

Dans le cadre de la procédure d'instruction du permis d'urbanisme relative au projet de réaménagement de l'avenue Georges Henri, compris entre le Square de Meudon (non inclus) et le boulevard Brand Whitlock, l'administration communale de Woluwe-Saint-Lambert a pris l'initiative, compte tenu de l'ampleur du projet, de faire réaliser un rapport d'incidences par un bureau d'études externe.

L'objectif de cette étude était de déterminer les incidences globales du projet à l'échelle de l'ensemble du quartier. Ce document constitue une ressource utile à la bonne compréhension du projet et de ses impacts sur son environnement.

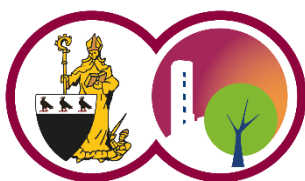
In het kader van de vergunningsprocedure voor het stedenbouwkundig project betreffende de heraanleg van de Georges Henrilaan, gelegen tussen het Meudonplein (niet inbegrepen) en de Brand Whitlocklaan, heeft het gemeentebestuur van Sint-Lambrechts-Woluwe, gelet op de omvang van het project, het initiatief genomen om een effectenrapport te laten opstellen door een extern studiebureau.

Het doel van deze studie was om de globale effecten van het project op schaal van de volledige wijk te bepalen. Dit document vormt een nuttige bron voor een goed begrip van het project en de impact ervan op zijn omgeving.



*Fait le 25/03/26 à Woluwe-Saint-Lambert
Opgemaakt op 25/03/2026 te Sint-Lambrechts-Woluwe*

*Philippe JAQUEMYNS ,
Échevin en charge de la gestion de l'espace public ,
Schepen voor het beheer van de openbare ruimte ,*



Adressé à :

Commune de Woluwe-Saint-Lambert
Département Gestion de l'espace public
Personne de contact : Alexandre Laeckmann

RAPPORT D'INCIDENCES

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE GEORGES HENRI

Réf. interne : C1602

VERSION FINALE

06/02/2026

Chargé d'étude :



Stratec SA

Avenue Adolphe Lacomblé 69-71
Boite 8
1030 Schaerbeek
Belgique

Personne de contact :

Matthieu Bogaert
Directeur d'études
Tél. +32 (0)2 738 78 83
m.bogaert@stratec.eu

Table des matières

1	AVANT PROPOS	6
1.1	OBJET DE LA DEMANDE	6
1.2	AUTEUR DU RAPPORT D'INCIDENCES	7
1.3	MÉTHODES D'ÉVALUATION DES INCIDENCES	7
1.4	DIFFICULTÉS RENCONTRÉES	7
2	PRÉSENTATION DU SITE	8
2.1	LOCALISATION DU PROJET	8
2.2	HISTORIQUE DU SITE	9
2.3	FONCTIONNEMENT ACTUEL DE L'AVENUE GEORGES HENRI	9
2.4	SITUATION FONCIÈRE, JURIDIQUE ET ADMINISTRATIVE	12
2.4.1	Parcelles cadastrales	12
2.4.2	Contexte réglementaire et planologique	13
3	SITUATION DE RÉFÉRENCE	25
4	DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET	26
4.1	JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET	26
4.2	DESCRIPTION DU PROJET	26
4.2.1	Par tronçon	26
4.2.2	Global	33
5	CHANTIER	37
5.1	PLANNING ET PHASAGE DU CHANTIER	37
5.2	LOGISTIQUE DU CHANTIER	37
5.2.1	Réglementation et aspects pratiques du chantier	37
5.2.2	Emprise du chantier et voies d'accès	37
5.2.3	Apport et évacuation de matériaux	37
5.3	SIMULTANÉITÉ DU CHANTIER AVEC D'AUTRES CHANTIER	38
6	SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ÉTUDIÉES	39
7	ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	42
7.1	MOBILITÉ	42
7.1.1	Aire géographique	42
7.1.2	Contexte	42
7.1.3	Analyse du projet	54
7.2	URBANISME, PAYSAGE ET PATRIMOINE	68
7.2.1	Aire géographique	68
7.2.2	Situation actuelle	68
7.2.3	Analyse du projet	74
7.3	DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE	87
7.3.1	Aire géographique	87
7.3.2	Contexte	87
7.3.3	Analyse du projet	89
7.4	ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE	94
7.4.1	Aire géographique	94
7.4.2	Contexte	94
7.4.3	Analyse du projet	95
7.5	SOL ET EAUX	97
7.5.1	Aire géographique	97
7.5.2	Contexte	97
7.5.3	Analyse du projet	106
7.6	FAUNE ET FLORE	114
7.6.1	Aire géographique	114
7.6.2	Contexte	114
7.6.3	Analyse du projet	118
7.7	ÊTRE HUMAIN	125
7.7.1	Aire géographique	125
7.7.2	Contexte	125
7.7.3	Analyse du projet	126
7.8	MICROCLIMAT	127
7.8.1	Aire géographique	127

7.8.2	Contexte	127
7.8.3	Analyse du projet.....	128
7.9	AIR.....	129
7.9.1	Aire géographique	129
7.9.2	Contexte	129
7.9.3	Analyse du projet.....	130
7.10	ÉNERGIE.....	131
7.10.1	Aire géographique	131
7.10.2	Contexte	131
7.10.3	Analyse du projet.....	132
7.11	GESTION DES DÉCHETS	133
7.11.1	Aire géographique	133
7.11.2	Contexte	133
7.11.3	Analyse du projet.....	135
7.12	ANALYSE DU CHANTIER.....	136
7.12.1	Rappel des principaux éléments du chantier	136
7.12.2	Mobilité	136
7.12.3	Urbanisme, paysage et patrimoine.....	136
7.12.4	Domaine social et économique	137
7.12.5	Environnement sonore et vibratoire	137
7.12.6	Sol et eaux.....	137
7.12.7	Faune et Flore	138
7.12.8	Être humain	139
7.12.9	Microclimat	140
7.12.10	Air.....	140
7.12.11	Energie.....	140
7.12.12	Gestion des déchets	141
7.13	INTERACTIONS ENTRE LES DOMAINES	141
8	MESURES MISES EN ŒUVRE POUR RÉDUIRE LES INCIDENCES.....	142
9	RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	144
9.1	OBJET DE LA DEMANDE.....	144
9.2	PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU PROJET	145
9.2.1	Chiffres clés du projet du point de vue de la mobilité.....	145
9.2.2	Accessibilité et inclusion.....	145
9.2.3	Revêtements et identité de l'avenue	145
9.2.4	Gestion des eaux pluviales et désimperméabilisation	146
9.2.5	Végétalisation et confort climatique.....	147
9.3	ANALYSE ENVIRONNEMENTALE.....	147
10	ANNEXE : SYNTHÈSES DES ÉTUDES CONCERNANT LE DEMANDE EN STATIONNEMENT DE L'AVENUE GEORGES HENRI.....	151

Liste des figures

Figure 1 : Illustration du projet (fond de plan : BruGIS)	6
Figure 2 : Localisation générale du site du projet (fonds de plan : BruGIS)	8
Figure 3 : Vue de l'avenue Georges Henri depuis le boulevard Brand Whitlock (Musée communal de Woluwe-Saint-Lambert, collection de cartes postales Daniel Frankignoul) (source : Irismonument)	9
Figure 4 : Fonctionnement de l'avenue Georges Henri (source : BruGIS)	10
Figure 5 : Offre commerciale de l'avenue Georges Henri (source : hub.brussels, 2025)	10
Figure 6 : Avenue Georges Henri et rues perpendiculaires (source : Stratec, décembre 2025)	11
Figure 7 : Parcellaire cadastral fédéral (source : BruGIS)	12
Figure 8 : PRAS (source : BruGIS)	13
Figure 9 : PPAS (source : BruGIS)	14
Figure 10 : PRDD (source : BruGIS)	15
Figure 11 : Plan Communal de Mobilité (source : PCM - Commune de Woluwe-Saint-Lambert)	16
Figure 12 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)	18
Figure 13 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)	18
Figure 14 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)	20
Figure 15 : Projet sur le tronçon 1 (source : Demandeur)	27
Figure 16 : Projet sur le tronçon 2 – place J.B. Degroof (source : Demandeur)	29
Figure 17 : Projet sur le tronçon 3 (source : Demandeur)	31
Figure 18 : Zoom du projet aux abords de la métairie Van Meyel (source : Demandeur)	32
Figure 19 : Pavés types choisis pour l'avenue (source : Demandeur)	34
Figure 20 : Exemples de plantations référence pour le projet (source : Demandeur)	36
Figure 21 : Bancs types choisis pour l'avenue (source : Demandeur)	36
Figure 22 : Coupe des scénarii 1.A et 1.B (source : AGORA)	39
Figure 23 : Coupe du scénario 2.C (source : AGORA)	40
Figure 24 : Coupe du scénario 4.E (source : AGORA)	40
Figure 25 : Coupe des scénarii 5.F et 5.G (source : AGORA)	41
Figure 26 Parts modales 2018 des mouvements de la zone Roodebeek issues du modèle de trafic de la région de Bruxelles Capitale	42
Figure 27 : Origine et répartition modales des chalands (établi à l'aide de 336 enquêtes réalisées en mai 2024) et fréquentation piétonne (source : hub.brussels)	43
Figure 28 : Plan SMV des modes piétons, vélo, TC, voitures et poids lourds à proximité du site (source : MobiGIS)	45
Figure 29 : Coupe en travers de l'avenue Gorges Henri (source : AGORA)	45
Figure 30 : Carrefour au niveau de l'entrée de l'avenue Georges Henri (fond de plan : BruGIS)	46
Figure 31 : Vue aérienne du carrefour autour du Square Meudon (source : BruGIS)	46
Figure 32 : Carte des comptages en ligne sur l'avenue Georges Henri et résultats de trafics de 2022 (source : AGORA)	47
Figure 33 : Règlementation du stationnement (source : https://data.parking.brussels/)	48
Figure 34 : Offre en stationnement en situation existante	49
Figure 35 : Localisation du site par rapport aux infrastructures de transport (source : STIB)	50
Figure 36 : Arrêt de bus STIB Degroof (source : Google Street View, mai 2024)	51
Figure 37 : Tableau de la fréquentation des arrêts STIB 2019 (source : AGORA)	51
Figure 38 : Cheminements pour modes actifs sur l'avenue Georges Henri (source : BruGIS)	53
Figure 39 : Coupe CC' et pente existante	53
Figure 40 : Coupes-types existant/projeté de l'avenue (source : Demandeur)	54
Figure 41 : Abords des écoles – marquages au sol spécifiques (source : Demandeur)	55
Figure 42 : Modification de la limitation de la vitesse sur la place J.B. Degroof (fond de plan : DPU)	55
Figure 43 : Modification de la circulation au niveau de la métairie Van Meyel (source : Demandeur)	56
Figure 44 : Organisation projetée du stationnement par type de places (fonds de plan : Demandeur)	57
Figure 45 : Zoom sur la place J.B. Degroof (source : Demandeur)	58
Figure 46 : Places PMR projetées (source : Demandeur)	59
Figure 47 : Localisation du box vélos XL au niveau de la métairie Van Meyel (source : Demandeur)	60
Figure 48 : Localisation des places de livraisons projetées (source : Demandeur)	60
Figure 49 : Quai bus au niveau de l'arrêt STIB Degroof (source : Demandeur)	62
Figure 50 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)	64
Figure 51 : Orthophoto 1930-1935 (source : BruGIS)	68
Figure 52 : Angles de l'avenue Georges Henri avec les avenues du Prince Héritier et Prekelinden (source : Stratec, décembre 2025)	69
Figure 53 : Ruptures des alignements côté nord de l'avenue Georges Henri (source : Google Street View)	70
Figure 54 : Ruptures des alignements côté sud de l'avenue Georges Henri (source : Google Street View 2024)	70
Figure 55 : Profils des voiries en intersection avec l'avenue Georges Henri sur le périmètre de projet (fond de plan : BruGIS, sources : Google Street View et Stratec, décembre 2025)	71
Figure 56 : Éléments du patrimoine architectural bruxellois (sources : BruGIS, Google Street View et photos de l'inventaire du patrimoine architectural de la RBC)	73
Figure 57 : Plan projeté de la place J.B. Degroof (source : Demandeur)	74

