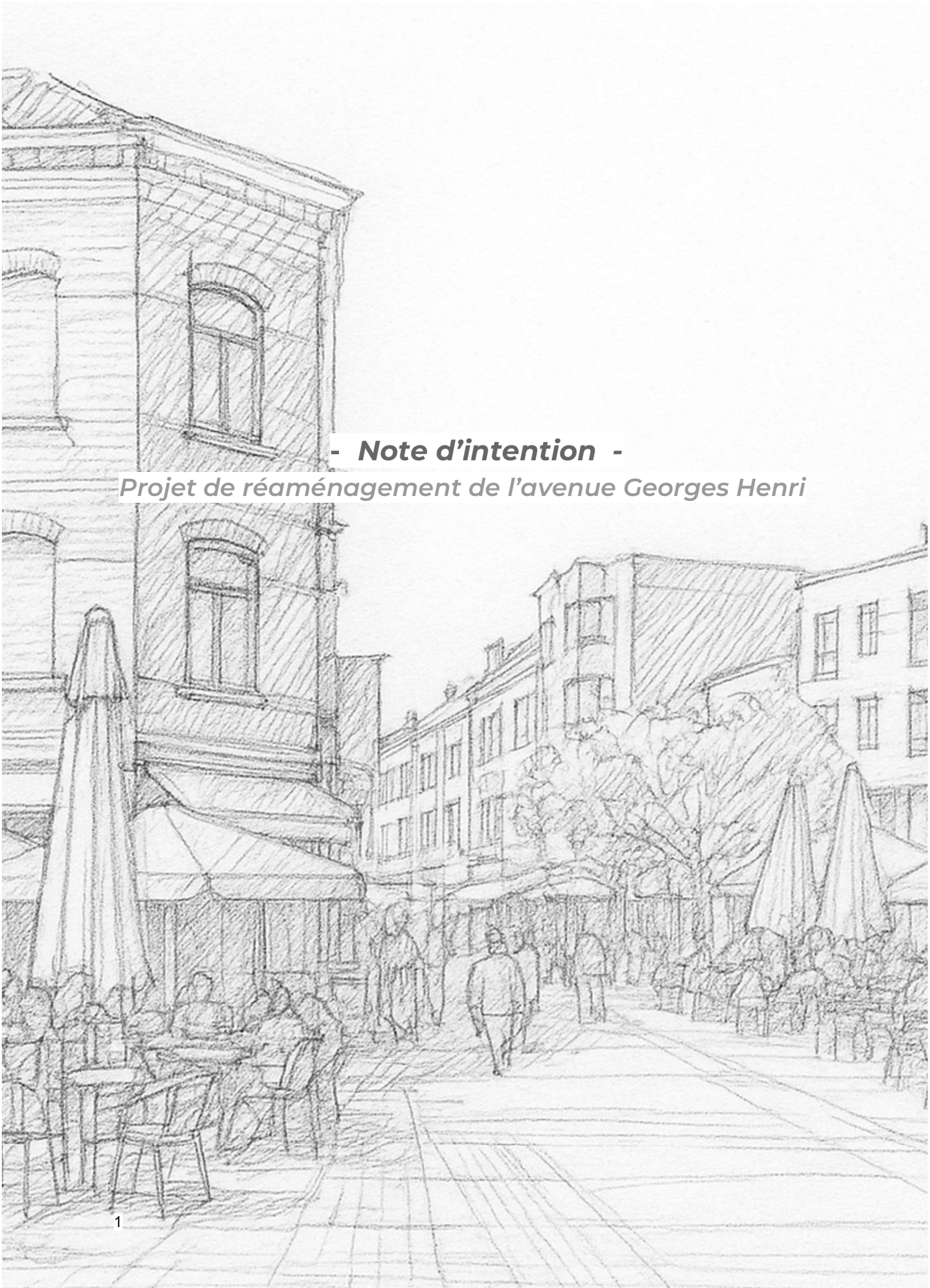

- Note d’intention -

Projet de réaménagement de l’avenue Georges Henri

Table des matières

Avant-propos 3
Demande 6
Objet de la demande 6
Périmètre d'intervention 8
Délimitation de l'intervention et analyse 9
Programme d'aménagement par tronçon 11
Tronçon 1 : boulevard Brand Whitlock → avenue du Prince Héritier 11
Tronçon 2 : avenue du Prince Héritier → rue du Pont-Levis (place J.B. Degroof) 12
Tronçon 3 : rue du Pont-Levis → square Meudon 14
Le parking de la Métairie (Van Meyel) 15
Aspects techniques et environnementaux 16
Stratégie de gestion des eaux pluviales et désimperméabilisation 16
Végétalisation et confort climatique 18
Revêtements et identité de l'avenue 19
Accessibilité et inclusion 21
Éclairage et mobilier urbain 22
Phasage et mise en œuvre 23
Conclusion 23
Figures et annexes 24

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Avant-propos

L'avenue Georges Henri est un des axes majeurs de la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Outre qu'il s'agit d'une des plus anciennes artères commerçantes de la commune, elle est également un important axe de passage entre les quartiers de la commune. Bon nombre d'habitants de notre commune fréquentent l'avenue Georges Henri et lui vouent un attachement particulier. Cet attachement passe par le développement d'une vie de quartier autour de cet axe, mais également par le développement d'une offre commerciale de qualité. Avec le temps, il a été constaté une transformation de l'offre commerciale dans cette avenue. Le développement de grands centres commerciaux a affaibli l'offre commerciale initiale. Dans le même temps, l'évolution de la société, des modes de déplacement, des modes de consommation, couplés à une prise de conscience dans le chef des clients des conséquences de la consommation sur le quotidien nous ont amenés à mettre en place un plan de revitalisation de l'avenue Georges Henri.

Un plan volontariste de revitalisation de cette artère commerciale a donc été élaboré qui tient compte de la nécessité d'avoir une offre commerciale de qualité, de redynamiser la vie de quartier, tout en offrant un aménagement public de qualité. Le Collège des bourgmestre et échevins de la commune de Woluwe-Saint-Lambert est convaincu – et les premiers résultats le démontrent – que la concrétisation des différentes phases du plan de revitalisation concourt à un changement durable de tout un quartier.

Le plan de revitalisation élaboré se compose de trois grandes phases :

- Phase 1 : acquisition et rénovation de certains immeubles : grâce notamment au droit de préemption dont la commune a bénéficié, le Collège a acquis au fil des années plusieurs bâtiments commerciaux pour les réhabiliter et permettre l'arrivée de nouveaux commerces tout en réintroduisant du logement de qualité aux étages de ces bâtiments. A titre d'exemple, on peut citer les adresses suivantes : 236, 265, 319, 328, 342 et 359.

- Phase 2 : renforcement du mécanisme des primes communales à l'embellissement des façades et création d'une prime impulsion : le Collège est convaincu que la qualité du bâti dans l'avenue Georges Henri concourt à son redéploiement. C'est pourquoi, le mécanisme des primes communales qui soutiennent la rénovation des bâtiments, la rénovation des enseignes commerciales a été revu avec une hausse des montants des primes octroyées. De plus, une nouvelle prime « impulsion » a été mise en place. Elle vise à octroyer jusqu'à 15.000 EUR à tout nouveau commerce qui s'implante ou à tout commerçant qui lance un nouveau projet commercial dans l'avenue Georges Henri. Outre ce mécanisme des primes, une cellule « Georges Henri » a été créée au sein des services communaux et est chargée d'accompagner les commerçants de cette artère. En 2025, le Collège a mis en place un système de couveuse commerciale qui permet à un commerce qui souhaite se lancer de bénéficier d'un espace commercial à prix avantageux afin de tester et développer son concept commercial.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

- Phase 3 : réaménagement de l'espace public : cette troisième phase est le cœur du projet pour lequel un permis d'urbanisme est sollicité. L'aménagement proposé répond à un besoin exprimé par les habitants et les commerçants de mieux intégrer les changements dans la fréquentation des enseignes commerciales. Il répond également à la préoccupation d'offrir des zones de convivialité et de rencontre entre les habitants du quartier. Il permettra également de mieux accompagner les nouveaux modes de déplacement sans pour autant en privilégier un mode plutôt qu'un autre.

Dans ce cadre, le Collège des bourgmestre et échevins, soucieux de renforcer l'attractivité de cette artère emblématique et de répondre aux nombreuses sollicitations de riverains désireux d'améliorer le confort et la mobilité active au sein de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, a mandaté le service de la Gestion de l'Espace Public pour mener une étude approfondie. Celle-ci devait intégrer les contraintes techniques ainsi que les attentes exprimées tant par les commerçants que par les habitants.

Ce projet d'envergure a été conçu et coordonné en étroite collaboration avec plusieurs services communaux, notamment le service Développement durable, Planification et Perspectives, le service de l'Urbanisme, le service de l'Expansion économique et le service de la Gestion du Patrimoine.

Le projet proposé a été pensé en tenant compte d'une vision d'ensemble de l'avenue Georges Henri. En effet, les réalités d'une partie de l'avenue ne sont pas celles d'une autre partie de l'artère commerciale. Le projet a été réfléchi sur trois grandes zones :

- La zone comprise entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue du Prince Héritier : il s'agit d'une partie de l'avenue composé d'une typologie de commerces particulière. Il s'agit de commerces qui sont fréquentés pour une période plus longue et/ou qui nécessitent d'être véhiculé pour y faire ses achats. En outre, cette partie de l'avenue Georges Henri présente une forte déclivité qui invite moins à la flânerie que dans les deux autres zones de l'avenue.

