audience.

Fin de la réunion à 21h20.