Figure 58 : Vue projetée vers la place J.B. Degroof, avec l'Institut Royal en arrière-plan (source : Demandeur)	75
Figure 59 : Plan projeté des abords de la métairie Van Meyel (source : Demandeur)	75
Figure 60 : Plan projeté de l'intersection rue du Menuisier avec l'avenue Georges Henri (source : Demandeur)	76
Figure 61 : Raccord de l'avenue au niveau du bd Brand Whitlock (source : Demandeur)	77
Figure 62 : Raccords de l'avenue au niveau des rues perpendiculaires (source : Demandeur)	77
Figure 63 : Exemples de modifications à envisager des raccords de l'avenue au niveau des rues perpendiculaires (source : Demandeur)	78
Figure 64 : Raccord de l'avenue au niveau du square de Meudon (source : Demandeur)	78
Figure 65 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)	84
Figure 66 : Manuel des espaces publics – Éléments et ensembles patrimoniaux – Carte (source : BruGIS)	84
Figure 67 : Affectations du PRAS (source : BruGIS)	87
Figure 68 : Offre commerciale de l'avenue Georges Henri (source : hub.brussels, 2025)	88
Figure 69 : Analyse de l'offre commerciale par tronçon (source : note d'intention)	89
Figure 70 : Manuel des espaces publics – Noyaux commerciaux et de quartier – Carte (source : BruGIS)	91
Figure 71 : Exposition du site étudié (en noir) au bruit routier - Extrait du cadastre 2021 L_{den} et L_n de la RBC (source : Bruxelles Environnement)	94
Figure 72 : Manuel des espaces publics – Éléments et ensembles patrimoniaux – Carte (source : BruGIS)	95
Figure 73 : Topographie du site de l'avenue Georges Henri (source : https://fr-be.topographic-map.com/maps/io3/Bruxelles/)	98
Figure 74 : Niveaux topographiques et pente le long de la coupe transversale du périmètre du projet (source : demande de permis)	98
Figure 75 : Coupe lithologique au niveau de la zone d'étude (source : geodata.environnement.brussels)	99
Figure 76 : Hauteur du niveau phréatique et sens d'écoulement de la nappe (source : geodata.environnement.brussels)	100
Figure 77 : Profondeur du niveau phréatique (source : geodata.environnement.brussels)	100
Figure 78 : Inventaire de l'état du sol sur le site du projet (source : BruGIS)	101
Figure 79 : Carte aléa d'inondation – 2019 (source : geodata.environnement.brussels)	102
Figure 80 : Localisation des sondages pour les tests d'infiltration	103
Figure 81 : Réalisation des tests d'infiltration (source : Solor)	103
Figure 82 : Échelle de perméabilité, type de sol et possibilités d'infiltration	104
Figure 83 : Carte des impétrants sur la zone d'étude (source : Klim-cicc)	105
Figure 84 : Dispositifs de gestions des eaux pluviales du projet	108
Figure 85 : Présentation des ouvrages prévus au niveau de la place J.B. Degroof	110
Figure 86 : Alimentation de la noue en eaux pluviales	111
Figure 87 : Réseau écologique Bruxellois (source : Atlas, geodata.environnement)	114
Figure 88 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Bruxelles Environnement)	115
Figure 89 : Localisation du projet par rapport au maillage bleu et vert (source : PRDD)	115
Figure 90 : Végétalisation de la zone de projet	116
Figure 91 : Place J.B. Degroof (sources : Google Street View, mai 2024 et BruGIS, Orthophoto 2024)	116
Figure 92 : Métairie Van Meyel (source : BruGIS, Orthophoto 2024)	117
Figure 93 : Carte des espèces animales (source : Atlas, geodata.environnement)	117
Figure 94 : Plan projeté de la végétation (source : Demandeur)	118
Figure 95 : Exemples de plantations référence pour le projet (source : Demandeur)	120
Figure 96 : Zooms sur la place J.B. Degroof (avant et après le projet) (sources : BruGIS et Demandeur)	122
Figure 97 : Manuel des espaces publics – Végétalisation prioritaire – Carte (source : BruGIS)	124
Figure 98 : Vents dominants (sources : IRM (gauche), BruGIS (droite))	127
Figure 99 : Cartographie des îlots de chaleur en RBC (source : https://environnement.brussels)	128
Figure 100 : Qualité de l'air – Exposition au Black Carbon (Source : Geodata Environnement Brussels)	129
Figure 101 : Plan de l'éclairage public en situation existante	131
Figure 102 : Types de luminaires présents en situation existante (source : photos Stratec, décembre 2025)	132
Figure 103 : Plan des aménagements pour les déchets en situation existantes (source : Demandeur)	133
Figure 104 : Modèle des poubelles existantes (source : photo Stratec, décembre 2025)	134
Figure 105 : Bulles à verre (source : photo Stratec, décembre 2025)	134
Figure 106 : Localisation des bulles à verre en situation de projet (source : Plan de la demande de PU)	135
Figure 107 : Principales contraintes du périmètre de projet (source : réunion publique du 17/12/2025)	142
Figure 108 : Illustration du projet (fond de plan : BruGIS)	144
Figure 109 : Pavés types choisis pour l'avenue (source : Demandeur)	146
Figure 110 : Synthèse de l'offre en stationnement sur le périmètre en 2020 (source : Stratec)	151
Figure 111 : Résultats des taux d'occupations pour le jeudi 05/03/2020 et le samedi 7/03/2020 (source : Stratec)	152
Figure 112 : Résultats des taux d'occupations par tronçons pour le jeudi 05/03/2020 et le samedi 7/03/2020 (source : Stratec)	152
Figure 113 : Occupation du stationnement en 2023 (source : https://data.parking.brussels/)	154
Figure 114 : Cartes de l'occupation du stationnement le jeudi 24 mars 2022 et le samedi 26 mars 2022 (source : AGORA)	155

Liste des tableaux

Tableau 1 : Stratégie d'aménagement par type de tronçon et nœud du manuel des espaces publics	19
Tableau 2 : Manuel des espaces publics – ensemble des filtres s'appliquant au projet	21
Tableau 3 : Projets pris en compte pour la situation de référence	25
Tableau 4 : Comparaison de la situation existante et du projet du point de vue de la mobilité	33
Tableau 5 : Tableaux des surfaces projetées par type de revêtement (source : Demandeur)	35
Tableau 6 : Tableaux des végétaux projetés (source : Demandeur)	35
Tableau 7 : Offre en stationnement en situation existante	49
Tableau 8 : Variation du nombre de places de stationnement dans le périmètre de projet (source : Demandeur)	58
Tableau 9 : Variation du nombre de places vélo dans le périmètre de projet (source : Demandeur)	59
Tableau 10 : Manuel des espaces publics – Maillages transports publics – Recommandations	65
Tableau 11 : Manuel des espaces publics – Éléments et ensembles patrimoniaux – Recommandations	84
Tableau 12 : Manuel des espaces publics – Périmètres spécifiques – Recommandations	85
Tableau 13 : Manuel des espaces publics – Noyaux commerciaux et de quartier – Recommandations	91
Tableau 14 : Manuel des espaces publics – Environnements scolaires – Recommandations	92
Tableau 15 : Résultats des tests d'infiltration (source : Solor)	104
Tableau 16 : Synthèse des arbres en situation existante et projetée	119
Tableau 17 : Nombre de délits enregistrés 2021-2024 (source : IBSA)	125
Tableau 18 : Comparaison de la situation existante et du projet du point de vue de la mobilité	145
Tableau 19 : Tableaux des surfaces projetées par type de revêtement (source : Demandeur)	147
Tableau 20 : Tableaux des végétaux projetés (source : Demandeur)	147

1 AVANT PROPOS

1.1 Objet de la demande

Le présent rapport d'incidences accompagne la demande de permis d'urbanisme introduite par la commune de Woluwe-Saint-Lambert, pour le réaménagement de l'avenue Georges Henri entre la moyenne Ceinture (boulevard Brand Whitlock) et le square Meudon.

La figure suivante localise le projet.



Figure 1 : Illustration du projet (fond de plan : BruGIS)

Ce réaménagement a pour objectif de pallier différentes faiblesses d'aménagements, comme le confort et la sécurité des usagers actifs, la gestion des eaux et la faible perméabilité de la zone et l'attractivité de l'avenue. Ainsi, un réaménagement façade à façade est prévu avec les ambitions suivantes :

- Proposer des trottoirs les plus larges possibles pour les piétons ;
- Élargir la chaussée à 6,3 mètres pour assurer le passage des bus ;
- Améliorer les conditions de circulation des cyclistes, bien qu'un aménagement cyclable linéaire en chaussée ne soit pas possible ;
- Augmenter la perméabilité de l'espace public (au minimum à 10%) ;
- Augmenter les éléments de végétation ;
- Assurer l'attractivité de la rue que ça soit pour les commerces et habitations ;
- Réduire l'offre en stationnement de 34%.

La demande de permis nécessite un permis d'urbanisme, accompagné d'un rapport d'incidences, justifié par le point 19 de l'annexe B du CoBAT : « *tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes.* »

1.2 Auteur du rapport d'incidences

Le Demandeur a confié la réalisation de ce rapport d'incidences au bureau d'études :



Avenue Adolphe Lacomblé 69-71 boîte 8

B-1030 BRUXELLES, Belgique

Tél. : +32 2 738 78 73 – Fax. + 32 2 735 49 17

E-mail : stratec@stratec.eu - <http://www.stratec.eu>

Le bureau d'études STRATEC est agréé en tant qu'auteur d'études d'incidences en Région de Bruxelles-Capitale (jusqu'au 22 octobre 2028).

Pour obtenir cet agrément, STRATEC a fait valoir la compétence de son équipe pluridisciplinaire, et son expérience de longue date en matière de réalisation d'études et de rapports d'incidences (30 ans d'existence du bureau et plus de 200 références) de projets variés (infrastructures de transports, ponts, dépôt de transport en commun, projets de logements, de bureaux, projets mixtes, etc.), notamment en Région Bruxelles-Capitale et en Région Wallonne (STRATEC disposant également d'agréments pour la Wallonie).

1.3 Méthodes d'évaluation des incidences

Le rapport se base sur le contenu défini à l'article 175/16 du CoBAT. Concernant l'annexe F, mentionnée à l'alinéa 7 de cet article, l'ensemble des points pertinents concernant le présent projet a été intégré au rapport.

La description de la situation existante a principalement été réalisée sur base d'un repérage de terrain des parties visitables, de la bibliographie existante, des données disponibles au niveau des bases de données régionales et des vues aériennes.

Le projet a été décrit sur base des plans repris dans la demande de permis ainsi que des informations obtenues auprès du Demandeur.

Les incidences du projet sur cette situation existante, à laquelle s'ajoutent les projets en cours repris dans la situation de référence, sont ensuite analysées de manière qualitative, avec des éléments de quantification si disponibles.

1.4 Difficultés rencontrées

Conformément à l'annexe F du COBAT, 6°, nous reprenons ci-après la liste des difficultés rencontrées et des éléments qui n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport d'incidences :

Néant.

2 PRÉSENTATION DU SITE

2.1 Localisation du projet

Le projet se situe sur l'avenue Georges Henri entre le croisement avec le boulevard Brand Whitlock (moyenne ceinture) et le rond-point du square Meudon, qui est localisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et plus spécifiquement sur la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

Le tronçon de l'avenue Georges Henri où se concentrent les interventions est séparé en 3 parties.

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 de Meudon (le square n'est pas inclus car déjà réaménagé récemment).



Figure 2 : Localisation générale du site du projet (fonds de plan : BruGIS)

2.2 Historique du site

L'avenue a été percée à la fin des années 1870, par le biais d'une convention datant de 1867 (pour établir une avenue de 12 m de large) entre deux familles propriétaires riveraines. Ce fut d'abord la portion qui relie la rue de Linthout à l'Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles qui fut construite, puis prolongée jusqu'au nouveau cimetière d'Etterbeek de l'époque dans les années 1890. Le plan d'alignement de l'avenue est définitivement arrêté en 1901 et, en 1902, la voirie est ouverte à la circulation jusqu'au hameau de Roodebeek¹.



Figure 3 : Vue de l'avenue Georges Henri depuis le boulevard Brand Whitlock (Musée communal de Woluwe-Saint-Lambert, collection de cartes postales Daniel Frankignoul) (source : Irismonument)

Dès le début du XX^e siècle, l'avenue Georges Henri acquit un caractère commercial, avec restaurants et brasseries à ses intersections principales, notamment avec le boulevard Brand Whitlock.

Depuis la création de cet axe, le profil n'a pas été fondamentalement modifié. Seule la répartition des espaces entre les différents modes a changé (notamment ajout de bandes de stationnement).

L'aménagement de l'avenue Georges Henri tel qu'on le connaît aujourd'hui est quasiment inchangé depuis de nombreuses années (au moins les années 1990).

2.3 Fonctionnement actuel de l'avenue Georges Henri

L'avenue Georges Henri constitue un axe structurant à l'échelle de Woluwe-Saint-Lambert.

En effet, le fonctionnement actuel de l'avenue est marqué par une forte mixité d'usages et de modes, inscrite dans un tissu urbain dense à dominante commerciale et résidentielle, ponctué d'équipements scolaires et d'espaces publics de proximité.

¹ Source : [https://monument.heritage.brussels/fr/Woluwe-Saint-Lambert/Avenue Georges Henri/12000085](https://monument.heritage.brussels/fr/Woluwe-Saint-Lambert/Avenue_Georges_Henri/12000085)

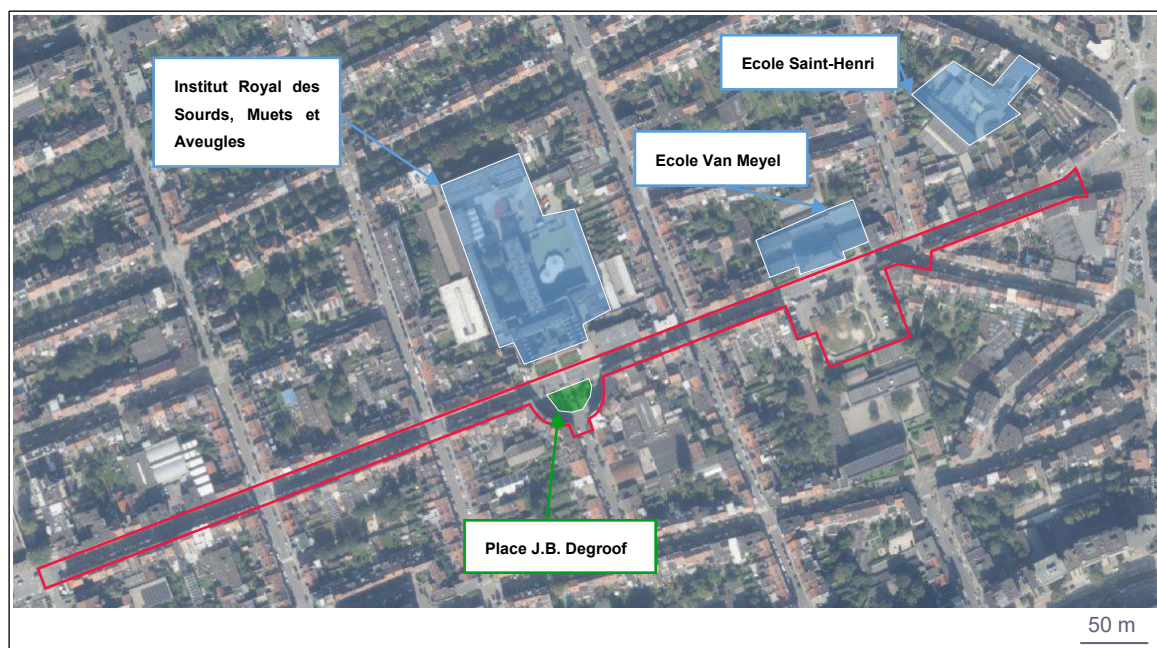


Figure 4 : Fonctionnement de l'avenue Georges Henri (source : BruGIS)



Figure 5 : Offre commerciale de l'avenue Georges Henri (source : hub.brussels, 2025)

Concernant le bâti de l'avenue Georges Henri, il est majoritairement composé de petits immeubles de rapport mitoyens intégrant des commerces en rez-de-chaussée et des logements aux espaces supérieurs. Les voiries perpendiculaires accueillent principalement des maisons bruxelloises typiques,

également mitoyennes. Aux intersections avec les autres avenues, le tissu bâti se distingue par la présence de bâtiments à pans coupés.



Figure 6 : Avenue Georges Henri et rues perpendiculaires (source : Stratec, décembre 2025)

Du point de vue de l'organisation spatiale, l'avenue est large de 12 m, sur 1,1 km environ (dont 770 m environ concernés par le périmètre du présent projet), avec une bande de stationnement de chaque côté, ainsi qu'un trottoir surélevé. La circulation y est à double sens.

Du point de vue de la mobilité, l'avenue Georges Henri s'inscrit dans le Plan Régional de Mobilité Good Move comme une voirie de type « QUARTIER » pour le trafic automobile. L'usage de l'avenue est fortement influencé par la présence d'écoles et par sa fonction de liaison entre deux nœuds complexes : le carrefour à feux du boulevard Brand Whitlock à l'ouest et le giratoire multibranches du square Meudon à l'est.

Les modes actifs occupent une place centrale dans le fonctionnement actuel de l'avenue. Celle-ci est intégrée au réseau piéton régional en tant qu'axe « PLUS », traduisant une forte concentration de flux piétons liée à la présence de commerces, d'équipements scolaires et d'espaces publics. Les trottoirs, globalement continus et mais de largeur insuffisante (largeur minimale de 1,5 m respectée, mais insuffisante au regard des usages), offrent des conditions d'accessibilité moyennes. Pour les personnes à mobilité réduite, les pentes sont inférieures à 5 %, à l'exception du début de l'avenue à l'ouest du périmètre d'étude.