- La zone « Degroof », comprise entre l'avenue du Prince Héritier et la rue du Bois de Linthout/rue du Pont Levis : le point central de cette zone est la place J.B. Degroof que nous souhaitons aménager en un lieu convivial, déminéralisé et de rencontre. Dans le cheminement piétons, dès l'avenue du Prince Héritier jusqu'au square Meudon, la place du piéton est renforcée par une continuité piétonne dans tout l'axe de l'avenue Georges Henri (trottoirs traversants). En effet, outre le caractère plus plane de l'artère, l'offre commerciale se diversifie vers du commerce de proximité (fleuriste, magasin de décoration, petit horeca, etc.)

- La zone « Van Meyel », comprise entre la rue du Bois de Linthout/ rue du Pont-Levis et le square Meudon : cette zone est organisée autour du pôle scolaire de l'école communale Van Meyel ainsi que par les abords de la Métairie Van Meyel, patrimoine faisant partie du patrimoine historique de la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Il s'agit du tronçon de l'avenue où la densité commerciale est la plus forte, avec des commerces de bouche et de proximité (ex : boucherie, fromagerie, poissonnerie, vendeur de fruits et légumes, volailler, glacier, etc.). La continuité piétonne sera maintenue tout au long du cheminement. De plus, une attention particulière sera apportée aux abords de l'école Van Meyel.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

De manière générale, le projet proposé vise à améliorer la qualité des cheminements piétons, à renforcer l'offre de stationnement pour les vélos, tout en préservant certaines zones de stationnement nécessaires à l'activité commerciale. En outre, une attention particulière a été réservée à l'augmentation de la végétalisation de l'avenue Georges Henri par la plantation d'arbres tout au long de l'avenue, la création de zones déminéralisées aux abords de la place J.B. Degroof ou de la Métairie Van Meyel.

Une attention spécifique a également été réservée à la gestion intégrée des eaux de pluie.

En outre, le Collège souhaite donner une identité particulière à l'avenue Georges Henri. C'est pourquoi le choix d'un revêtement particulier spécifique à cette artère a été opéré.

Le projet a fait l'objet de présentations informelles auprès de plusieurs instances régionales, permettant de recueillir des avis préliminaires. Ces échanges ont constitué un socle utile pour construire une proposition cohérente et représentative des attentes locales. Urban, notamment, a participé à une réunion informelle de présentation du projet le 9 juin 2025.

Une réunion officielle de projet s'est déroulée le 3 octobre 2025.

Lors de l'élaboration du projet, d'autres partenaires ont également été associés, tels que l'Institut Royal des sourds, muets et aveugles (école présente dans l'avenue), la STIB et Bruxelles-Propreté.

Les commerçants, véritables moteurs de l'avenue, ont été associés dès les premières phases de la réflexion. Leur rôle structurant dans la dynamique locale justifiait pleinement leur implication. Une réunion de présentation leur a été dédiée le 3 juin 2025 (*pv de la réunion en annexe 1*). Au terme de cette réunion, les commerçants ont validé les grandes lignes directrices du réaménagement de l'avenue Georges Henri. Le 21 novembre 2025, le projet modifié a été présenté, à nouveau, aux commerçants au cours d'un petit-déjeuner thématique.

Enfin, les riverains ont été pleinement associés au processus via 4 réunions d'habitants organisées les 4 juin 2025, 2 septembre 2025, 27 novembre 2025 et 17 décembre 2025. Vous retrouverez l'ensemble des pv en annexe.

Les différentes consultations réalisées ont permis d'intégrer les observations formulées et de faire évoluer le projet de réaménagement de l'espace public de l'avenue Georges Henri vers un projet équilibré qui tient compte, d'une part, des contraintes techniques (voir ci-dessous) mais également des aspirations formulées par les riverains, les commerçants et les habitants de la commune de Woluwe-Saint-Lambert, premiers acteurs qui fréquentent l'artère commerciale.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Demande

Objet de la demande

Le présent projet vise à répondre aux faiblesses identifiées dans l'aménagement actuel de l'avenue Georges Henri, qui ne correspond plus aux besoins des usagers ni aux objectifs de la commune.

Trois grands axes guident la réflexion :

- le confort et la sécurité des usagers actifs,
- la gestion des eaux, la création d'espaces verts, la lutte contre les inondations et la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain.
- l'attractivité de l'avenue.

1) Le confort et la sécurité des usagers actifs

L'amélioration des conditions de circulation pour les usagers actifs dont les piétons, cyclistes et usagers des transports publics constitue une priorité de la commune.

L'avenue Georges Henri, d'une largeur totale de 12 m, impose une répartition fine entre trottoirs, voirie et stationnement. Les trottoirs existants (environ 2 m de chaque côté, (*voir figure 1*) ne permettent pas d'accueillir confortablement l'ensemble des piétons. Pourtant, l'avenue concentre près de 200 commerces (*figure 2*), générant une fréquentation élevée. Une enquête menée par hub.brussels en mai 2024 (*figure 3*) confirme que la marche à pied est la part modale prédominante pour se rendre aux commerces : 50 %, dont 40 % du quartier. On peut ajouter à cela que cette voirie, identifiée dans le plan régional de mobilité comme smv piéton "PLUS", induit un aménagement qui doit être le plus confortable et qualitatif possible pour les piétons. Un aménagement axé sur le confort et la sécurité du piéton est primordial.

La chaussée, comprise entre 5,50 m et 6,00 m (*figure 1*), est étroite au regard de l'importante fréquentation des transports en commun, qui représentent environ 28 % de la part modale (*figure 3*). Il est essentiel de préserver cette part modale, qui contribue à limiter l'usage de la voiture, encore significatif (15 %). On observe des problématiques dans la fluidité de leurs déplacements surtout en remontant après la place J.B. Degroof, où l'on observe fréquemment des bus qui n'arrivent pas à se croiser et qui doivent s'attendre au carrefour. Il est important de garantir à la STIB et aux usagers une vitesse commerciale améliorer afin d'encourager cette part modale. Notre objectif est donc de se conformer à la demande d'Urban, d'avoir sur l'ensemble de l'avenue, une largeur de chaussée de 6,30 m minimum (filets d'eaux compris).

Concernant le vélo, la part modale reste faible (5 %). Plusieurs facteurs l'expliquent : la densité du trafic qui décourage la pratique cyclable, la présence des ICR 2 et 11 qui offrent une alternative de qualité via l'avenue du Couronnement (*figure 4*), l'absence d'aménagements adaptés pour les accueillir et la faible offre en stationnement vélos, y compris vélos-cargos.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Ces quelques contraintes influencent cette faible fréquentation cycliste, mais le projet vise à améliorer les conditions de circulation et de stationnement vélo. Même si l'avenue est classée comme voirie vélo "QUARTIER" dans le SMV Goodmove, il apparaît pertinent de renforcer son accessibilité cyclable et son offre en stationnement.

2) La gestion des eaux et de l'environnement

L'analyse de la situation actuelle met en évidence une imperméabilisation très importante de l'avenue ainsi qu'une faible présence d'arbres en voirie. Cette configuration accentue l'effet d'îlot de chaleur (*figure 5*), préjudiciable à l'activité commerciale.

L'aire d'intervention (y compris le parking de la Métairie) couvre **14.664** m². Aujourd'hui, seuls **533** m² sont perméables (soit 4 %), concentrés place J.B. Degroof et dans le parking de la Métairie. Aucune surface semi-perméable n'existe, et seuls **8** arbres sont recensés en voirie. Ainsi, **96** % de l'espace d'intervention est imperméable.

Le projet vise à augmenter significativement les surfaces perméables et la végétalisation sur l'ensemble de l'avenue.

Ces améliorations s'inscrivent dans la stratégie définie par le manuel de l'espace public élaboré par Urban en 2024, un des outils de référence utilisé pour la conception du projet. L'avenue Georges Henri y est décrite comme une centralité et un abord d'école (*figure 6*). Dès lors, le projet s'est inspiré des exemples de centralités et d'abords d'école de 7-13 m, axés sur le piéton.

Conformément aux prescriptions du manuel, l'objectif a été d'atteindre au minimum **10** % de surfaces déminéralisées sur l'ensemble du projet, afin d'augmenter significativement l'infiltration des eaux et d'améliorer le confort climatique.

3) L'attractivité de l'avenue

La redynamisation de l'avenue Georges Henri dépasse la seule question de l'aménagement. Une rue commerçante doit aussi attirer par la qualité et la diversité de ses commerces.

Selon les données de hub.brussels (avril 2024, *figure 7*), l'avenue se compose principalement de :

- 26 % de commerces horeca et divertissement,
- 23 % de services,
- 19 % de commerces de produits du quotidien,
- le reste se répartissant entre loisirs, équipement de la maison et transport, soins de la personne.

Malgré cela, 13 % des cellules commerciales sont inoccupées, soit 26 commerces. L'avenue bénéficie d'une diversité intéressante, mais attire surtout une clientèle de proximité à statut socio-économique élevé, venant pour de petits achats ponctuels ou pour profiter de l'offre horeca.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Le Collège des bourgmestre et échevins mène depuis plusieurs années une politique de redynamisation de l'offre commerciale dans l'avenue Georges Henri. Grâce à un droit de préemption concédé par la Région, le Collège a pu acquérir des bâtiments et mener une politique d'investissements dans la réhabilitation des surfaces commerciales ainsi que des logements aux étages. Outre ces investissements, le Collège a mené une recherche d'enseignes commerciales de qualité à installer dans l'avenue. En outre, un récent mécanisme de couveuse d'entreprise vient d'être mis en place et rencontre un succès immédiat par l'intégration d'une nouvelle enseigne commerciale dans l'avenue Georges Henri.

Dans ce contexte, la suppression totale du stationnement n'est pas envisageable :

- Les consommateurs de l'avenue dépendent en partie de l'accessibilité en voiture, avec une part modale de 15%, non négligeable.

- Le stationnement riverain doit être garanti, compte tenu de la très faible proportion de garages privatifs.