Dans son fonctionnement actuel, l'avenue Georges Henri est un espace public fortement sollicité, où se superposent des fonctions de mobilité locale, de centralité commerciale, de cadre de vie résidentiel et de desserte d'équipements collectifs. La prédominance des déplacements à pied et en transports en commun, combinée à une pression automobile et de stationnement non négligeable, génère des enjeux importants en termes de partage de l'espace public.

2.4 Situation foncière, juridique et administrative

2.4.1 PARCELLES CADASTRALES

2.4.1.1 LOCALISATION PAR RAPPORT AUX PARCELLES CADASTRALES

Figure 7 : Parcellaire cadastral fédéral (source : BruGIS)

2.4.2 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET PLANOLOGIQUE

Dans cette partie, le contexte réglementaire et planologique est brièvement repris. La conformité du projet avec ces textes et plans sera étudiée dans chacun des domaines environnementaux en partie 7.

2.4.2.1 ÉLÉMENTS DE DROIT

2.4.2.1.1 Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

La figure suivante localise le projet par rapport au PRAS :



Figure 8 : PRAS (source : BruGIS)

L'avenue Georges Henri est bordée sur ses deux flancs par un liseré de noyau commercial, garantissant l'affectation prioritaire des rez-de-chaussée aux activités commerciales. En arrière de cette bande, les îlots sont principalement classés en zones d'habitation ou en zones mixtes.

Le périmètre borde et/ou comprend également plusieurs zones d'équipements d'intérêt collectif, dont l'Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles, l'école Van Meyel, la Métairie Van Meyel, l'école fondamentale communale Prince Baudouin et l'école primaire Saint-Henri.

Plusieurs axes structurants entourent le projet comme l'avenue des Cerisiers au nord, le boulevard Brand Whitlock (=moyenne ceinture) à l'ouest et l'avenue de Broqueville au sud.

2.4.2.1.2 Plan d'Aménagement Directeur (PAD)

Le site n'est pas repris dans aucun PAD.

2.4.2.1.3 Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)

Le site n'est pas repris dans un PPAS. Cependant, à proximité directe du square Meudon et bordant l'avenue Georges Henri, il existe un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) « PPAS N° 33 QUARTIER SQUARE DE MEUDON », approuvé par Loi 62 - Arrêté PPAS du 1970-07-15.



Figure 9 : PPAS (source : BruGIS)

2.4.2.2 ÉLÉMENTS PLANOLOGIQUES

2.4.2.2.1 Plan Régional de Développement Durable (PRDD)

Adopté pour la première fois en 1995, le Plan Régional de Développement (PRD) est le plan le plus important dans la hiérarchie des plans fixant le développement de la Région et l'aménagement de son territoire. Après plusieurs actualisations et afin de répondre aux 17 objectifs de développement durable des Nations Unies (2015), le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) que nous connaissons aujourd'hui a été approuvé le 12 juillet 2018.

Le PRDD se veut être l'outil qui va permettre, aux horizons 2025 et 2040 de maîtriser la densification et de garantir la mixité bruxelloise, pour répondre à 4 grands défis : des logements adaptés, un cadre de vie agréable, le développement de l'emploi, de l'économie et de la formation, et l'amélioration de la mobilité.

Ce plan a une valeur indicative et non réglementaire.

La carte suivante « projet de ville » localise le projet :

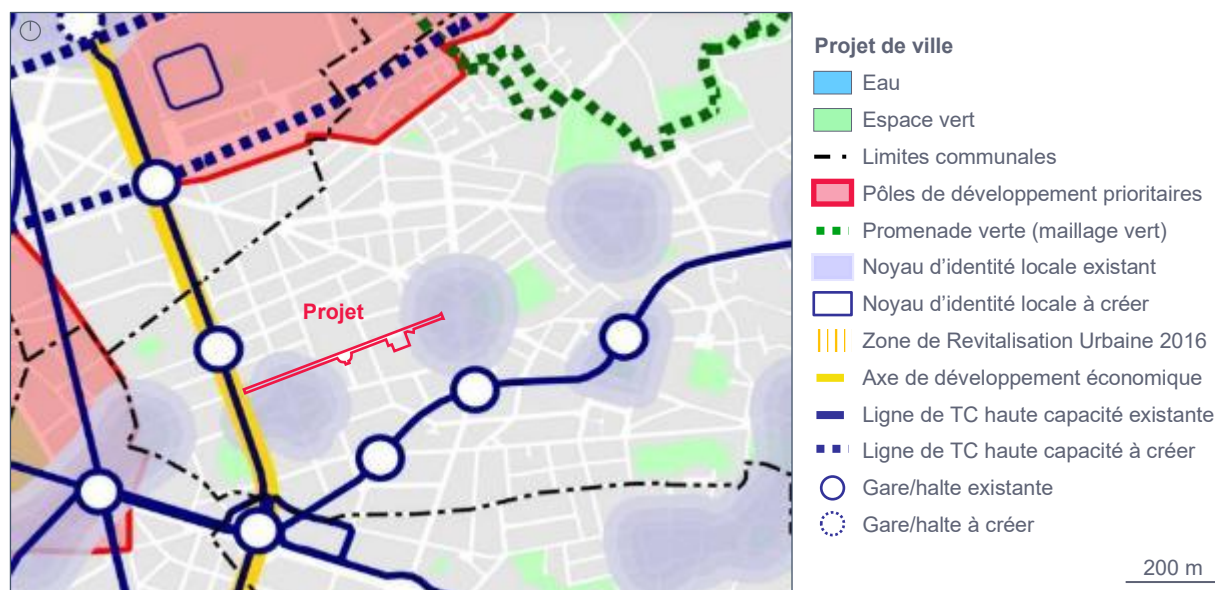


Figure 10 : PRDD (source : BruGIS)

Le tronçon étudié de l'avenue Georges Henri n'est pas repris dans une zone particulière du PRDD. Comme évoqué dans le PRAS, l'avenue est reprise en liséré de noyau commercial et les 2 extrémités de l'avenue sont des noyaux d'identité locale. L'avenue se situe à proximité de l'axe de développement économique entourant le boulevard Brand Whitlock qui est aussi un axe structurant et une ligne de transport en commun de haute capacité.

2.4.2.2.2 Plan Communal de Développement (PCD)

Il existe un Plan Communal de Développement pour la commune de Woluwe-Saint-Lambert datant de 2015. Il y est déjà mentionné, entre autres, la volonté de redynamiser le noyau Georges Henri. 25 mesures avaient été votées par le Collège des Bourgmestre et Échevins dans ce sens.

Il était également question d'*améliorer et harmoniser* l'espace public, tout améliorant l'accessibilité de la rue commerçante et en introduisant davantage de logements aux étages.

2.4.2.2.3 Plans liés à la mobilité

Plan communal de Mobilité (PCM) de Woluwe-Saint-Lambert

Le Plan Communal de Mobilité de Woluwe-Saint-Lambert, mis en place en 2013, vise à optimiser la répartition de l'espace public en développant un système de déplacements multimodal, hiérarchisé et lisible, garantissant l'accessibilité des pôles attractifs, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Il priorise la mobilité active et les transports en commun, encourage un usage maîtrisé de l'automobile, structure un dispositif de stationnement cohérent et intègre les espaces verts dans des itinéraires continus pour piétons et cyclistes. L'ensemble des mesures vise également à limiter le transit dans les quartiers résidentiels et à réduire les nuisances liées au trafic afin d'améliorer la qualité et la sécurité de l'espace public.

Dans le cadre de la revitalisation de l'avenue Georges Henri, le PCM vise l'amélioration de l'espace public en apportant des pistes relatives à l'organisation des livraisons et du stationnement en général. Des aménagements sont également suggérés en matière de sécurisation des carrefours.

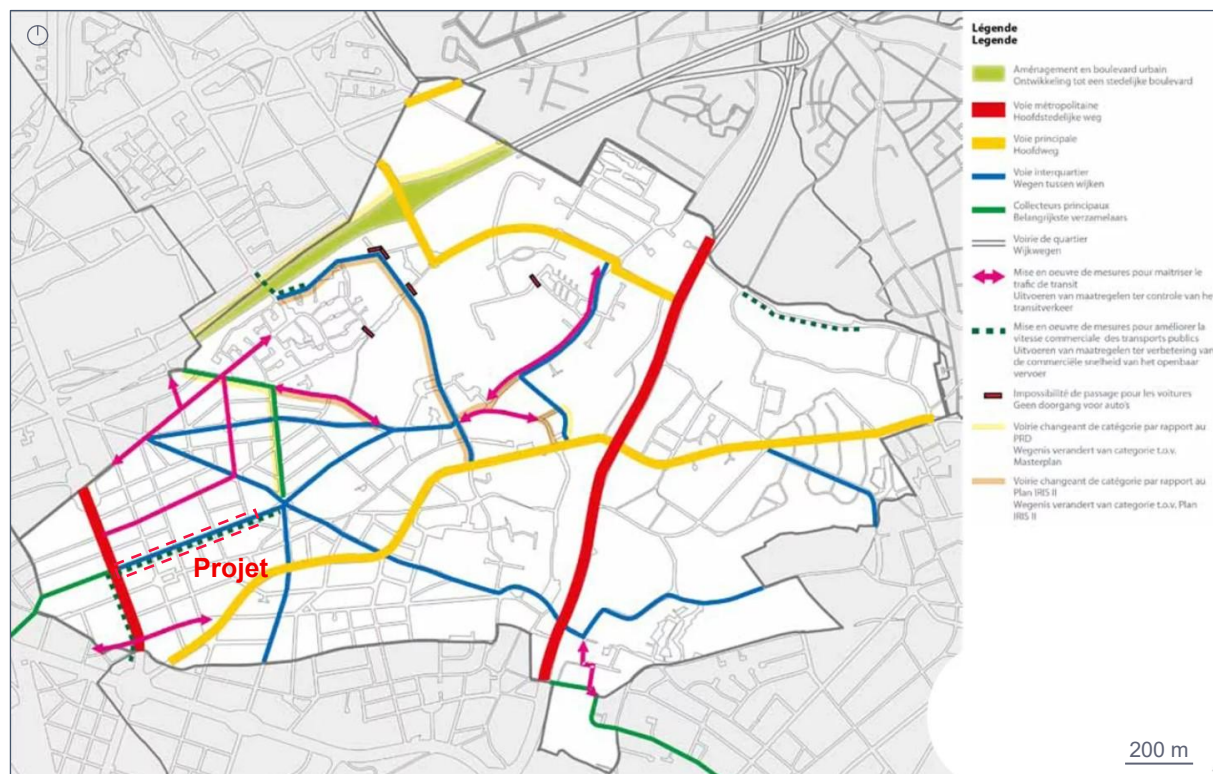


Figure 11 : Plan Communal de Mobilité (source : PCM - Commune de Woluwe-Saint-Lambert)

Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move »

Le plan Good Move fixe les objectifs de la région à l'horizon 2030. Adopté le 5/03/2020, ce plan comporte 4 objectifs principaux :

- Adapter la ville de sorte qu'il ne soit plus nécessaire de posséder sa propre voiture ;
- Remplacer l'utilisation de la voiture par un autre mode pour un déplacement sur 4 ;
- Libérer l'espace public et le délivrer de 65 000 places de stationnement ;
- Développer les commerces et services de proximité pour favoriser les déplacements courts.

Directement appliqué à l'espace public, le PRM structure la hiérarchisation des voiries, renforce la sécurité de tous les usagers et vise à développer un réseau piéton continu et lisible, articulé autour d'axes prioritaires destinés à améliorer l'accessibilité, la qualité de l'espace public et la cohérence des itinéraires de mobilité active à l'échelle régionale.

2.4.2.2.4 Plan Nature régional

À l'échelle régionale, le Plan Nature, adopté par le Gouvernement le 14 avril 2016, propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l'horizon 2050. Pour avancer dans cette direction, 7 grands objectifs ont en outre été définis :

- Améliorer l'accès des Bruxellois à la nature ;
- Consolider le maillage vert régional ;
- Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets ;
- Étendre et renforcer la gestion écologique des espaces verts ;
- Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain ;
- Sensibiliser et mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité ;
- Améliorer la gouvernance en matière de nature.

2.4.2.2.5 Contrat de Rénovation Urbaine

Le site n'est pas repris dans un contrat de Rénovation Urbaine.

2.4.2.2.6 Contrat de Quartier Durable

Le site n'est pas repris dans un contrat de Quartier Durable.

2.4.2.2.7 Plan de Gestion de l'Eau

Le Plan de Gestion de l'Eau 2022-2027, approuvé par le gouvernement bruxellois le 22 juin 2023, propose, à l'échelle de la Région, des mesures concrètes visant l'amélioration de la qualité des cours d'eau, la préservation des ressources en eau souterraine ainsi que la prévention et la gestion des risques d'inondation. À cela viennent s'ajouter d'autres objectifs liés aux impératifs du dérèglement climatique tels que la rationalisation de l'utilisation de l'eau, l'augmentation de la résilience face aux changements climatiques ou l'utilisation d'eau comme source d'énergie renouvelable.

2.4.2.2.8 Manuel des espaces publics

Le manuel Espaces Publics en Région de Bruxelles-Capitale (urban.brussels, version du 31 mai 2024) est un document évolutif intégrant différents guides, normes, plans et outils définissant les objectifs régionaux en matière d'aménagement des espaces publics.

Le Manuel est décomposé en plusieurs livrets.

2.4.2.2.8.1 Livret Ambition

Ce livret concerne les ambitions générales organisées selon 5 thématiques (environnement, matérialité, mobilité, identifié et usage) et traduisant les différents cadres normatifs, réglementaires et stratégiques de la Région. Pour chaque thématique une série de recommandations est associée. Par exemple, pour l'ambition ENV-2 : Gestion intégrée des eaux de pluie et réutilisation on note notamment les recommandations suivantes : infiltrer et valoriser les eaux pluviales, maximiser les plantations dans les zones potentielles d'infiltration, etc.

2.4.2.2.8.2 Livret Vision territoriale

Ce livret concerne la vision territoriale pour les espaces publics qui se décline en 6 programmations distinctes (axes structurants patrimoniaux, continuités vertes, abords d'écoles, centralités, ville d'eau et localités). D'après le Manuel, le tronçon de l'avenue Georges Henri concerné par la demande de permis est repris en centralité et en abord d'école. Ces classes sont définies comme suit dans le manuel des espaces publics :

- « Les **centralités** sont les espaces publics (tronçons ou nœuds) repris en noyau d'identité locale existant et en quartiers commerçants qui ne font pas partie d'axes structurants patrimoniaux, de continuités vertes ou d'abords d'écoles. L'aménagement de ces espaces publics vise à traduire la ville de proximité, à valoriser les multiples identités locales bruxelloises, et à offrir aux lieux de rassemblement et d'intensités urbaines des espaces publics qualitatifs. »
- « Les **abords d'écoles** rassemblent les espaces publics (tronçons ou nœuds) en abord direct d'écoles qui ne font pas partie d'axes structurants patrimoniaux ou de continuités vertes.