De plus, une étude menée par le bureau Agora en mai 2023 montre qu'un report complet du stationnement vers les voiries adjacentes est impossible. Une étude initiale (Stratec, septembre 2020) a conclu qu'il n'est pas pertinent de construire un parking souterrain sous le terrain de la Métairie Van Meyel.

L'objectif fixé par la commune est donc de réduire de **34** % l'offre de stationnement tout en préservant une capacité suffisante pour les riverains et les clients. Cette diminution s'inscrit parfaitement dans les objectifs régionaux, qui visent une réduction d'environ **20** % du stationnement dans les nouveaux aménagements.

Périmètre d'intervention

Dans cette première phase d'étude, nous nous sommes concentrés sur le tronçon compris entre le boulevard Brand Whitlock et le square Meudon non-inclus. Ce tronçon a été mis en évidence sur le PRAS et dans le PPAS (*voir figure 8 et figure 9*).

Pourquoi ce tronçon ?
Il s'agit de la portion la plus vivante et la plus attractive de l'avenue, représentant des enjeux majeurs pour la commune et son attractivité. Sa typologie est également très différente de celle comprise entre le boulevard Brand Whitlock et la rue de Linthout, ce qui justifie un traitement distinct. En effet, sur cette autre portion, la densité commerciale est plus faible, il n'existe pas de desserte de transport en commun et les problématiques de livraison y sont plus marquées. Ces éléments expliquent la différence de traitement entre les deux parties de l'avenue. Une étude est d'ailleurs en cours afin de réaménager également le tronçon supérieur.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Délimitation de l'intervention et analyse

Notre analyse s'est opérée à une échelle macro. Trois tronçons distincts ont été identifiés sur base de leur nature commerciale, de leur topographie et de leurs fonctions :

1. **Du boulevard Brand Whitlock à l'avenue du Prince Héritier** ;
2. **De l'avenue du Prince Héritier à la rue du Pont-Levis**, incluant la place J.B. Degroof ;
3. **De la rue du Pont-Levis au square Meudon** (le square n'est pas inclus car déjà réaménagé dans le passé).

Tronçon 1 : boulevard Brand Whitlock → avenue du Prince Héritier

Cette portion compte **58 commerces**. Sa spécificité réside dans une répartition particulière :

- 27 % horeca et divertissement,
- 22 % commerces de produits du quotidien,
- 22 % de services,
- 15 % commerces liés à l'équipement de la maison et au transport,
- 7 % de loisirs,
- 5% d'équipement de soins de la personne.

On observe dans ce tronçon une plus forte proportion de commerces liés à l'équipement de la maison, celle-ci influence le comportement des usagers, qui privilégient ici l'usage de la voiture.

La topographie accentue ce phénomène : à partir du numéro 303 de l'avenue (au niveau du commerce Lits), une pente importante se développe, atteignant près de 6 % par endroits (*voir plans de situation existante*). Cette déclivité constitue un frein pour les piétons, en particulier pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Ce tronçon est ainsi moins fréquenté par les usagers actifs en comparaison avec les autres parties de l'avenue.

Le traitement proposé a donc été adapté afin de répondre aux besoins spécifiques des riverains et usagers qui y circulent.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Tronçon 2 : avenue du Prince Héritier → rue du Pont-Levis (place J.B. Degroof)

Ce tronçon constitue l'un des points centraux du projet.

La place Degroof, malgré son potentiel, est aujourd'hui faiblement fréquentée et peu attractive. Pourtant, elle bénéficie de plusieurs atouts :

- un hub de mobilité combinant stationnement, arrêts de bus (lignes 27 (61 à partir du mois de mars 2026), 28 et 81), arceaux vélos et zone de dépôt
- la présence de commerces et d'établissements horeca (dont le *No Name Café*),
- la valeur patrimoniale et architecturale de l'Institut Royal des sourds, muets et aveugles.

Malgré ces éléments, l'espace n'est pas aménagé pour accueillir le public. La zone engazonnée et les cerisiers ne procurent pas d'ombre suffisante, ni un cadre réellement agréable. Cette zone centrale ceinturée d'asphalte et de stationnement n'est pas propice au repos ni à la contemplation.

Le projet vise donc à **revaloriser la place** par :

- une déminéralisation et une végétalisation maximales, une opportunité importante à saisir compte tenu de la topographie en cuvette de cette place. Nous développerons plus tard dans un chapitre dédié la stratégie de gestion des eaux de pluie sur ce tronçon.
- l'installation d'assises confortables,
- la possibilité d'accueillir ponctuellement des événements. Depuis plusieurs années, un marché de Noël a été créé place J.B. Degroof ainsi que des animations musicales au moment de la Fête de la musique.
- Faire de cet espace central une zone de rencontre de plain-pied.

La mise en valeur de l'Institut et le renforcement de la fonction de hub de mobilité sont également essentiels. Enfin, en raison de la proximité immédiate de l'école, un soin particulier doit être porté à la sécurisation des abords pour les piétons et cyclistes.

Tronçon 3 : rue du Pont-Levis → square Meudon

Ce tronçon constitue l'espace le plus fréquenté et le plus animé de l'avenue. On y dénombre environ **55 commerces** répartis comme suit :

- 33 % horeca et divertissement,
- 22 % de services,
- 18 % commerces de produits du quotidien,
- 16 % d'équipement de soins de la personne.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

- 7 % de loisirs,

- 4 % commerces liés à l'équipement de la maison et au transport, (contre 15 % dans le tronçon 1).

Cette composition commerciale traduit une dynamique orientée vers la convivialité et les loisirs. La fréquentation piétonne y est particulièrement forte avec une moyenne de **4000** piétons par jour (comptage réalisé par hub.brussels sur le période de janvier 2023 à octobre 2024) renforcée par :

- la connexion directe avec le square Meudon, lieu d'accueil d'événements et d'horeca, hub de mobilité, etc.

- la proximité de l'entrée du parc Georges Henri, très fréquenté par les familles.

La topographie joue ici un rôle favorable : contrairement au tronçon 1, la pente longitudinale ne dépasse pas 2,5 %, rendant l'espace accessible et agréable à parcourir. Cette caractéristique permet d'imaginer un aménagement centré sur le piéton et son confort. Tout en réduisant le stationnement de manière significative.

Conclusion

L'analyse de ces trois tronçons met en évidence leurs spécificités en termes de commerces, de mobilité, de topographie et de fréquentation. Cette approche a permis de développer un programme adapté aux réalités de terrain, intégrant :

- les habitudes de consommation,

- la mobilité et l'accessibilité,

- la gestion des eaux et l'environnement,

- le confort et la sécurité des usagers.

Programme d'aménagement par tronçon

Tronçon 1 : boulevard Brand Whitlock → avenue du Prince Héritier

Comme exposé au chapitre précédent, la typologie commerciale, la topographie et la largeur de voirie imposent la mise en place d'un programme clair et ciblé, répondant aux problématiques identifiées tout en respectant les prescriptions régionales et les recommandations issues du Manuel de l'espace public.

Le programme pour ce tronçon prévoit :

- Une chaussée élargie à 6,3 m (filets d'eau compris) afin de se conformer aux demandes d'Urban et améliorer la fluidité pour les lignes de la STIB. Cet élargissement vise à garantir une vitesse commerciale optimale, rendant les trajets en bus plus performants.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

- La perméabilisation des zones de stationnement grâce à un revêtement à joints ouverts. Cette mesure s'inscrit dans la logique des aménagements de type « centralité » recommandés par le Manuel de l'espace public. L'objectif est d'atteindre un minimum de **10** % de surfaces perméables sur l'ensemble du projet. Au vu de la faible largeur de l'alignement, il a été proposé de disposer de manière alternée le stationnement. Ce qui permet d'avoir un trottoir d'un côté qui varie de 1,7 m (lorsqu'il y a présence de stationnement) à 3,7 m sans stationnement. Le trottoir opposé quant à lui, conserve une largeur de 2 m. (*voir les plans du projet*).

- La végétation, actuellement inexistante, sera renforcée par la création de fosses de plantation. Afin de limiter la perte de places de stationnement, seules les zones les plus adaptées seront utilisées. Six nouveaux arbres seront plantés sur cette section.

- Un revêtement identitaire, appliqué sur l'ensemble de l'avenue Georges Henri, garantissant un confort optimal pour tous les usagers et marquant l'identité piétonne renforcée de l'axe.

- Des pictogrammes vélo marqués aux carrefours afin de sensibiliser les automobilistes à la présence des cyclistes. L'étude de faisabilité d'une bande cyclable (ou suggérée) a conclu à son impossibilité, la largeur de voirie étant trop limitée pour répondre aux normes du vade-mecum de Bruxelles Mobilité. À la suite de la réunion avec Urban du 3 octobre 2025, ce service a proposé, *a minima*, la mise en œuvre de simples chevrons marquant un itinéraire cyclable suggéré. Nous avons décidé de ne pas mettre en place cette mesure pour la simple raison que nous ne plaçons de chevrons qu'en présence d'un ICC. Pour une raison de clarté et d'homogénéisation de la signalisation au sein de notre commune, il ne nous semble pas judicieux de réaliser ces marquages. En outre, l'itinéraire cyclable régional (2b) se situe sur l'avenue du Couronnement, parallèle à l'avenue Georges Henri. Il s'agit d'un itinéraire spécialement conçu pour les cyclistes dans une voirie bien moins fréquentée que ne l'est l'avenue Georges Henri. Il n'est pas cohérent de prévoir un nouvel itinéraire cyclable sur l'avenue Georges Henri. Cependant, il est important de souligner aux conducteurs de véhicules la présence potentielle de cyclistes sur l'avenue Georges Henri.

- La mise aux normes des passages piétons, avec abaissement des bordures à 0 et placement de dalles podotactiles, conformément au vade-mecum de bonnes pratiques.