L'aménagement de ces espaces publics vise à sécuriser le trajet des enfants jusqu'à leur établissement, à lutter contre la pollution de l'air et à proposer un environnement propice à la sociabilité et à l'ouverture des écoles vers leur quartier. »

Une série d'objectifs spécifique à mettre en œuvre est associée à ces deux qualifications.

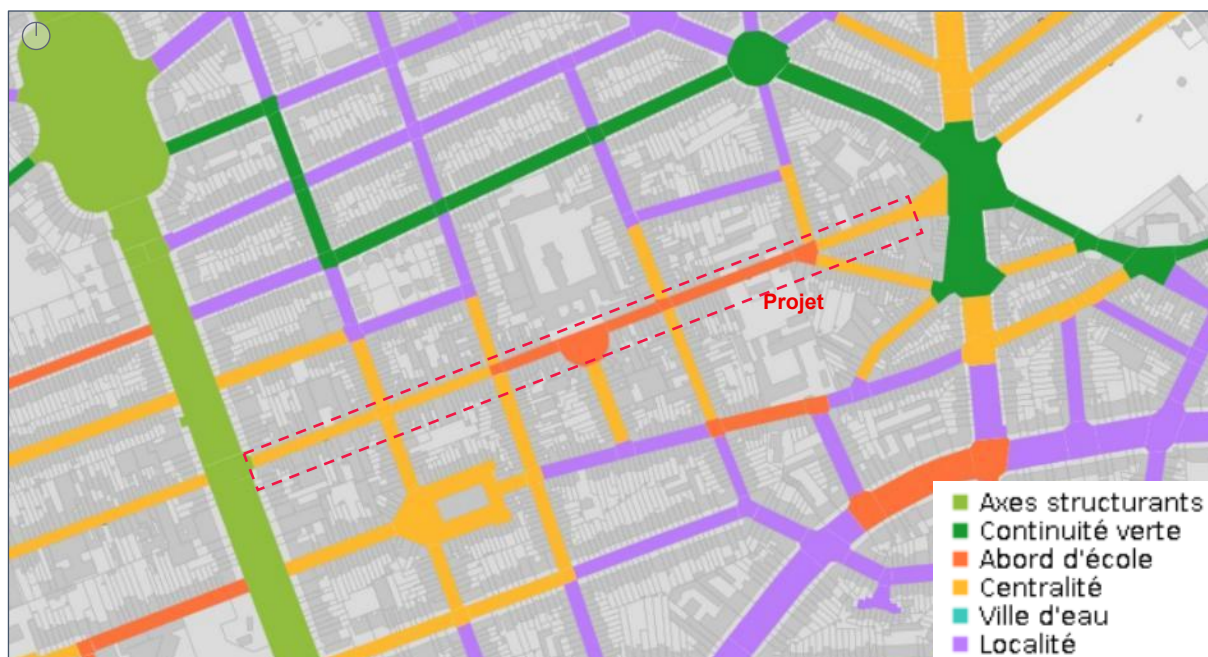


Figure 12 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)

2.4.2.2.8.3 Livret Stratégie d'aménagement

Ce livret concerne les stratégies d'aménagement (propositions et recommandations concrètes du Manuel) qui se déclinent selon le type d'espace public. D'après la classification du manuel, le tronçon de l'avenue Georges Henri concerné par la demande de permis est repris en tronçon type #2 (tronçons de 7 à 13 m) et type #3 (tronçons de 13 à 18 m) pour les classes de centralité et d'abords d'école.

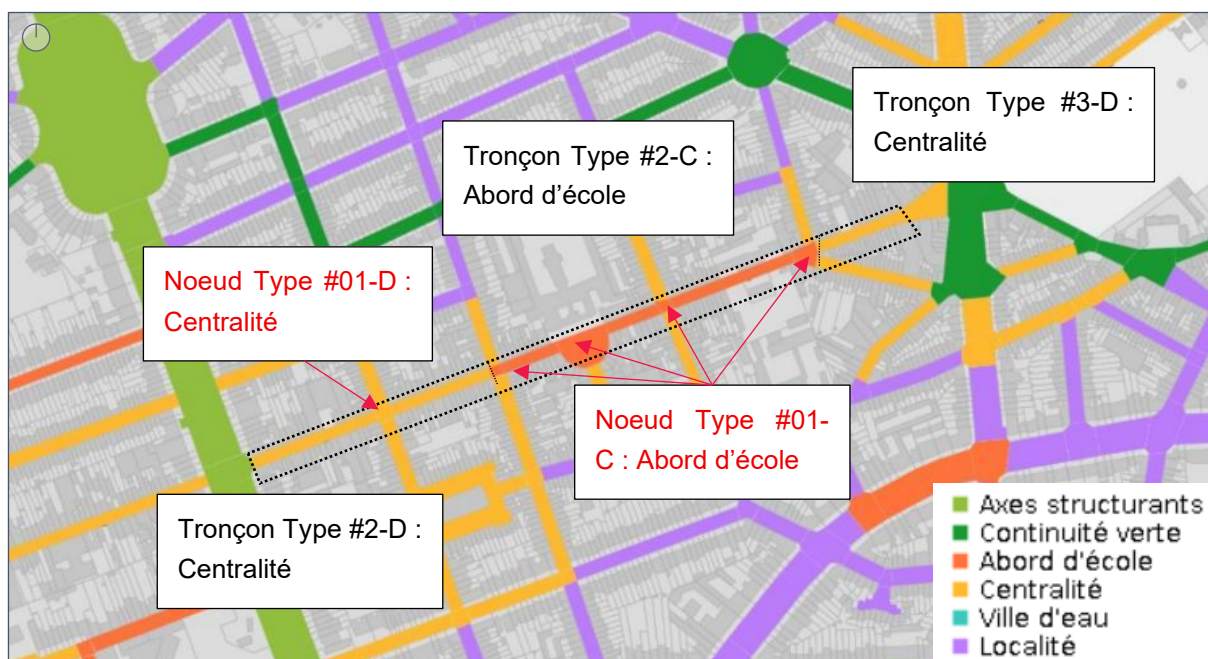


Figure 13 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)

Pour rappel, le plan Good Move classe tous les tronçons dans les classes SMV suivant les modes :

- Axe « QUARTIER » : pour vélos, voitures et poids lourds
- Axe « CONFORT » : pour transport en commun
- Axe « PLUS » : pour les piétons

Ces classifications sont utilisées pour l'analyse de la matrice de mobilité de chacun des tronçons.

Le tableau suivant détaille les recommandations par type de tronçon et nœud :

Tableau 1 : Stratégie d'aménagement par type de tronçon et nœud du manuel des espaces publics

	Type	Recommandations	Remarques
Tronçon	Tronçon Centralité Type #2	Maximiser la surface de pleine terre Intégrer une approche historique et patrimoniale Favoriser l'aménagement de rues à sens unique et redonner la priorité aux modes actifs Favoriser le sentiment de sécurité Assurer une mixité d'usages	De plus, la matrice de mobilité dans le cas d'une rue de 11 à 12 m de largeur ne guide pas vers une réponse qualitative précise aux objectifs définis par le PRM mais définit une zone spécifique (la matrice indique que le projet nécessite une approche particulière visant à mettre en place un processus de projet spécifique pour définir l'aménagement le plus adapté.). En effet, le contexte du projet indique que la largeur de la rue ne permet pas d'accueillir qualitativement la spécialisation multimodale. Ces cas nécessitent une analyse particulière pour définir l'aménagement adapté. Deux solutions sont possibles : la première consiste à revoir le plan de circulation et opter pour l'aménagement d'une zone de rencontre, par exemple, ou mettre en place un processus de concertation spécifique.
	Tronçon Centralité Type #3	Maximiser la surface de pleine terre Sécuriser les différents usages Élargir les trottoirs Limiter autant que possible la part de la chaussée dédiée à la circulation automobile Favoriser la traversabilité de la rue.	
	Tronçon Abord d'école Type #2	Maximiser la surface de pleine terre ; Guider vers une circulation apaisée ; Favoriser l'utilisation d'un revêtement homogène de façade à façade ; Porter une attention au choix et à l'implantation du mobilier urbain ; Végétaliser l'espace public en alternant entre des fosses de plantation végétalisées et des revêtements continus	
Nœud	Nœud Centralité Type #1	Maximiser la surface de pleine terre avec l'objectif d'atteindre au minimum 15 % de la surface du nœud Veiller à maintenir un espace public désencombré, praticable et traversable. L'aménagement tient compte des rayons de giration des véhicules d'utilité publique et de leur accessibilité Favoriser la diminution de l'emprise de la chaussée dédiée à la circulation automobile pour maximiser les fonctions de séjour et l'intégration de mobilier urbain inclusif en lien avec la centralité Tenir compte des accès pour les livraisons Sécuriser les modes actifs, favoriser la continuité de leurs itinéraires, et veiller à assurer une signalisation claire et lisible dans l'aménagement Participer à valoriser l'identité locale de la centralité et guider vers un aménagement cohérent Tenir compte des fonctions environnantes pour identifier les lieux stratégiques pour l'intégration de fonctions de séjour	Étant donné que plus de 2 niveaux de hiérarchie se croisent (CONFORT pour les transports publics et PLUS pour les piétons), la matrice de mobilité catégorise ces croisements en cas plus spécifiques qui nécessitent une étude au cas par cas.
	Nœud Abord d'école Type #1	Maximiser la surface de pleine terre Veiller à maintenir un espace public désencombré, praticable et traversable Maximiser les fonctions environnementales, socio-récréatives et ludiques en lien avec l'abord d'école	

		<p>Prioriser la continuité des itinéraires des modes actifs vers et depuis l'école</p> <p>Assurer une transition ludique vers et depuis l'école et veiller à intégrer une signalisation claire</p> <p>Maximiser la végétalisation du nœud en prenant en considération les masques de visibilité</p> <p>Centraliser les usages et les fonctions communes aux rues qui se croisent dans le nœud et aménager ce dernier comme un lieu de rencontre et de sociabilité. Tous les nœuds ne sont pas systématiquement programmés</p>	
--	--	---	--

2.4.2.2.8.4 Livret Filtres

Ce livret concerne les spécificités qui s'appliquent à l'espace public concerné. La fiche du filtre renvoie vers des outils à consulter dans le livret Boîte à outils. Le tableau suivant reprend l'ensemble des filtres s'appliquant au site du projet. Les recommandations liées à ces filtres sont étudiées plus en détail dans les chapitres concernés.



Figure 14 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)

Tableau 2 : Manuel des espaces publics – ensemble des filtres s'appliquant au projet

		Centralité			Abords d'école							Centralité
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Filtre	Objectif	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #3
Topographie de la ville	Rendre compte des caractéristiques paysagères liées à la topographie de la ville et de ce que cela implique en termes d'aménagement d'un espace public	x	x	x	x	x					x	
Éléments et ensembles patrimoniaux	Élaborer des compositions paysagères et urbaines (historiques) qui tiennent compte des différentes configurations et évolutions historiques de la ville	x	x	x	x							
Périmètres spécifiques	Référencer les périmètres de projet formulant des recommandations spécifiques, d'ordre stratégique ou réglementaire, à prendre en considération dans l'aménagement de l'espace public	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Végétalisation prioritaire	Prioriser les stratégies de végétalisation en fonction de la localisation des espaces publics afin de contribuer à la réalisation d'un réseau écologique résilient et à la présence d'un nombre suffisant d'espaces verts publics et accessibles dans tous les quartiers	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Environnement sonore	Augmenter le confort acoustique et limiter les nuisances sonores	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Noyaux commerciaux et de quartier	Favoriser l'accessibilité et la qualité de séjour dans les espaces publics plus sollicités par ses usages et ses fonctions	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

		Centralité			Abords d'école							Centralité
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Filtre	Objectif	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #3
Environnements scolaires	Améliorer l'intégration urbaine des établissements scolaires et à accroître l'offre d'équipements collectifs à la population quartier en ouvrant les établissements scolaires en dehors du temps scolaire (accès aux infrastructures sportives, au réfectoire, aux cours d'école, etc.). Favoriser l'ouverture de l'école vers le quartier au travers d'actions socioéconomiques et d'opérations de requalification de l'espace public.						x			x		
Maillage piéton	Renforcer la cohérence et la densité du réseau piéton pour améliorer l'accessibilité, le confort et la sécurité des piétons dans l'espace public	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Maillage transports publics	Prendre en considération la présence d'une ligne structurante (tramway et/ou bus) comme un élément déterminant de la conception d'un aménagement d'espace public et participant à la qualité de celui-ci	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Accessibilité en transports publics	Objectiver et rationaliser la diminution des places de stationnement dans l'espace public en fonction de l'accessibilité en transports publics et de la présence ou non de parking hors voirie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Contraintes d'accès	Tenir compte des contraintes d'accès dans l'aménagement de l'espace public en fonction des axes prioritaires du SIAMU et des itinéraires de transport exceptionnel	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

		Centralité			Abords d'école							Centralité
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Filtre	Objectif	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #2	Nœud type #1	Tronçon type #3
Spécialisation multimodale	Favoriser la spécialisation multimodale de l'espace public	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

2.4.2.2.8.5 Livret Boîte à outils

Ce livret porte sur les outils de processus et dessins pratiques à utiliser.

2.4.2.2.8.6 Livret Typologies existantes

Ce livret porte sur la typologie existante de l'espace public et les enjeux à adresser. Par exemple pour le tronçon de type #3, les enjeux sont :

- Appliquer la spécialisation multimodale des voiries (dans le cas où la largeur du tronçon ne permet pas d'y répondre de façon qualitative, un processus de projet spécifique est à mettre en place) ;
- Contribuer à la densification du maillage vert par la végétalisation de l'espace public et sa désimperméabilisation ;
- Équilibrer le partage modal et introduire des fonctions de séjour.

2.4.2.3 RÈGLEMENTS

Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)

La Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un Règlement Régional d'Urbanisme entré en vigueur le 29/12/2007 (un projet de révision a été adopté le 24 janvier 2019 par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale) et qui reprend des dispositions relatives aux caractéristiques urbanistiques des bâtiments et de leurs abords ainsi qu'à l'aménagement de l'espace public ou encore les normes de stationnement. Il traite également des dispositions à prendre pour les chantiers.

Le présent projet est concerné par les titres VII (la voirie, ses accès et ses abords).

Règlements Communaux d'Urbanisme (RCU)

Un Règlement Communal peut compléter et préciser les matières réglées par le RRU ou porter sur d'autres matières. Pour rappel, le projet se trouve uniquement sur le territoire de la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

La commune dispose d'un RCU (sur les bâtisses) datant de 1957 et d'un RCU zoné pour l'avenue Georges Henri, datant de 2012, divisé en plusieurs parties :

- Aspect des façades visibles depuis la voie publique ;
- Enseignes, publicités associées à l'enseigne, affichages culturels et autres dispositifs commerciaux ;
- Expression de l'activité commerciale ;
- Utilisation de la voie publique.

Aucun de ces RCU ne s'applique spécifiquement dans le cadre du présent projet car celui-ci ne concerne que les voiries.