Ce programme est représenté en plan. Nous avons cherché à trouver un équilibre entre les contraintes du terrain, le comportement des usagers et les prescriptions régionales.

<u>Tronçon 2 : avenue du Prince Héritier → rue du Pont-Levis (place J.B. Degroof)</u>

Ce tronçon correspond au cœur de l'avenue. Sa centralité, sa topographie douce, son bâti remarquable et sa fonction commerciale en font une opportunité unique de créer un espace public multifonctionnel, à la fois apaisé, végétalisé et propice aux rassemblements.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Cet espace a été pensé comme une bulle urbaine : un lieu de pause pour les usagers du quotidien, mais aussi un espace événementiel ponctuel favorisant les interactions sociales.

Le programme prévoit :

- La création d'une zone apaisée centrée devant l'Institut, matérialisée par :
    - un revêtement asphalté avec pictogrammes colorés pour signaler aux automobilistes qu'ils entrent dans une zone sensible, tout en conservant les arrêts de bus 27, 28 et 81 (remis aux normes de la STIB). (*voir plans du projet*).
    - Suite aux contacts pris avec la direction de l'Institut des sourds, muets et aveugles, le niveau de la chaussée de l'avenue Georges Henri reste au niveau actuel. En effet, selon eux, les enfants malvoyants utilisent la bordure du trottoir comme ligne guide naturelle. Nous avons donc abandonné l'idée de créer, au droit de l'Institut, un grand plateau où tout aurait été de même niveau. Des contacts avec la STIB confirment également cette mesure en vue de la remise aux normes des arrêts.
    - une zone de rencontre de plain-pied couvrant le cœur de la place, accessible depuis l'avenue Georges Henri pour rejoindre la rue Abbé de l'Épée ou pour faire demi-tour. Cette disposition permet de libérer de l'espace piéton devant les commerces et d'apaiser l'espace central.
- Suite aux remarques des habitants du quartier, une offre en stationnement minimale de 4 places a été prévue. Comme nous sommes en zone de rencontre, une signalisation adaptée sera prévue afin de marquer les places, conformément au Code de la route.
- Un espace central multifonctionnel de **210** m², aménagé comme une agora composée d'assises continues sur le pourtour, propice au repos et aux événements festifs.
- Une augmentation significative des surfaces perméables et arborées :
    - **296** m² de surfaces perméables et **27** m² en semi-perméables (contre **213** m² de gazon existant).
    - Plantation de **19** arbres (contre **7** existants qui seront retirés).
- Le renforcement du hub de mobilité : conservation et remise aux normes des arrêts de bus, réorganisation de la zone de dépôt et placement de **6** arceaux vélos au centre de la place. L'ensemble du tronçon sera équipé de **13** arceaux vélos au total contre 7 actuellement.
- Un traitement renforcé des traversées piétonnes et des abords de l'Institut, afin de sécuriser les enfants et usagers actifs.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

- Le placement de barrières type croix de Saint-André avec balconnières fleuries aux abords des passages piétons, conformément aux recommandations d'Urban (minimum 1,70 m de trottoir libre conservé au droit des façades).

Ce programme, détaillé en plan, vise à transformer la place J.B. Degroof en un incontournable de l'avenue Georges Henri, conciliant confort, attractivité et identité locale.

Tronçon 3 : rue du Pont-Levis → square Meudon

Ce tronçon constitue l'autre cœur de l'avenue, le plus fréquenté et le plus vivant, porté par une forte densité commerciale (horeca, services, divertissement) et sa proximité directe avec le square Meudon et le parc Georges Henri. Sa topographie douce (pente max. 2,5 %) le rend particulièrement propice à la déambulation.

Le programme prévoit :

- Une chaussée élargie à **6,3** m (filets d'eau compris) suite aux échanges avec Urban (*voir plans du projet*).

- La perméabilisation des zones de stationnement (revêtement à joints ouverts), avec un large trottoir continu compris entre **1,7** - **3,7** m du côté pair, libéré des alternances de stationnement. De l'autre côté, le trottoir est maintenu à **2** m. Les intersections avec les rues adjacentes seront traitées avec des trottoirs traversants, adaptés à la topographie douce et par le fait que nous sommes en présence majoritairement de sens unique sortants. Dans le tronçon 1, la pente importante et les voiries adjacentes en double sens ne favorisent pas la mise en œuvre de ce genre de dispositif.

- La création d'une placette devant l'école Van Meyel, sous forme d'un plateau surélevé conforme aux normes STIB (rampe de 2,5 m de longueur). L'espace sera sécurisé par :

    - une grande fosse de plantation du côté de l'école Van Meyel (avec **2,6** m de passage libre au droit des façades),

    - des barrières croix de Saint-André avec balconnières du côté opposé et à proximité des traversées piétonnes. La mise en œuvre de pictogrammes didactiques au niveau du plateau sera également réalisée pour inciter les automobilistes à être prudents.

- La plantation de **11** arbres supplémentaires (hors parking de la Métairie), intégrés dans de grandes fosses de plantation.

- La mise en place d'un revêtement identitaire commun à l'ensemble de l'avenue, garantissant confort et lisibilité pour les piétons.

- Un marquage vélo aux carrefours pour renforcer la sécurité des cyclistes.

- La mise aux normes des passages piétons (bordures abaissées à 0 et dalles podotactiles).

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Ce programme est détaillé en plan. Il vise à créer un espace convivial et apaisé, centré sur le piéton, tout en sécurisant particulièrement les abords de l'école Van Meyel et en renforçant l'attractivité commerciale du bas de l'avenue.

Le parking de la Métairie (Van Meyel)

Notre réflexion s'est également portée sur le parking de la Métairie, situé en face de l'école Van Meyel. Bien qu'il s'agisse de parcelles privées communales (référence : 00G050, 00E047), et donc indirectement intégrées à l'espace public, ce site constitue un point stratégique pour la centralisation du stationnement. Il dispose en effet d'une capacité de **42** places de voitures, complétées par la présence d'arceaux vélos ainsi qu'un box à vélos fermé.

Le parking accueille également une plaine de jeux / cour de récréation utilisées par les enfants de l'école. Cet espace, sécurisé par une haie, est installé au centre du site. En façade rue, on retrouve la présence d'une friterie, ainsi qu'un point de collecte de déchets comprenant trois bulles à verre et une bulle à vêtements hors sol.

Ces différents éléments ont conduit à intégrer ce site dans notre réflexion afin d'en améliorer les abords et de renforcer ses fonctions. De plus, étant situé au même niveau que la placette imaginée devant l'école Van Meyel, il était essentiel d'inclure cet espace dans la conception globale des abords scolaires afin de compenser les manques liés à la faible largeur de l'alignement.

Programme d'aménagement

Le projet pour le parking de la Métairie se décline autour des axes suivants :

- Sécurisation des enfants : actuellement, la configuration du parking permet aux automobilistes, via l'unique entrée/sortie centrale (IN/OUT), de circuler en boucle à l'arrière du site. Cette organisation génère des situations dangereuses pour les enfants traversant entre les deux écoles. Des casse-vitesses avaient été installés par le passé, mais ils n'ont pas suffi à réduire les comportements à risque.
  Il est donc proposé de créer deux accès distincts, une entrée et une sortie en façade rue et en plaçant des obstacles, supprimant ainsi la possibilité pour les véhicules d'effectuer le tour complet du parking. Cette mesure réduit significativement le risque pour les enfants à l'arrière de la Métairie (*voir plans du projet*). Un accès à l'arrière du parking sera néanmoins maintenu mais sécurisé par des bollards amovibles permettant au SIAMU d'accéder aux bâtiments situés à l'arrière de la zone de jeux.

- Renforcement de la mobilité active : la réorganisation des accès est l'occasion de prévoir l'installation de **13** arceaux vélos à proximité immédiate de l'entrée et de la sortie. Nous prévoyons également de remplacer le box vélo 5 places existant par un box vélo XL de 20 places. *(voir plan du parking de la Métairie)*

- Gestion des déchets : en collaboration avec l'Agence Bruxelles-Propreté, il a été étudié la possibilité de remplacer les bulles hors-sol par des bulles enterrées, tout en garantissant l'accessibilité pour les véhicules de collecte au sein du parking (giration prévue).

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

- Réduction du stationnement : conformément à l'objectif régional de diminution au minimum de **20** % de l'offre de stationnement, le projet prévoit la suppression de **14** places au sein du parking. Cet espace libéré sera affecté à la plantation, à la sécurisation des cheminements et à l'aménagement de zones de manœuvre.

- Suppression de la friterie : pour permettre la réalisation de la nouvelle sortie et l'implantation des arceaux vélos, il est prévu de démonter la friterie existante.

Il nous paraissait indispensable d'intégrer ce parking dans le périmètre d'intervention. Il représente en effet un lieu stratégique de convergence entre deux établissements scolaires, combinant des fonctions de stationnement, de mobilité douce et de services de proximité pour l'ensemble du quartier.

Aspects techniques et environnementaux

Stratégie de gestion des eaux pluviales et désimperméabilisation

La gestion des eaux de pluie constitue un enjeu majeur dans le cadre du réaménagement de l'avenue Georges Henri, en lien direct avec le phénomène d'îlot de chaleur urbain particulièrement marqué sur cet axe. Notre réflexion s'est appuyée sur les recommandations du Manuel de l'espace public, qui recommande de mettre en œuvre **10** % de surfaces perméables pour ce type de projet, notamment au droit des abords d'écoles et des centralités à vocation piétonne.