3 SITUATION DE RÉFÉRENCE

La situation de référence est la situation à l'horizon du projet, reprenant les développements connus de la zone d'étude, indépendamment de l'implantation du projet futur. Elle permet d'avoir une vision globale des futurs développements potentiels de la zone du projet et de ses environs directs. Elle est étudiée afin de pouvoir prendre en compte, pour chacune des thématiques analysées, les évolutions attendues avec lesquelles le projet aura à s'articuler.

Le tableau suivant détaille les projets dans la zone d'étude, avec leur horizon de mise en œuvre et le Demandeur :

Tableau 3 : Projets pris en compte pour la situation de référence

N°	Projet	Localisation	Demandeur	Horizon	N° PU
1	Régulariser les modifications de la situation de droit de l'immeuble, réaménager les logements existants, aménager un logement supplémentaire et remplacer les châssis en façade avant	Avenue Georges Henri n°391	Privé	Indéterminé (PU octroyé en 2023, finalisé)	1867452
2	Les pavillons d'Eden (6 appartements 2 chambres + 1 appartements 3 chambres)	Avenue Georges Henri n°198-200	Privé (DW Properties)	Indéterminé (PU octroyé en 2024, en chantier)	1935732
3	Restaurer les peintures murales publicitaires "SANO" et "L'Alsacienne", situées sur le pignon aveugle de l'immeuble 352-350 dont les façades et toitures ont été classées comme monument.	Avenue Georges Henri n°352-350	Commune de Woluwe-Saint-Lambert (non-propriétaire du bâtiment)	Chantier prévu entre 2026 et printemps 2027	1964068



Cette situation de référence comprend donc quelques logements supplémentaires, mais rien de significativement différent par rapport à la situation existante en terme urbanistique ou de mobilité.

L'analyse du projet se fait par rapport à la situation de référence à court terme. Seuls des projets pour lesquels une demande de permis a été octroyée récemment sont considérés car les décisions sur les demandes de permis sont incertaines à plus long terme, également en termes de programmation, voire même de réalisation.

4 DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET

4.1 Justification et objectifs du projet

Le projet s'intègre dans une volonté politique de renfort de l'attractivité de l'avenue Georges Henri, voie commerçante importante dans le quartier et sur la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

Le projet est guidé par trois grands axes :

- Le confort et la sécurité des usagers actifs,
- La gestion des eaux et de l'environnement,
- L'attractivité de l'avenue.

En effet, « l'amélioration des conditions de circulation pour les piétons, cyclistes et usagers des transports publics constitue une priorité de la commune » d'après la note explicative du projet. Concernant le deuxième point, cette même note rappelle le fort taux d'imperméabilisation actuel de l'avenue, combiné à la faible présence d'arbres en voirie, accentuant l'effet d'îlot de chaleur urbain, peu propice à l'attractivité de l'avenue. Enfin, l'attractivité de l'avenue Georges Henri est un enjeu fort du projet compte tenu d'un taux de vacance des locaux commerciaux de l'ordre de 13% (26 commerces).

4.2 Description du projet

4.2.1 PAR TRONÇON

Le périmètre de projet est, pour rappel, divisé en 3 parties, sur base de leur nature commerciale, de leur topographie et de leurs fonctions.

4.2.1.1 DU BOULEVARD BRAND WHITLOCK À L'AVENUE DU PRINCE HÉRITIER

La topographie existante allant jusqu'à 6% de pente, le projet a été adapté pour répondre aux besoins des piétons âgés et/ou à mobilité réduite, tout en conservant du stationnement compte tenu de la forte proportion de commerces présents liés à l'équipement de la maison.

Pour ce tronçon, il est prévu :

- L'élargissement de la chaussée à 6,3 m (filets d'eau compris) afin de garantir une vitesse commerciale des bus STIB optimale, tout en se conformant au RRU.
- La perméabilisation des places de stationnement (revêtement à joints ouverts) pour atteindre au moins 10% de surfaces perméables.
- Le stationnement alterné permet de dégager une largeur de trottoir de minimum de :
 - Côté stationnement : 1,7 m au droit du stationnement et 3,7 m lorsqu'il n'y a pas de stationnement ;
 - Côté sans stationnement : toujours un trottoir de minimum 2 m de large
- L'ajout de plantations (fosses à bordures fermées), avec un objectif d'1 arbre toutes les 4 places de stationnement (dans la majorité des cas).
- La mise en place d'un revêtement identitaire, sur l'ensemble de l'avenue, pour un confort optimal de tous les usagers et marquant l'identité piétonne renforcée de l'axe.
- Un marquage vélo aux carrefours pour sensibiliser les voitures à la présence des cyclistes.
- La mise aux normes des passages piétons, avec abaissement des bordures et placement de dalles podotactiles conformément au vademecum de bonnes pratiques.

L'objectif ici a été de réaliser un projet équilibrant les contraintes du terrain, du comportement des usagers et des prescriptions régionales.

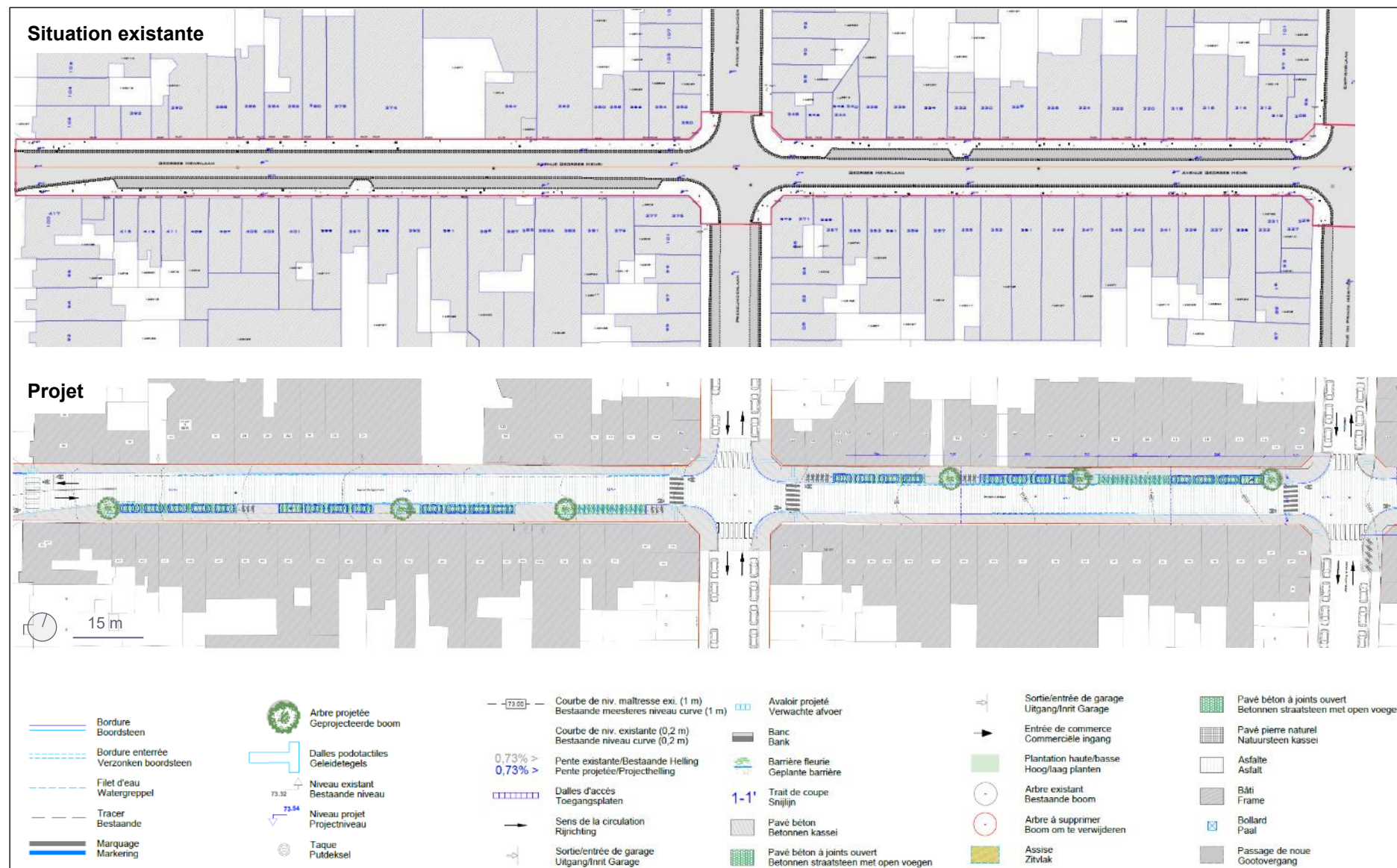


Figure 15 : Projet sur le tronçon 1 (source : Demandeur)

4.2.1.2 DE L'AVENUE DU PRINCE HÉRITIER À LA RUE DU PONT-LEVIS, INCLUANT LA PLACE J.B. DEGROOF

Pour ce tronçon central dans le projet, les caractéristiques existantes sont valorisées au niveau de la place J.B. Degroof (hub multimodal, valeur patrimoniale de l'Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles et présence de commerces et HoReCa) par « *une déminéralisation et une végétalisation maximales [...], l'installation d'assises confortables, la possibilité d'accueillir ponctuellement des événements* ». De plus, la proximité immédiate de l'Institut Royal (école) nécessite de s'attarder sur la sécurisation des abords pour les piétons et cyclistes.

La centralité du tronçon, sa topographie douce, son bâti patrimonial et ses commerces représentent une opportunité d'en faire un espace public multifonctionnel, apaisé, végétalisé et propice aux rassemblements. Il s'agit d'une « *bulle urbaine* » favorisant les interactions sociales où les usagers quotidiens peuvent prendre une pause, ainsi qu'un espace dédié à des événements communaux/de quartier.

Il y est projeté :

- La création d'une zone apaisée centrée devant l'Institut, rendue visible par un revêtement asphalté avec des pictogrammes colorés, tout en conservant les arrêts de bus STIB (remis aux normes). Il n'y a pas de plateau surélevé créé car la différence de niveau est fort utilisée ici par les élèves malvoyants de l'Institut Royal tout proche. Une zone de rencontre de plain-pied est toutefois prévue en face, au cœur de la place J.B. Degroof, sur laquelle la circulation est mise en sens unique, ce qui libère un vaste espace devant les commerces.
- Au niveau de la place J.G Degroof, la création d'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.
- La réduction du stationnement.
- Un espace central multifonctionnel de 210 m², avec des assises continues sur le pourtour, propice au repos et aux événements festifs.
- Une augmentation significative des surfaces perméables et arborées.
- Le renforcement du hub de mobilité (amélioration de l'arrêt bus STIB existant, réorganisation de la drop zone vélos/trottinettes, placement d'arceaux vélos).
- Une visibilité renforcée des traversées piétonnes et des abords de l'Institut Royal.
- 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).

L'objectif a été ici de réaménager la place J.B. Degroof en une centralité importante de l'avenue, conciliant confort, attractivité et identité locale.

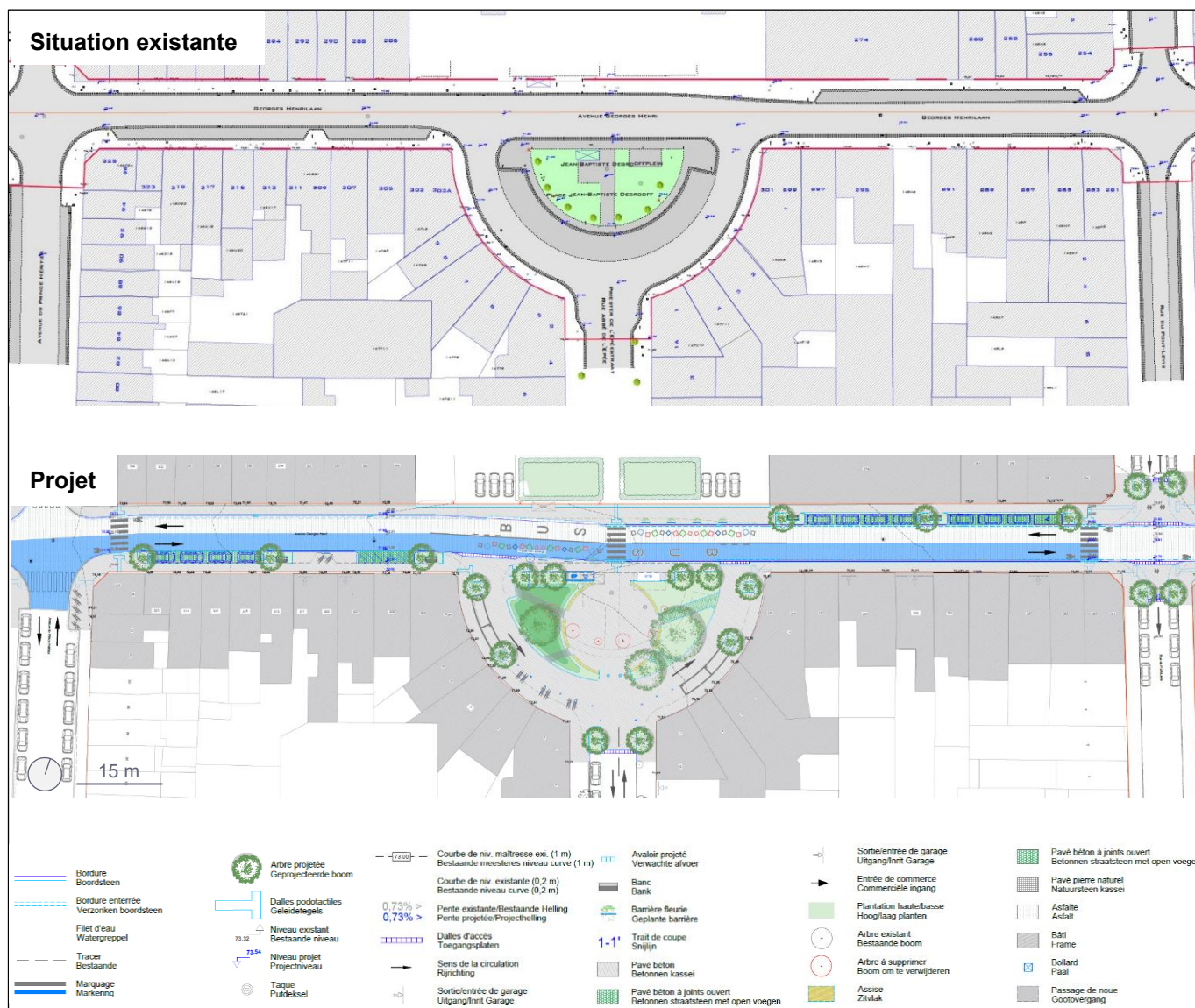


Figure 16 : Projet sur le tronçon 2 – place J.B. Degroof (source : Demandeur)

4.2.1.3 DE LA RUE DU PONT-LEVIS AU SQUARE DE MEUDON

4.2.1.3.1 Partie avenue Georges Henri

Ce tronçon, le plus fréquenté et le plus animé de l'avenue, a une dynamique plutôt orientée vers la convivialité et les loisirs, « *renforcée par la connexion directe avec le square de Meudon, lieu d'accueil d'événements et d'HoReCa, hub de mobilité, la proximité de l'entrée du parc Georges Henri, très fréquenté par les familles* ». La topographie plutôt plane permet d'y penser un aménagement centré sur les piétons, tout en réduisant le stationnement automobile.