Dès lors, nous avons veillé, tout au long du tracé, à intégrer des dispositifs permettant de collecter et d'infiltrer les eaux pluviales par le biais d'aménagements spécifiques :

- Zones de stationnement semi-perméables : réalisées en dalles béton à joints ouverts (joints de 6mm). Ce dispositif, par un jeu de pentes, permet de rediriger les eaux de ruissellement issues des trottoirs vers les surfaces de stationnement drainantes. Sur l'ensemble de la voirie, 10 points de sondage ont été pris par l'entreprise Solor, confirmant la possibilité de réaliser ces dispositifs infiltrants en stationnement.

- Fosses de plantation au niveau du trottoir : également par un jeu de pentes, elles recueillent les eaux pluviales provenant du trottoir. Situées dans la continuité des zones de stationnement, les plantations ne rentreront pas en conflit avec les impétrants situés en trottoir.

- Avaloirs classiques : ils assurent la collecte des eaux de la chaussée et, si besoin, du trottoir ou des zones de stationnement s'il y a saturation.

La question de la GIEP

La possibilité de mettre en œuvre une Gestion Intégrée des Eaux Pluviales (GIEP) a également été étudiée.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Compte tenu des nombreuses contraintes et de la topographie exigeante, en particulier sur le tronçon entre le boulevard Brand Whitlock et l'avenue du Prince Héritier, son déploiement sur l'ensemble du périmètre d'intervention s'avère impossible.

L'étude conjointe de Bruxelles Environnement et du bureau Infra confirme ce constat : le relevé cartographique des zones à potentiel de déconnexion classe l'avenue Georges Henri parmi les axes « difficiles à déconnecter », à l'exception notable de la place J.B. Degroof, identifiée comme présentant un potentiel « moyen ». Cette spécificité nous a conduits à approfondir la réflexion sur ce site stratégique. (*voir figure 10*)

Focus sur la place J.B. Degroof

La place J.B. Degroof constitue l'opportunité la plus pertinente pour développer la gestion intégrée des eaux pluviales, et ce pour plusieurs raisons.

- Une topographie favorable : située au centre de l'avenue Georges Henri, la place se trouve à la jonction de deux tronçons aux typologies contrastées. À proximité immédiate de l'Institut Royal des sourds, muets et aveugles, elle marque également le point le plus bas de l'avenue, comme le confirme la carte des aléas d'inondation (*voir figure 11*). Les eaux de ruissellement provenant à la fois du boulevard Brand Whitlock et du square Meudon convergent naturellement vers cet espace en cuvette.

- Un emplacement stratégique : la centralité de la place en fait un site privilégié pour capter et gérer les flux d'eaux pluviales à l'échelle de l'avenue.

Le projet d'aménagement intègre dans sa stratégie de déconnexion environ **700 m²** de surface enrobée. Ces eaux de pluie sont dirigées par la pente naturelle vers le point bas de la chaussée. A ce point bas se trouve la bouche d'un aquadrain à pente qui va rediriger les eaux vers une noue paysagère. *(voir plan de l'aménagement à Degroof)*

La noue est dimensionnée pour prendre en charge un **épisode pluvieux centennal d'une durée de 30 minutes**, correspondant à un volume de ruissellement estimé entre **20 et 23 m³**. Ce volume est temporairement stocké au sein de la noue, dont la surface au sol est de **72,6 m²**, nécessitant une hauteur d'eau d'environ **30 cm** pour l'événement de référence notre noue sera dimensionnée en conséquence.

Le sol en place présente une bonne perméabilité mesurée de **$K = 7{,}97 \times 10^{-5}$ m/s**, ces mesures proviennent d'une étude réalisée par l'entreprise Solor. Ces chiffres sont compatibles pour une infiltration progressive des eaux stockées. La noue assure ainsi une fonction de volume tampon, permettant l'infiltration naturelle de l'eau après l'événement pluvieux, sans rejet vers le réseau d'égouttage public.

Par ailleurs des zones distinctes de la noue sont prévues au niveau de la place, ces zones vertes serviront également à récolter au maximum les eaux pluviales du trottoir.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Tableau récapitulatif sur l'ensemble du périmètre d'intervention

Objet	Situation existante	Situation projetée
Air d'intervention (m²)	14.664	14.664
Surface de pleine terre (m²)	533	895
Surface semi-perméable (m²)	0	750
Surface imperméable (m²)	14.133	13.019
Pourcentage de zone imperméable (%)	96	89
Pourcentage de zone perméable/semi-perméable (%)	4	11

Végétalisation et confort climatique

Dans la continuité du chapitre consacré à la gestion des eaux pluviales, la réflexion s'inscrit également dans une stratégie globale de réduction du phénomène d'îlot de chaleur urbain observé sur l'avenue Georges Henri. À cet effet, la commune a prévu un déploiement significatif de plantations d'arbres sur l'ensemble du projet.

Les essences retenues ont été sélectionnées en fonction de deux critères principaux :

- Les contraintes spatiales, notamment l'alignement réduit de **12** m, qui imposent le choix d'arbres à couronne relativement étroite. Des sujets à large couronne sont prévus aux endroits où la largeur est plus importante comme place J.B. Degroof
- , au parking Van Meyel ou au croisement de certaines rues. Les essences sont diversifiées et non mono-spécifiques.
- Leur résilience physiologique, garantissant une bonne adaptation aux conditions urbaines et aux évolutions climatiques.
- Des sujets adaptés lorsqu'ils se situent dans la noue paysagère de Degroof.

Ainsi, dans l'axe de la voirie, seront privilégiées des essences diversifiées telles que *Carpinus betulus 'Frans Fontaine'*, *Betula pendula 'Fastigiata'*, ou encore *Crataegus monogyna 'Stricta'*... Dans des espaces plus ouverts — comme la place Degroof, le parking de la Métairie ou certaines « oreilles » de trottoir — il sera possible d'intégrer des espèces de plus grand développement telles que *Ginkgo biloba, Gleditsia triacanthos, Quercus ilex* ou *Paulownia tomentosa*...

Au-delà de la strate arborée, l'aménagement prévoit également l'intégration de strates arbustives et herbacées. Les fosses de plantation, aménagées dans la continuité des zones de stationnement, permettent de contourner la contrainte des impétrants particulièrement nombreux sur l'avenue Georges Henri. Ces fosses accueilleront, en plus des arbres, des plantations naturalistes inspirées de l'approche de l'architecte paysagiste Piet Oudolf (*voir figure 12*).

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Ce choix, fondé sur des espèces adaptées au contexte urbain chaud et sec, offrira une palette florale variée, contribuant à la biodiversité locale, tout en apportant une valeur esthétique et un confort climatique renforcé pour les usagers

Tableau récapitulatif sur l'ensemble du périmètre d'intervention

Objet	Situation existante	Situation projetée
Air d'intervention (m²)	14.664	14.664
Surface de pleine terre (m²)	533	895
Nombre d'arbres dans l'espace public (uni.)	8	39
Nombre d'arbres dans l'espace privé (parking Métairie)	14	16
Nombre total d'arbres	22	55
Fréquence moyenne d'arbre (uni./100m)	3	7

Revêtements et identité de l'avenue

Nous ne pouvions omettre de mentionner l'un des éléments essentiels du réaménagement de l'avenue Georges Henri : la qualité et l'uniformité des revêtements, qui participent directement à l'identité de l'espace public. Le choix des matériaux ne se limite pas à un aspect technique ; il constitue également un outil de gestion des eaux pluviales, de marquage identitaire et de confort d'usage.

Un revêtement « identitaire »

Le revêtement piéton a été conçu comme un élément fédérateur de l'avenue. Inspiré du caractère propre à Georges Henri, il doit servir de matériau « signature », différenciant cet axe des autres espaces publics de la commune.
Le choix s'est porté, en trottoir, sur les pavés béton type Union de chez Ebema, un pavé multi-format (*voir figure 13 et détails des revêtements*). Au niveau de la place J.B. Degroof il sera possible de jouer sur la largeur des joints, ouvert ou non pour infiltrer les eaux dans les surfaces semi-perméables (*voir plan de l'aménagement à Degroof)*.

En stationnement, le choix s'est porté sur un pavé béton à joint ouvert (6mm) type Seamstone de chez Ebema. Ce revêtement a des avantages multiples, il permet d'infiltrer par ses joints les eaux de pluie, le joint étroit de 6 mm permet également un confort pour les usagers, que ce soit des personnes à mobilités réduites ou non. Les joints seront remplis de concassé. Il a également comme avantage d'être de la plus haute classe de résistance (BC6) ce qui permet avec les fondations drainantes adaptées, de résister à du trafic lourd fréquents, ce qui est l'idéal par exemple pour les livraisons de camion, fréquentes de l'avenue Georges Henri.

En ce qui concerne la chaussée, celle-ci sera en enrobé bitumineux classique.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Caractéristiques techniques

- Durabilité : matériaux résistants aux charges et aux variations climatiques, garantissant une bonne tenue dans le temps.

- Confort piéton : une surface régulière et agréable à parcourir, limitant les vibrations et favorisant les déplacements quotidiens.

- Gestion des eaux : dans certaines zones, l'utilisation de joints ouverts permettra une désimperméabilisation ponctuelle, en cohérence avec la stratégie globale présentée dans le chapitre sur la gestion des eaux.

Différenciation d'un même revêtement

L'intérêt de ces types de revêtement réside dans leur capacité à maintenir une trame régulière sur l'ensemble de l'avenue, tout en permettant des variations dynamiques adaptées aux circonstances.
Ainsi, à la suite d'échanges avec des acteurs spécialisés, il a été proposé d'utiliser, pour les zones de stationnement, un pavage à joints ouverts remplis de gravier concassé adapté. Ce choix découle de plusieurs contraintes :

- la forte pression liée au stationnement, qui rend inadaptée la végétalisation des joints dans une rue commerçante aussi fréquentée,

- l'ombrage et le piétinement par les usagers, qui empêchent une bonne croissance végétale,

- la pente importante, pouvant atteindre 6 % sur le tronçon 1, qui limite également la viabilité de joints végétalisés.