Le projet y prévoit :

- L'élargissement de la chaussée à 6,3 m (filets d'eau compris) afin de garantir une vitesse commerciale des bus STIB optimale, tout en se conformant au RRU.
- La perméabilisation des places de stationnement (revêtement à joints ouverts) avec un trottoir d'une largeur comprise entre 1,7 et 3,7 m côté pair, libéré du stationnement. De l'autre côté le trottoir aura une largeur de 2 mètres.
- Les intersections avec les rues adjacentes seront traitées avec des trottoirs traversant, adaptés à la topographie douce et par le fait que nous sommes en présence majoritairement de sens unique sortant.
- La création d'une placette devant l'école Van Meyel, sous forme de plateau surélevé conforme aux normes STIB, sécurisée par des fosses de plantation côté école et des barrières croix de Saint-André avec balconnières en face.
- L'ajout de plantations (arbres dans de grandes fosses).
- La mise en place d'un revêtement identitaire, sur l'ensemble de l'avenue, pour un confort optimal de tous les usagers et marquant l'identité piétonne renforcée de l'axe.
- Un marquage vélo aux carrefours pour sensibiliser les voitures à la présence des cyclistes.
- La mise aux normes des passages piétons, avec abaissement des bordures et placement de dalles podotactiles conformément au vademecum de bonnes pratiques.

L'objectif ici aussi est de créer un espace convivial et apaisé, centré sur les piétons, en accordant une importance aux abords de l'école van Meyel et à l'attractivité commerciale du bas de l'avenue.

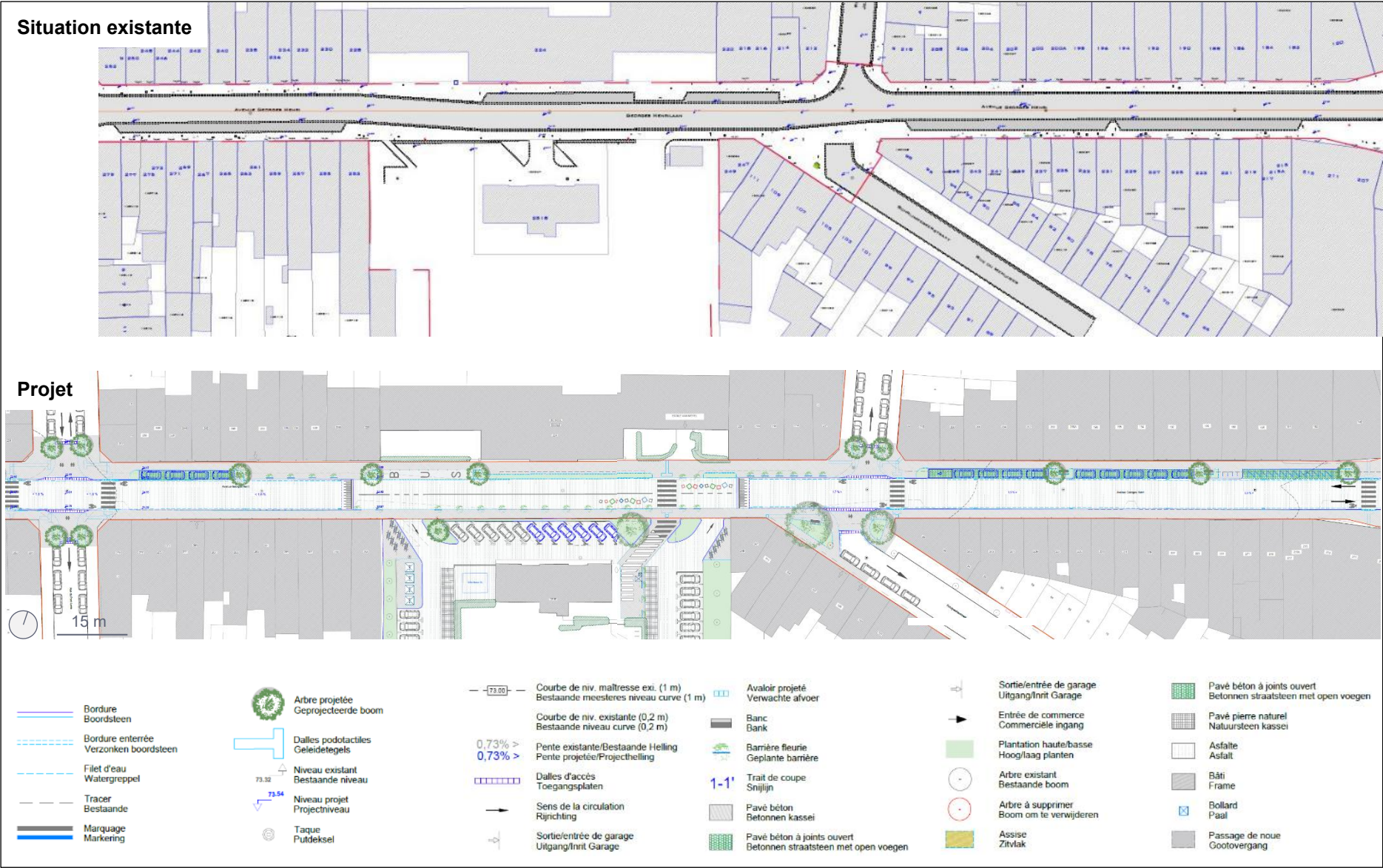


Figure 17 : Projet sur le tronçon 3 (source : Demandeur)

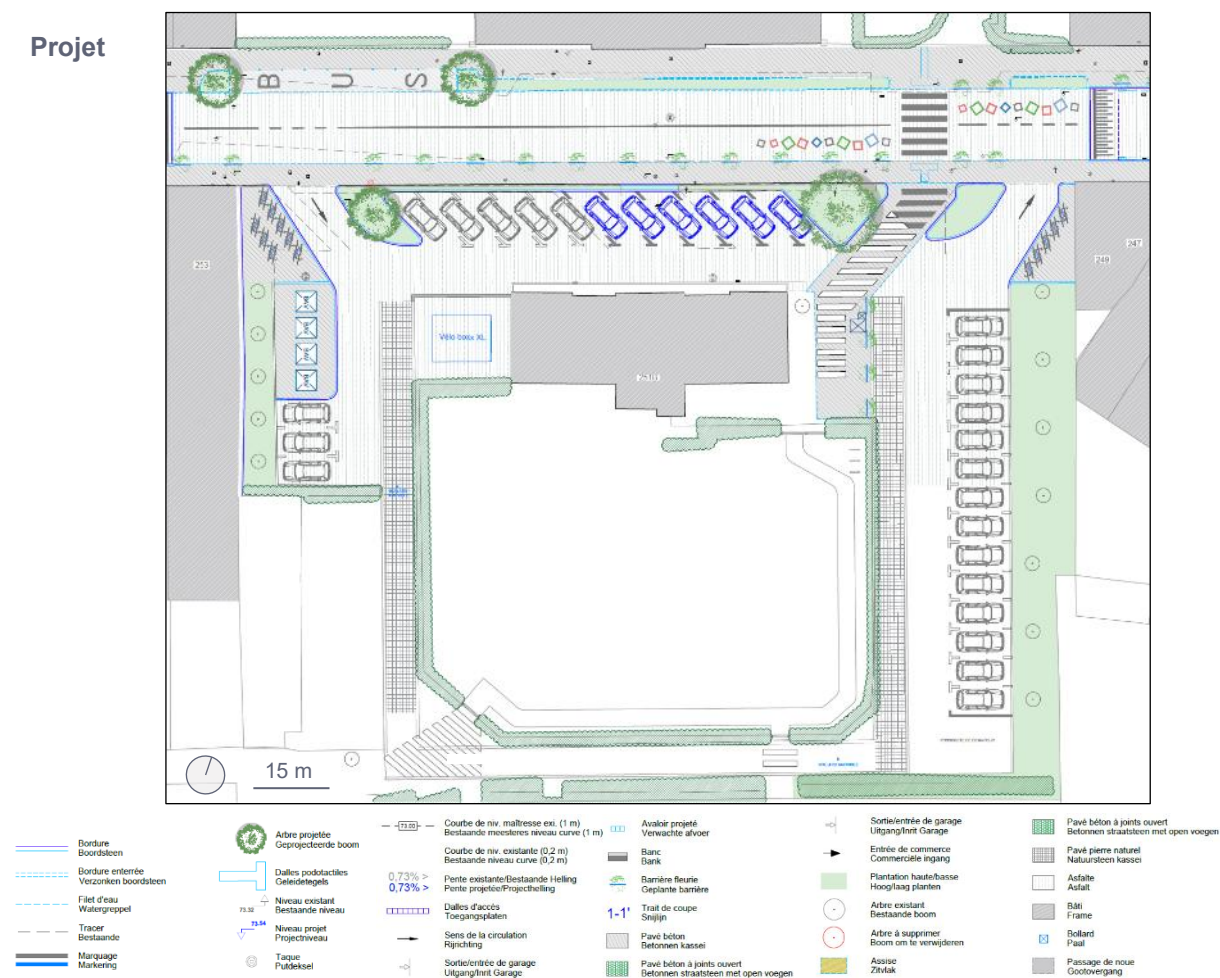
4.2.1.3.2 Parking de la métairie Van Meyel

Le périmètre du parking devant la métairie Van Meyel est intégré au projet compte tenu de sa position en face de l'école homonyme et de son utilisation par celle-ci comme cantine. Il ne s'agit pas d'une parcelle d'espace public puisqu'elle est cadastrée (appartient à la commune de WSL), comprenant du parking automobile, des arceaux vélos, un box à vélos fermé, une plaine de jeux/cour de récréation occupée par l'école, ainsi qu'une friterie et des bulles de déchets (verre, vêtements). Ce parking sert également de lien entre l'école communale Prince Baudouin (avenue du Couronnement) et l'école Van Meyel. Le projet vise ici :

- La sécurisation des enfants (via la création d'une entrée et d'une sortie côté rue, sans possibilité de faire le tour complet du parking, sauf pour le SIAMU).
- Le renfort des mobilités actives (installation d'arceaux vélos proches de la façade rue).
- L'enterrement des bulles de déchets actuellement hors sol (girations pensées pour les véhicules de collecte de l'ABP).
- La réduction du stationnement, permettant d'augmenter les surfaces plantées, la sécurisation des cheminements et l'aménagement de zones de manœuvre.
- La suppression de la friterie, permettant l'aménagement de la nouvelle sortie du parking et l'ajout d'arceaux vélos.

Le réaménagement de ce parking trouve sa place dans le projet compte tenu de sa position stratégique entre deux établissements scolaires communaux, tout en intégrant des fonctions importantes de stationnement automobile et cycliste, ainsi que des services de proximité du quartier.

Projet



4.2.2 GLOBAL

4.2.2.1 CHIFFRES CLÉS DU PROJET DU POINT DE VUE DE LA MOBILITÉ

Le projet modifie les largeurs de la chaussée et des trottoirs, en augmentant respectivement celles-ci à 6,3 m et à minimum 1,7 m.

La largeur des stationnements en longueur n'est pas modifiée (2 m), puisqu'il s'agit d'une longueur standard. Le nombre de places de stationnement voiture est réduit de l'ordre de 34% (de 126 à 83 places).

L'espace dédié aux zones de livraison est augmenté de 54 à 60 m (+11,1%) pour les commerçants de l'avenue.

Les places de stationnement vélo sont augmentées de l'ordre de 40% pour le stationnement courte durée (de 33 à 46 arceaux) et celles pour le stationnement longue durée sont multipliées par 4 (de 5 à 20 places en box vélo sécurisé).

Tableau 4 : Comparaison de la situation existante et du projet du point de vue de la mobilité

Objet	Situation existante	Situation projetée
Largeur de la chaussée	entre 5,5 m et 6,00 m	6,3 m
Largeur des trottoirs	entre 1,5 m et 2,5 m	Entre 1,7 et 3,7 m
Largeur du stationnement	2 m	2 m
Nombre de places de stationnement	126	83
Espaces de livraison	54 m	60 m
Places PMR	1	4
Arceaux vélos	33 arceaux = 66 places	46 arceaux = 92 places
Box vélo	5 places	20 places

4.2.2.2 ACCESSIBILITÉ ET INCLUSION

Afin d'améliorer l'accessibilité à toutes les conditions physiques sur l'avenue, les normes et recommandations en vigueur ont été appliquées pour :

- Sécuriser les cheminements piétons (élargissement des trottoirs de minimum 1,7 m à 3,7 m, revêtements réguliers et confortables pour les usagers PMR, poussettes, en fauteuil roulant) ;
- Traiter les traversées et intersections (bordures systématiquement abaissées à 0 cm, installation de dalles podotactiles) ;
- Rendre accessible les équipements et commerces (maintien de places PMR, traitement des abords d'écoles par des zones sécurisées et apaisées, amélioration des arrêts de bus place J.B. Degroof) ;
- Inclure l'ensemble des usagers intergénérationnels (espaces de repos avec bancs adaptés, zones ombragées, parcours continus pour les personnes avec poussettes ou à mobilité réduite, espaces polyvalents pour divers événements) ;

4.2.2.3 REVÊTEMENTS ET IDENTITÉ DE L'AVENUE

La qualité et l'uniformité des revêtements participent directement à l'identité de l'espace public et leur choix est au cœur du projet afin de permettre les éléments précédemment cités (gestion des eaux pluviales, de marquage identitaire et de confort d'usage).

Le revêtement piéton est inspiré du caractère propre à Georges Henri, avec un matériau « signature » différenciant cet axe des autres espaces publics de la commune. Il s'agira de pavés béton multiformat

(modèle Union de chez Ebema), mis en œuvre avec ou sans joints ouverts selon les zones et leurs usages. Il s'agit de pavés résistants et durables dans le temps, de surface régulière limitant les vibrations et existants en modèle à joints ouverts pour les zones où une désimperméabilisation ponctuelle est possible.