En revanche, à la place J.B. Degroof, les conditions sont plus favorables : une pente douce et un passage de véhicules limité offrent la possibilité d'opter pour une végétalisation des joints, renforçant l'aspect paysager et écologique du lieu.

Cohérence esthétique

L'application homogène des mêmes revêtements sur l'ensemble de l'avenue permettra de renforcer son identité visuelle et de créer une continuité lisible entre les différents tronçons. Des variations ponctuelles viendront introduire des hiérarchies d'usage, notamment :

- des trottoirs classiques et traversants mettant en valeur le rôle central du piéton,

- des zones de stationnement semi-perméables mettant en avant le rôle central de gestion des eaux pluviales,

- un asphalte noir pour le reste de l'avenue, garantissant une lisibilité claire entre les espaces de circulation et les zones dédiées aux piétons.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Ce choix de revêtement, au-delà de sa fonction pratique, contribue à faire de l'avenue Georges Henri un espace public reconnaissable, qualitatif et valorisant, à la hauteur de son rôle de centralité urbaine.

Accessibilité et inclusion

L'avenue Georges Henri doit être un espace public accessible à toutes et tous, quels que soient l'âge, la condition physique ou le mode de déplacement. Le projet a donc accordé une attention particulière à l'accessibilité universelle, en intégrant les normes et recommandations en vigueur.

Sécurisation des cheminements piétons

Les trottoirs seront élargis à certains endroits et rendus totalement accessibles grâce à :

- des largeurs minimales de **1,7** m jusqu'à **3,7** m rentrant dans l'optique des aménagements de voirie piéton PLUS,
- des revêtements réguliers et confortables pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes et les usagers de fauteuil roulant,
- des zones de stationnement semi-perméables à petits joints, confortables pour tous les usagers.

Traversées et intersections

Les traversées piétonnes feront l'objet d'un traitement particulier :

- bordures systématiquement abaissées à 0 cm,
- installation de dalles podotactiles pour guider les personnes malvoyantes,

Accès aux équipements et aux commerces

La diversité des activités présentes sur l'avenue (commerces, horeca, écoles, équipements publics) impose de garantir un accès facilité :

- maintien de places de stationnement PMR réparties sur l'ensemble du tracé au nombre de 4 (au lieu d'une place actuellement située dans le parking de la Métairie),
- traitement des abords d'écoles (Van Meyel, Institut Royal des sourds, muets et aveugles) avec des zones sécurisées,
- amélioration des arrêts de bus au niveau de la place J.B. Degroof afin de les mettre en conformité avec les normes STIB pour les personnes à mobilité réduite.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Inclusion sociale et intergénérationnelle

Le projet ne se limite pas aux aspects techniques. Il vise également à renforcer la dimension inclusive et conviviale de l'avenue :

- création d'espaces de repos avec des bancs adaptés (assises différenciées en hauteur, présence d'accoudoirs),
- aménagement de zones ombragées favorisant le confort des personnes âgées,
- intégration de parcours continus pour les personnes avec poussette ou mobilité réduite,
- conception d'espaces polyvalents (notamment sur la place J.B. Degroof) pour accueillir des événements ouverts à toutes les générations.

Éclairage et mobilier urbain

L'aménagement de l'avenue Georges Henri ne se limite pas à la voirie et aux plantations. La qualité des usages quotidiens dépend aussi de l'éclairage et du mobilier urbain, qui contribuent à la sécurité, au confort et à l'identité du lieu.

Éclairage public

L'éclairage constitue un élément essentiel tant pour la sécurité des usagers que pour la mise en valeur des espaces publics. Le choix des dispositifs sera défini en concertation avec Sibelga, gestionnaire du réseau. Actuellement nous avons déterminé 48 points lumineux sur l'ensemble du périmètre d'intervention, en majorité des consoles relativement récentes offrant un éclairage correct sur l'ensemble du périmètre. Nous transmettons les plans à Sibelga pour qu'il étudie la question.

Cette réflexion sera menée avec l'objectif de créer une atmosphère sécurisante pour les piétons et cyclistes, tout en mettant en valeur les alignements d'arbres et les centralités de l'avenue.

Mobilier urbain

Le mobilier urbain sera sélectionné pour allier fonctionnalité, confort et esthétique, en cohérence avec le caractère de l'avenue. Les éléments prévus incluent :

- Bancs avec assises variés, adaptés aux différents publics (hauteurs différenciées, présence d'accoudoirs, zones ombragées), (*voir figure 14*)
- Supports vélos sécurisés et intégrés dans l'espace public, afin d'encourager les mobilités actives,
- Poubelles pour favoriser la propreté et la gestion responsable des déchets,
- Bollards et bornes escamotables, assurant la protection des piétons et le contrôle de l'accessibilité;

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Phasage et mise en œuvre

En concertation avec les habitants et les commerçants, le Collège a proposé que, si le permis d'urbanisme est obtenu, les travaux de réaménagement soient réalisés par phases successives. Cette option vise à réduire l'impact sur la mobilité et à limiter les nuisances pour les riverains et les commerçants.

Compte tenu de l'ampleur du projet, il est estimé que la réalisation complète nécessitera différentes phases. L'investissement global, évalué à environ **6 millions** d'euros, réparti sur une période de 3 à 4 ans.

À ce stade, le projet se trouve encore au niveau de l'avant-projet. Par conséquent :

- aucun marché n'a encore été attribué aux entrepreneurs,
- aucun accord n'a été conclu avec la Commission de coordination des chantiers ni avec les autres instances régionales compétentes,
- aucun calendrier détaillé ne peut être communiqué.

L'objectif principal reste de minimiser les impacts sur la vie locale, en garantissant un déroulement des travaux compatible avec la mobilité et le confort des habitants. Les modalités précises de phasage par tronçon seront définies et transmises ultérieurement, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Conclusion

Le projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri constitue une opportunité unique de repenser en profondeur un des axes structurants de notre commune. À travers les différents chapitres présentés, il apparaît clairement que l'ambition est de trouver un juste équilibre entre mobilité, attractivité commerciale, cadre de vie et durabilité environnementale.

Les choix opérés d'élargissement des trottoirs, d'intégration d'espaces verts, de gestion des eaux pluviales, de sécurisation des usagers actifs, de maintien raisonné du stationnement traduisent la volonté de proposer un espace public multifonctionnel, accueillant et résilient face aux enjeux climatiques.

Au-delà des aspects techniques, ce projet est avant tout un projet collectif, nourri par les échanges avec les habitants, les commerçants et l'ensemble des acteurs concernés. Sa réussite dépendra de la capacité à poursuivre ce dialogue, à adapter le phasage et les aménagements aux besoins réels, et à garantir que chaque étape contribue à renforcer l'identité et l'attractivité de l'avenue Georges Henri.

En somme, il ne s'agit pas seulement d'un chantier d'infrastructure, mais bien de la construction d'un cadre de vie renouvelé, au service des générations actuelles et futures.

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

Figures et annexes

Annexe 1 : Pv réunions du 03/06, 04/06, 02/09, 27/11 et 17/12

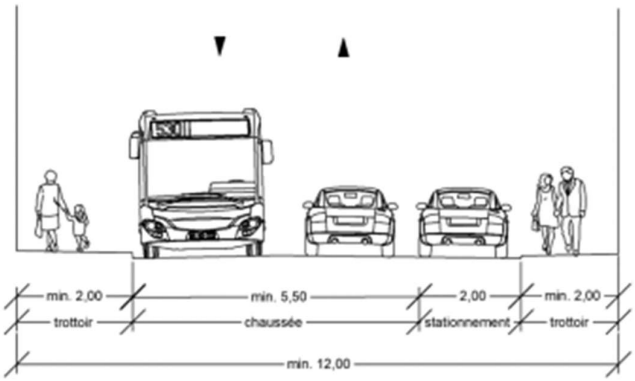

Figure 3 : coupe en travers de l'avenue Georges-Henri (agora)