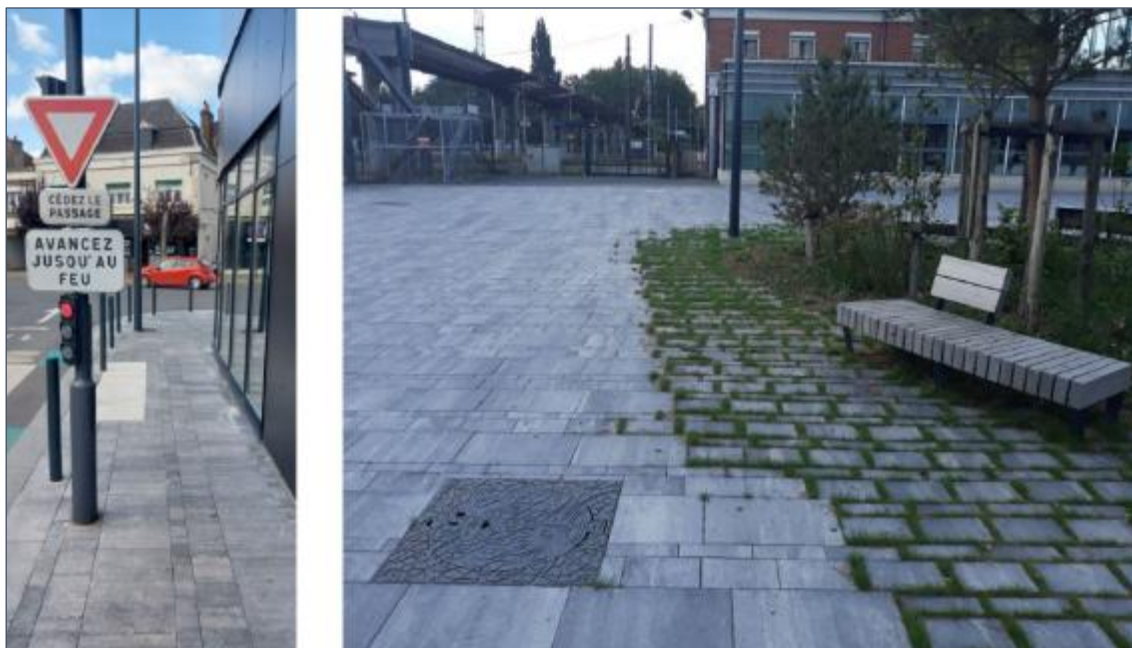


Figure 19 : Pavés types choisis pour l'avenue (source : Demandeur)

Ce type de revêtement permet d'avoir une cohérence tout au long de l'avenue tout en permettant des variations là où cela est nécessaire.

Au niveau de la place J.B. Degroof, la pente douce (naturellement à 2%, vers la rue Abbé de l'Épée) et les faibles flux de véhicules sont favorables pour la végétalisation des joints, renforçant l'aspect paysager et écologique du lieu.

Enfin, « 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 ». Il s'agira d'un asphalte noir, garant d'une lisibilité claire entre les zones de circulation et les autres espaces. Les variations ponctuelles attendues le sont au niveau :

- Des placettes (asphalte coloré au niveau des écoles pour inciter les automobilistes à la prudence) ;
- Des trottoirs classiques et traversants (pour mettre en exergue les piétons).

4.2.2.4 GESTION DES EAUX PLUVIALES ET DÉSIMPÉRMÉABILISATION

L'effet d'îlot de chaleur urbain étant particulièrement marqué sur l'axe concerné par le projet, les enjeux de gestion des eaux pluviales et de perméabilisation des espaces publics sont importants ici.

En se basant sur les recommandations du manuel Espaces Publics d'Urban.Brussels, le projet cherche à mettre en œuvre 10% de surfaces perméables.

Pour ce faire, le projet s'appuie sur 3 types de gestion :

- Zones de stationnement semi-perméables (dalles béton à joints ouverts).
- Fosses de plantation au niveau du trottoir : par un jeu de pente, 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 mise en place de dispositifs de GIEP (Gestion Intégrée des Eaux Pluviales) a été étudiée mais les contraintes de l'avenue (dont la topographie exigeante) la rendent complexe à mettre en œuvre. L'avenue figure en effet parmi les axes les plus difficiles à déconnecter du réseau d'égouttage, sauf au niveau de la place J.B. Degroof, classée comme potentiel « moyen » pour la GIEP.

Dès lors, un focus GIEP est projeté sur cette place. En effet, la place présente une topographie favorable (point le plus bas de l'avenue) où les eaux de ruissellement convergent naturellement depuis les deux extrémités du périmètre de projet. De plus, cette place revêt un emplacement stratégique en raison de sa centralité et de sa typologie en arc de cercle.

C'est pourquoi le projet y aménage de larges surfaces (semi-)perméables pour renforcer la capacité d'infiltration locale.

Les surfaces par type de perméabilité sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 5 : Tableaux des surfaces projetées par type de revêtement (source : Demandeur)

Objet	Situation existante	Situation projetée
Aire 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

4.2.2.5 VÉGÉTALISATION ET CONFORT CLIMATIQUE

Toujours dans l'optique de réduire l'effet d'îlot de chaleur sur l'avenue, la stratégie du projet intègre davantage de plantations, de manière significative compte tenu de l'absence totale de végétation sur le tronçon 1 et peu sur les tronçons 2 et 3 actuellement.

La sélection des essences s'est faite en fonction de deux critères principaux :

- « Les contraintes spatiales, notamment l'alignement réduit de 12 m, qui impose le choix d'arbres à couronnes relativement étroites [sauf au niveau des espaces plus ouverts comme la place J.B. Degroof].
- Leur résilience physiologique, garantissant une bonne adaptation aux conditions urbaines et aux évolutions climatiques. »

Plus de détails sont apportés dans la partie « Faune et flore ».

Tableau 6 : Tableaux des végétaux projetés (source : Demandeur)

Objet	Situation existante	Situation projetée
Aire d'intervention (m²)	14 664	14 664
Surface de pleine terre (m²)	533	895
Nombre d'arbres dans l'espace public (unité)	22	55
Fréquence moyenne d'arbre (unité/100 m)	3	7



Figure 20 : Exemples de plantations référence pour le projet (source : Demandeur)

4.2.2.6 ÉCLAIRAGE ET MOBILIER URBAIN

L'éclairage public sera défini plus en détails avec Sibelga, gestionnaire du réseau, afin 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* ». 48 points lumineux ont été recensés sur l'ensemble du périmètre d'intervention. Il s'agit en majorité de consoles relativement récentes offrant un éclairage correct sur l'ensemble du périmètre.

Pour le mobilier urbain, il alliera fonctionnalité, esthétique et confort avec des bancs avec assises variés, des supports vélos sécurisés, des poubelles favorisant la propreté et la gestion responsable des déchets, des bollards et bornes escamotables pour la protection des piétons et le contrôle de l'accessibilité.

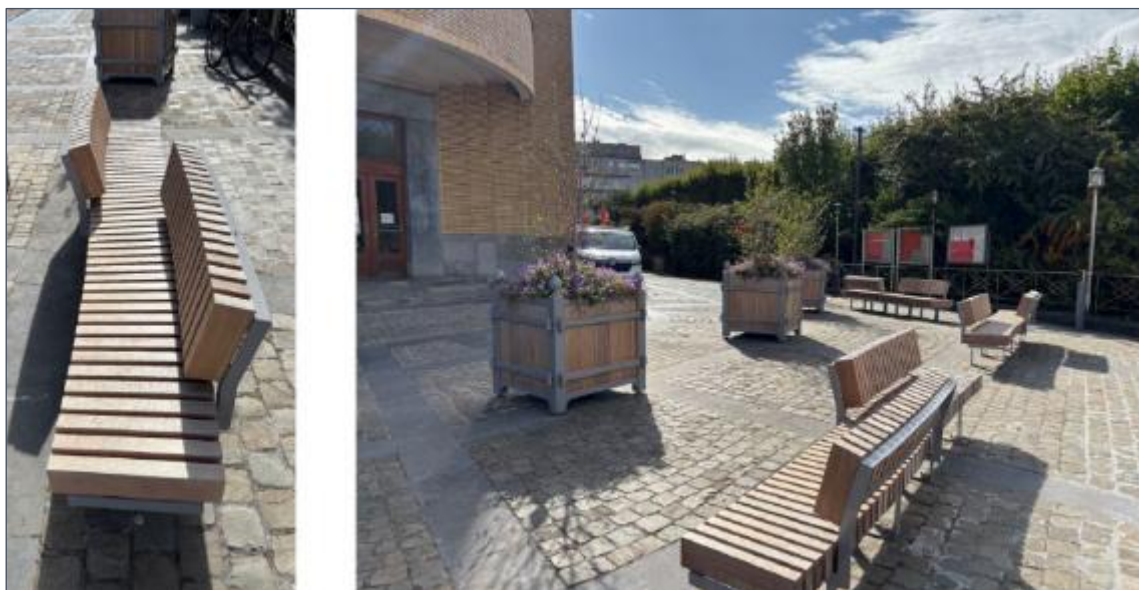


Figure 21 : Bancs types choisis pour l'avenue (source : Demandeur)

5 CHANTIER

5.1 Planning et phasage du chantier

En concertation avec les riverains et commerçants, les travaux de réaménagement seront réalisés durant les périodes estivales, pendant 3 ou 4 années successives et ce, afin de réduire l'impact sur la mobilité quotidienne et à limiter les nuisances.

Il est prévu que le chantier démarre à l'été 2027 et dure 2-3 mois chaque été, pendant 3 à 4 ans, avec des travaux réalisés sur une zone de l'avenue Georges Henri à la fois (pas nécessairement les 3 tronçons présentés précédemment). Pour rappel, ce planning sera dépendant des procédures en cours (négociation d'un accord, procédure de demande de permis, etc.). De plus, au stade du présent avant-projet, aucun marché n'a été attribué et aucun calendrier détaillé établi.

Le coût des travaux est actuellement estimé à 6 millions d'euros.

5.2 Logistique du chantier

5.2.1 RÉGLEMENTATION ET ASPECTS PRATIQUES DU CHANTIER

A la date de rédaction du présent RI, les données de chantier ne sont pas encore connues. Ces dernières seront précisées lors de l'élaboration du cahier des charges du chantier et sur base des choix de l'entrepreneur.

Durant toute la durée des travaux du projet, les réglementations en vigueur, ainsi que les bonnes pratiques de chantier (respect des horaires de chantiers, des prescriptions techniques spécifiques, etc.) seront respectées par le maître d'ouvrage.

5.2.2 EMPRISE DU CHANTIER ET VOIES D'ACCÈS

Le chantier se déroulera entièrement sur la zone du projet (emprise du chantier et stationnement des ouvriers / engins de chantier) et nécessitera donc d'empiéter sur l'espace public.

Chaque phase de chantier aura l'emprise d'un tronçon spécifique pour les travaux, avec divers accès possible au niveau des voiries perpendiculaires à la rue et depuis l'avenue Georges Henri elle-même.

Ces tronçons ne seront pas nécessairement les mêmes que les 3 divisions présentées dans la description du projet.

5.2.3 APPORT ET ÉVACUATION DE MATÉRIAUX

Ce projet nécessitera peu d'évacuation de matériaux, car la topographie sera peu modifiée. Seuls les anciens pavés seront à évacuer, ainsi que de l'asphalte et quelques éléments de mobilier urbain.

Les matériaux à apporter sont ceux nécessaires à l'aménagement des trottoirs et de la chaussée (asphalte, pavés, ...), ainsi que le mobilier urbain et la végétation.

À ce stade, il est difficile de réaliser une estimation des matériaux à apporter.

Le charroi attendu n'est donc pas connu, mais le phasage en 3 parties permet de diviser l'impact du flux de camions sur la durée du chantier.

5.3 Simultanéité du chantier avec d'autres chantier

D'après la situation de référence, il est possible que des chantiers sur des parcelles privées soient concomitants avec le présent chantier. Néanmoins, ces chantiers seront probablement déjà suffisamment avancés pour en être à des phases de travaux de second œuvre en intérieur, nécessitant peu d'accès depuis la voirie. Il s'agira ici de réaliser les phases de chantier en réalisant le présent chantier d'un tronçon de manière non simultanée avec un chantier en cours sur une parcelle privée donnant sur le tronçon en cours de travaux.

6 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ÉTUDIÉES

Plusieurs solutions de substitution du projet ont été envisagées. Elles ont notamment étudiées lors de différentes études datant de 2020 et 2023.

Création d'un parking souterrain

Une étude d'opportunité et de faisabilité technique et financière a été réalisée par STRATEC et SARECO en 2020 pour la réalisation d'un parking souterrain sous le terrain de la métairie Van Meyel (avenue Georges Henri n°251B). Cette option aurait permis de libérer du stationnement en voirie pour affecter l'espace à d'autres modes.

Cette étude a conclu que l'investissement nécessaire serait trop important pour les bénéfices tirés. La commune de WSL n'a donc pas donné suite à ce projet.

Analyse de différentes solutions de mobilité

Une autre étude a été réalisée en 2023 par le bureau d'études AGORA, au sujet du réaménagement de l'espace public dans l'avenue entre la place J.B. Degroof et le square de Meudon.

5 scénarii y ont été étudiés :

1) Mise en sens unique de l'avenue Georges Henri avec conservation du sens de circulation du bd Brand Whitlock vers le square de Meudon

- Profil A – en faveur des piétons (élargissement des trottoirs de 2 à 2,75 m et suppression du stationnement longitudinal (35 places))
- Profil B – en défaveur des piétons (rétrécissement des trottoirs de 2 à 1,75 m et conservation du stationnement longitudinal)

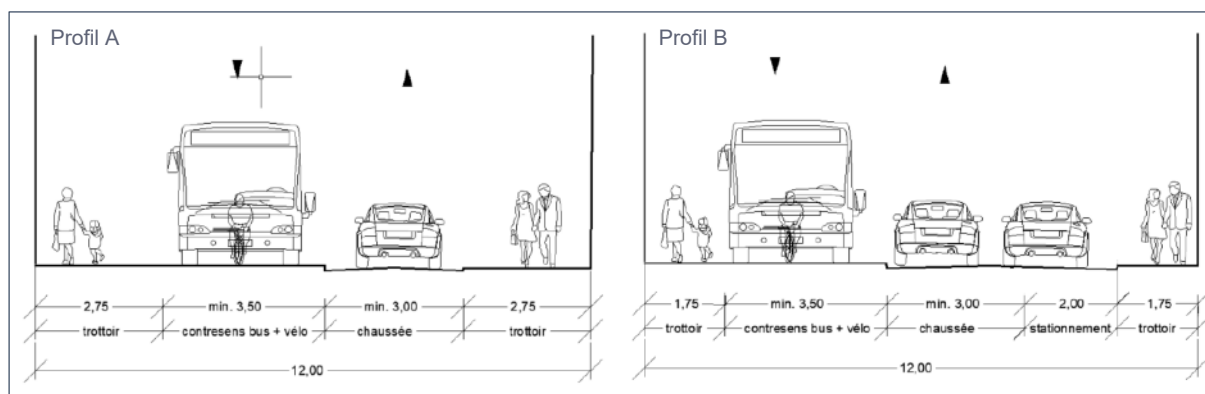


Figure 22 : Coupe des scénarii 1.A et 1.B (source : AGORA)

Ces deux scénarii n'ont pas été retenus pour le présent projet car la mise en sens unique pose problème pour une voirie collectrice du trafic.