figure 1 : coupe en travers réalisé par Agora en 2022

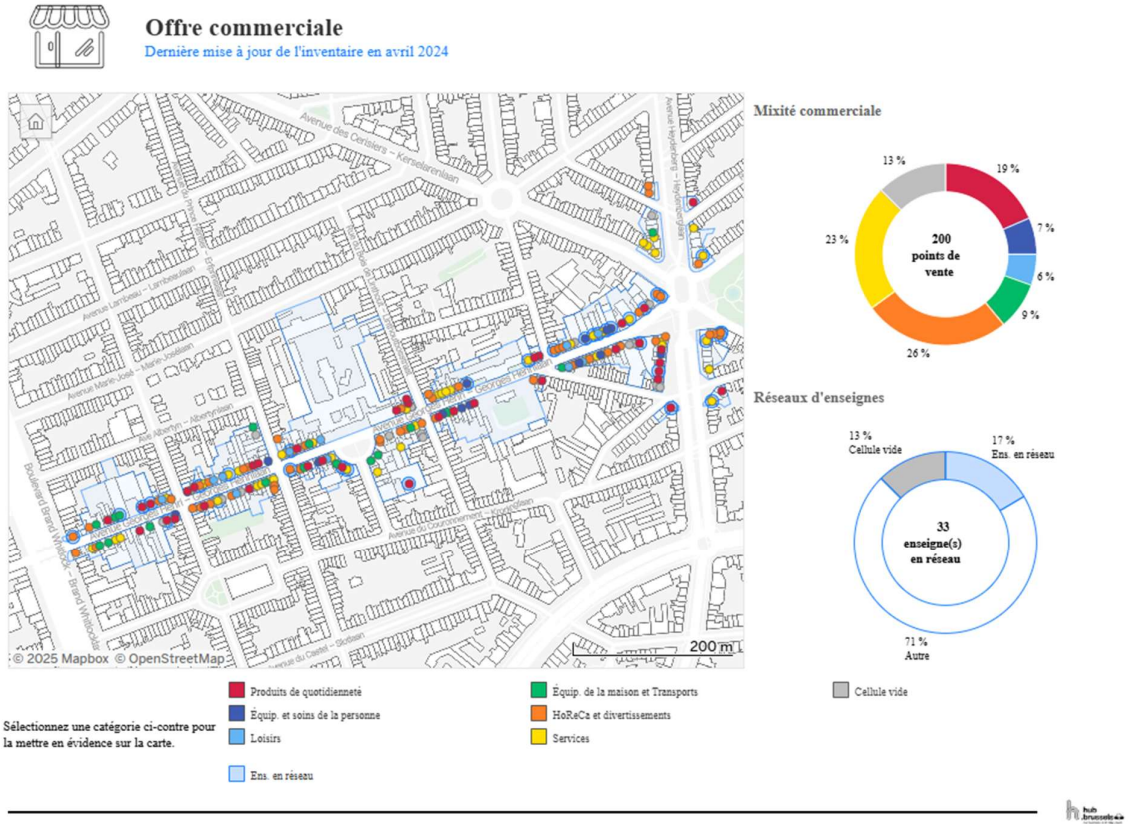

figure 2 : données de hub.brussels

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

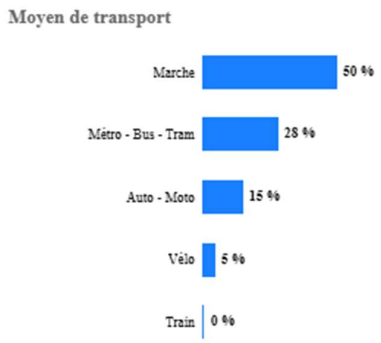

figure 3 : données de hub.brussels sur la part modale

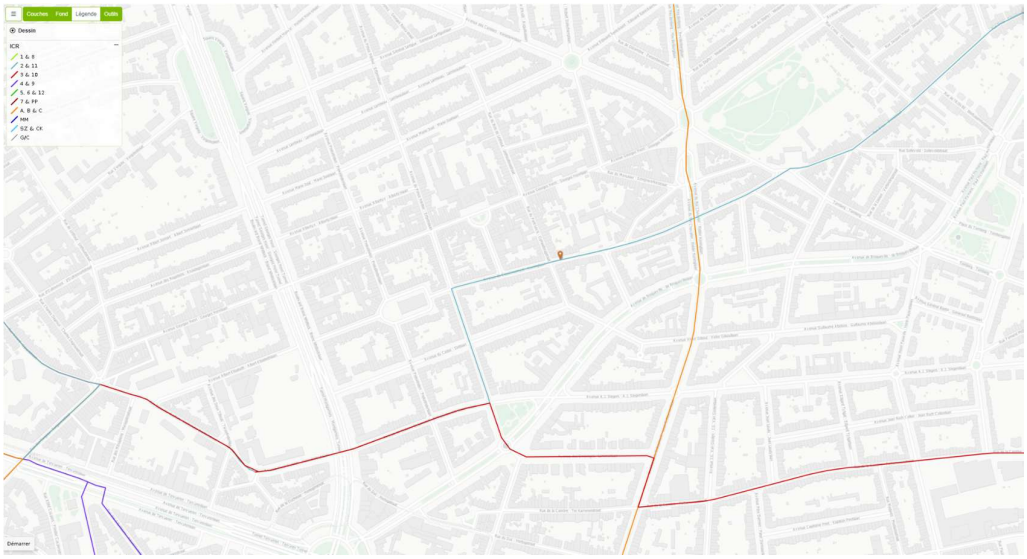

figure 4 : Cartographie de Mobigis ICR

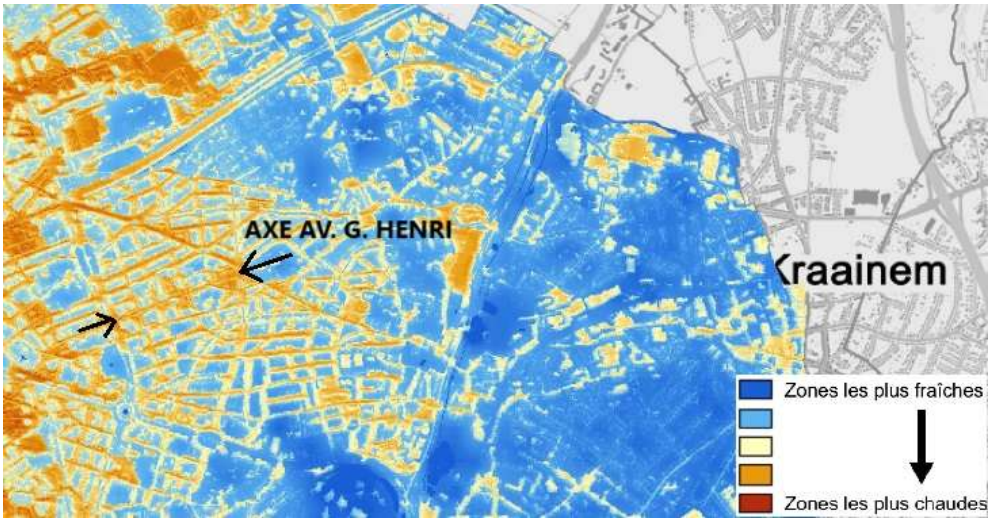

figure 5 : carte régionale des îlots de fraîcheur

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

figure 6 : carte de la vision territoriale du manuel de l'espace public

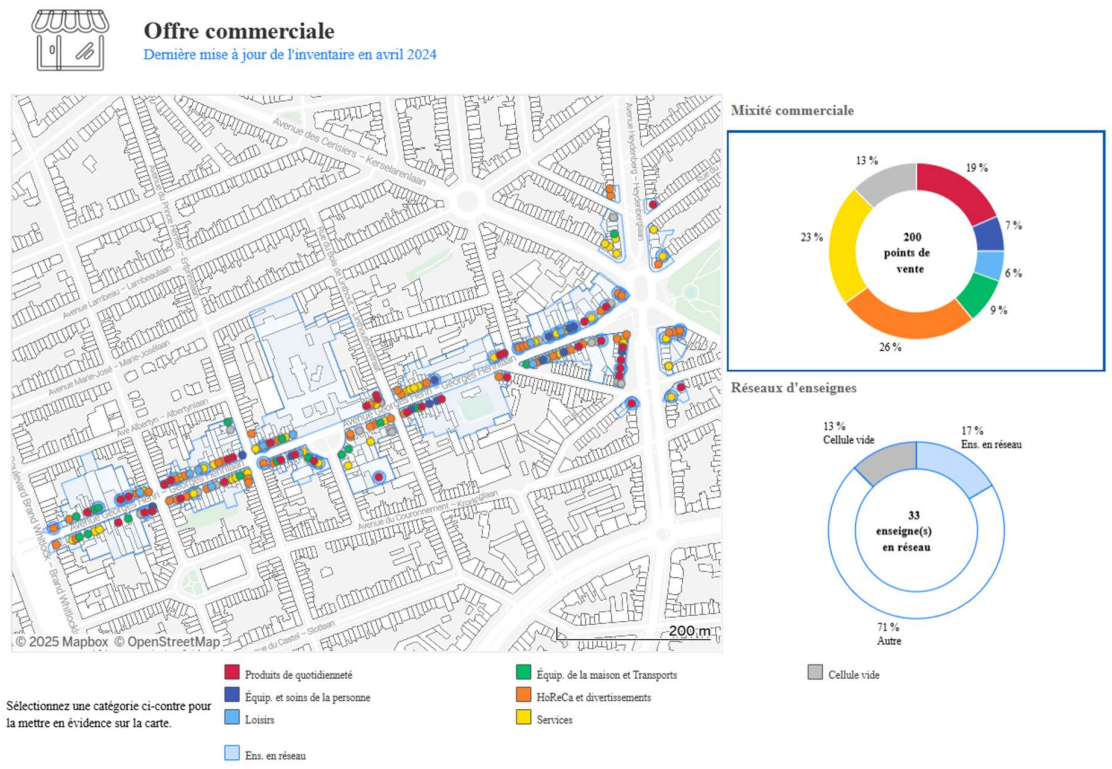

figure 7 : données de hub.brussels

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

figure 8 : Localisation du périmètre d'intervention au PRAS

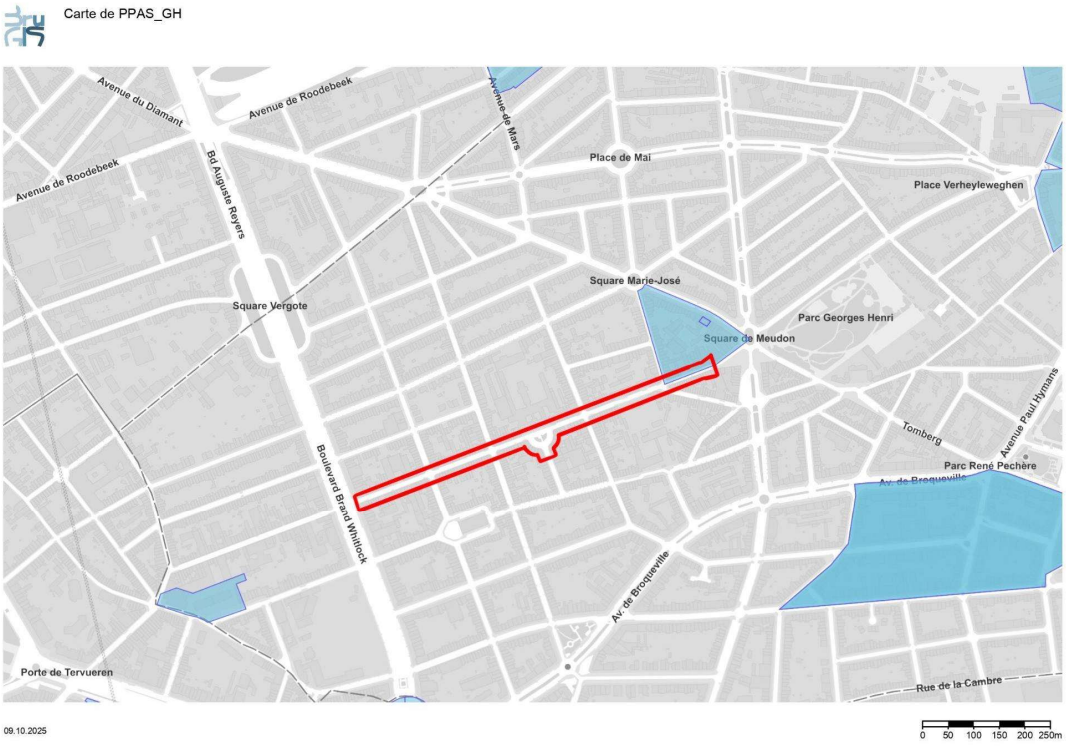

figure 9 : Localisation du périmètre d'intervention au PPAS

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

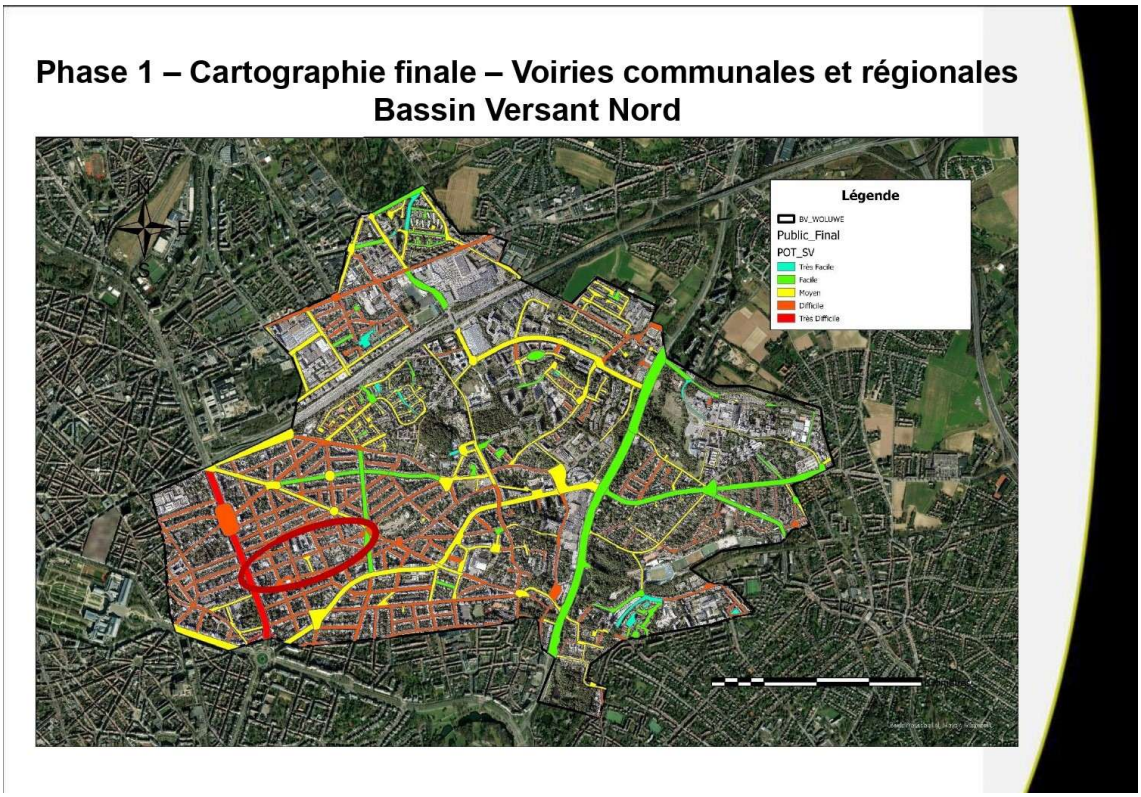

figure 10 : Extrait de la carte du potentiel de déconnexion dans le bassin versant Nord

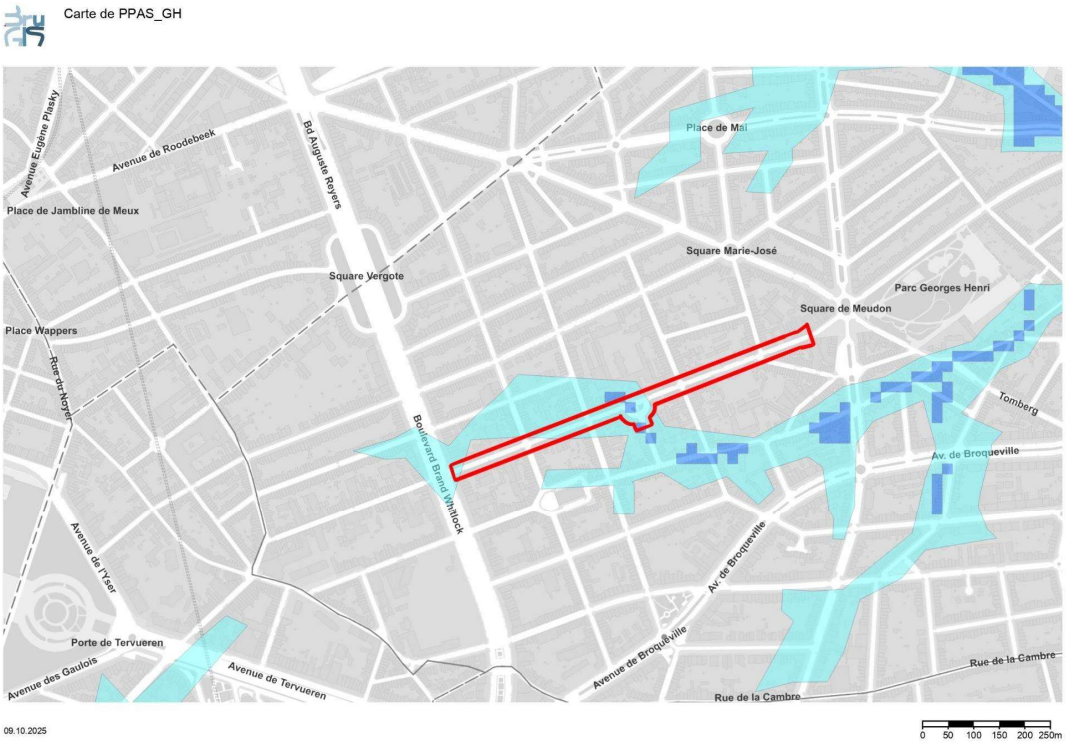

figure 11 : Extrait de la carte des aléas d'inondation

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

figure 12 : Photos d'inspiration des choix de plantation

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante

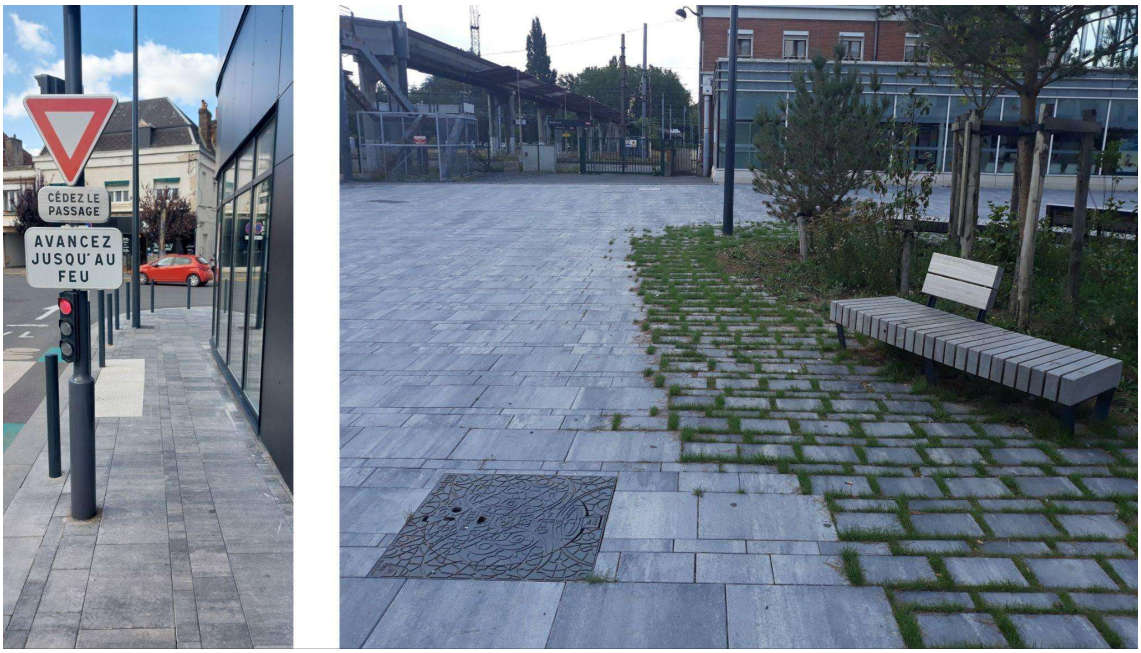

figure 13 : Photo d'inspiration du type de revêtement choisi

figure 14 : Photo d'inspiration du type de mobilier choisi

WOLUWE-SAINT-LAMBERT
commune accueillante, commune innovante