2) Mise en sens unique de l'avenue Georges Henri avec conservation du sens de circulation du square de Meudon vers le bd Brand Whitlock :

- Profil C – en faveur des piétons (élargissement des trottoirs de 2 à 2,25 m et suppression du stationnement longitudinal (35 places))
- Profil D – ne répond pas à la largeur minimale des trottoirs (1,5 m) (rétrécissement des trottoirs de 2 à 1,25 m et conservation du stationnement longitudinal) → ne peut pas être envisagé

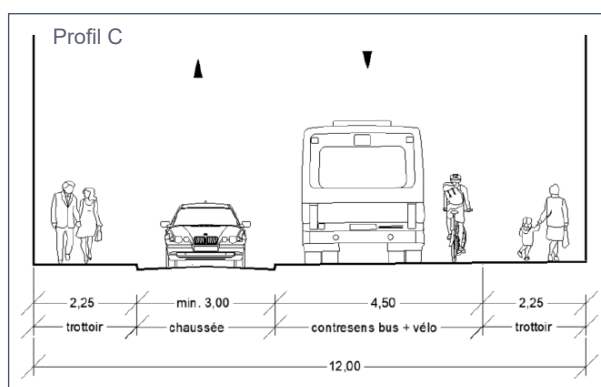


Figure 23 : Coupe du scénario 2.C (source : AGORA)

Le scénario 2.C n'a pas été retenu pour le présent projet car la mise en sens unique pose problème pour une voirie collectrice du trafic.

3) Mise en Zone à Accès Limité (ZAL)

« Une ZAL est réservée, sur une certaine période de la journée, aux promeneurs, cyclistes, taxis et autobus et le trafic est dévié. Certaines catégories, comme les riverains ayant un garage ou un emplacement de parking dans la zone, ainsi que les fournisseurs continuent toutefois d'y avoir accès, grâce à des caméras avec reconnaissance de la plaque d'immatriculation. »

Le scénario 3 n'a pas été retenu pour le présent projet car il y a ici peu de trafic de longue distance et que la limitation du trafic sur l'avenue pose problème pour une voirie collectrice du trafic.

4) Suppression du stationnement longitudinal :

Profil E – en faveur des piétons (élargissement des trottoirs de 2 à 3 m et suppression du stationnement longitudinal (35 places, hors place J.B. Degroof et Métairie))

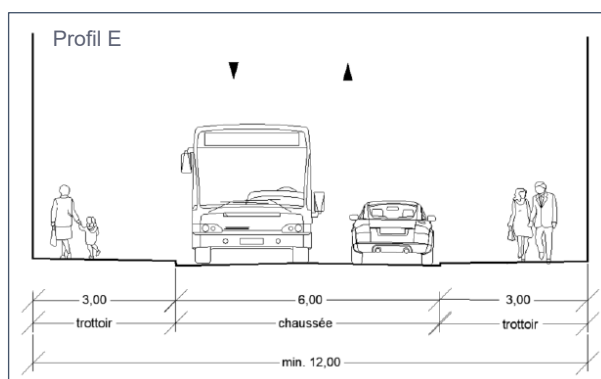


Figure 24 : Coupe du scénario 4.E (source : AGORA)

Le scénario 4.E n'a pas été retenu car la suppression du stationnement longitudinal est trop conséquente.

5) Suppression de stationnement longitudinal en journée uniquement :

- Profil F – en faveur des piétons (élargissement des trottoirs de 2 à 3,5 m côté stationnement et de 2 à 2,5 m de l'autre côté, car le stationnement longitudinal est ici en alternance d'un côté à l'autre à chaque tronçon de voirie)
- Profil G – en faveur des piétons (idem profil F, sans alternance du stationnement)

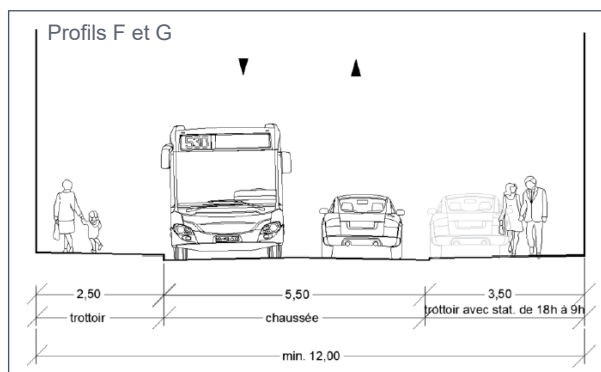


Figure 25 : Coupe des scénarii 5.F et 5.G (source : AGORA)

Le scénario 5.G est le plus proche de celui qui a été retenu pour le présent projet, mais sans différenciation jour/nuit du stationnement et sans mise au même niveau du trottoir et des places de stationnement pour des raisons de sécurité routière et de non-empiètement des véhicules stationnés sur les trottoirs.

7 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

7.1 Mobilité

7.1.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique étudiée dans le cadre de la thématique « Mobilité » couvre la voirie de l'avenue Georges Henri et sa connexion aux axes structurants alentours.

7.1.2 CONTEXTE

7.1.2.1 DEMANDE EN DÉPLACEMENT

L'avenue Georges Henri est un axe mixte avec des commerces en RDC des bâtiments et des habitations aux étages supérieurs. Ainsi les principaux usagers de cet axe sont les habitants, employés des commerces et les visiteurs des commerces (chalands).

L'avenue Georges Henri est également un structurant de mobilité, avec le passage de bus et de nombreux véhicules. Ces usagers sont pour certains à l'origine et destination de la zone, mais aussi du trafic de transit.

Profil de mobilité des usagers par grands mouvements

Le graphique suivant détaille, pour l'horizon 2018, les parts modales des mouvements de la zone Roodebeek issues du modèle de trafic de la région de Bruxelles Capitale² :

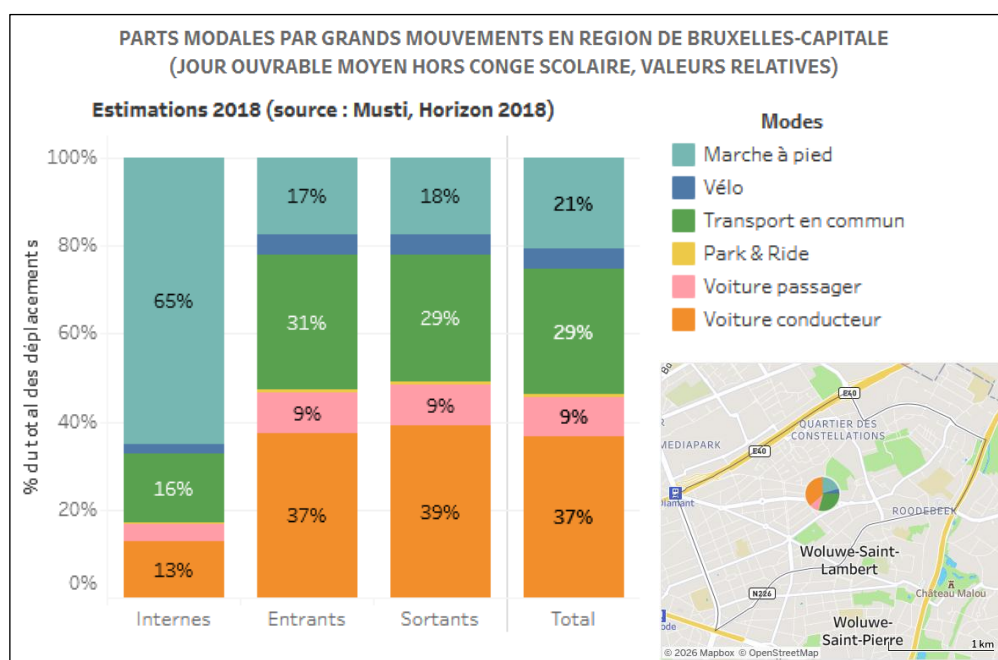


Figure 26 Parts modales 2018 des mouvements de la zone Roodebeek issues du modèle de trafic de la région de Bruxelles Capitale

² https://public.tableau.com/app/profile/de.keyzer/viz/RBC_parts_modales_2018_GM_2030_Mailles/Story1

Ce graphique permet de voir la part modale des mouvements (hors transit) de la zone de Roodebeek :

- Les mouvements sortants peuvent être considérés comme les mouvements des habitants.
- Les mouvements entrants peuvent être considérés comme les mouvements des employés.
Pour ces 2 types de mouvements et d'usagers, la part de la voiture est majoritaire (entre 37 et 39%), puis vient la part des transports publics (29 à 31%) et dans une moindre mesure les piétons, passagers voitures et cyclistes.
- Les mouvements internes sont un mixte des 2 usagers précédents (habitants et employés).
Pour ce mouvement, la part de la marche est la plus importante, ce qui est logique, car il s'agit de déplacements de courte distance (dans la zone).

Profil de mobilité spécifique des chalandes

La mobilité des visiteurs des commerces sur l'avenue Georges Henri se caractérise par une répartition modale tournée vers la marche (50%) et les transports en communs (28%). En effet, les activités de l'avenue sont axées vers du commerce de proximité avec 61% des chalandes provenant du quartier ou d'ailleurs dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

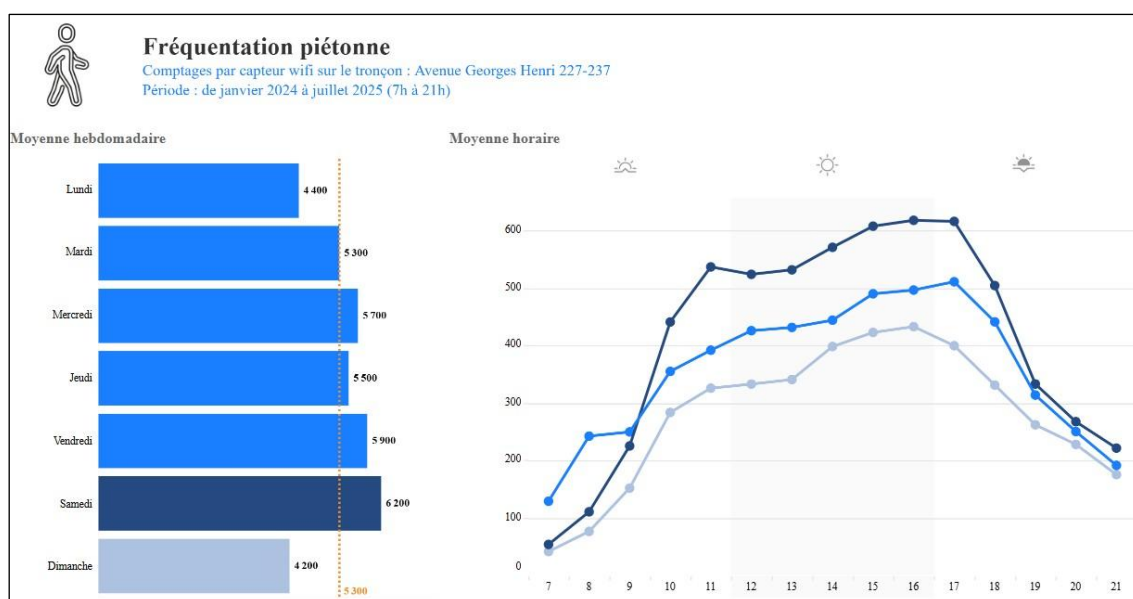
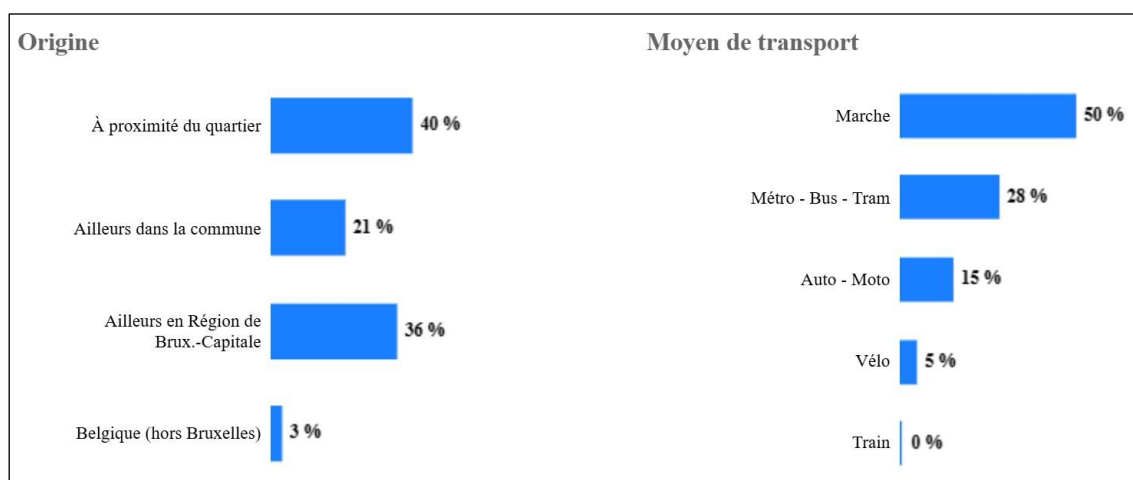


Figure 27 : Origine et répartition modales des chalandes (établi à l'aide de 336 enquêtes réalisées en mai 2024) et fréquentation piétonne (source : hub.brussels)

7.1.2.2 SPECIALISATION DES VOIRIES

Le Plan Régional de Mobilité de la Région Bruxelles-Capitale « Good Move » instaure une spécialisation des voiries selon les modes. Cette spécialisation vise à définir pour chaque rue de la région un niveau de service adapté à sa fonction dans l'espace public.

La hiérarchisation des voiries adjacentes au site est reprise ici pour tous les modes.

	<p style="text-align: center;"><u>Plan SMV Piéton</u></p> <p>PLUS : Grands lieux de concentration de piétons ;</p> <p>CONFORT : Assure la continuité entre les voiries « PLUS » ;</p> <p>QUARTIER : Permet la desserte fine des quartiers et fonctions urbaines.</p>
	<p style="text-align: center;"><u>Plan SMV Vélo</u></p> <p>PLUS : Destinées aux liaisons rapides à l'échelle métropolitaine, séparés si possible des autres modes et suffisamment large pour un vélo-cargo ;</p> <p>CONFORT : Vise la desserte de l'ensemble des quartiers, avec comme priorité la sécurité et l'agrément des itinéraires ;</p> <p>QUARTIER : Circulation du cycliste en mixité avec les autres modes (voiture, TC, poids lourds, ...).</p>
	<p style="text-align: center;"><u>Plan SMV Transports en commun</u></p> <p>PLUS : Réseau structurant de la RBC, il permet la desserte de l'ensemble de la région par un grand nombre de voyageurs ;</p> <p>CONFORT : Complète le réseau « PLUS » à une dimension et une échelle réduite ;</p> <p>QUARTIER : Assure la desserte fine des quartiers, constitué notamment de lignes de bus à vocation de desserte locale.</p>
	<p style="text-align: center;"><u>Plan SMV Voitures</u></p> <p>PLUS : Canalise les flux de circulation automobile en assurant l'accès aux grandes fonctions de la Région ;</p> <p>CONFORT : Complète le maillage du réseau « PLUS » dans l'accessibilité de la région et limite l'effet de dispersion du trafic dans les quartiers ;</p> <p>QUARTIER : Permet la desserte locale automobile à une vitesse réduite.</p>

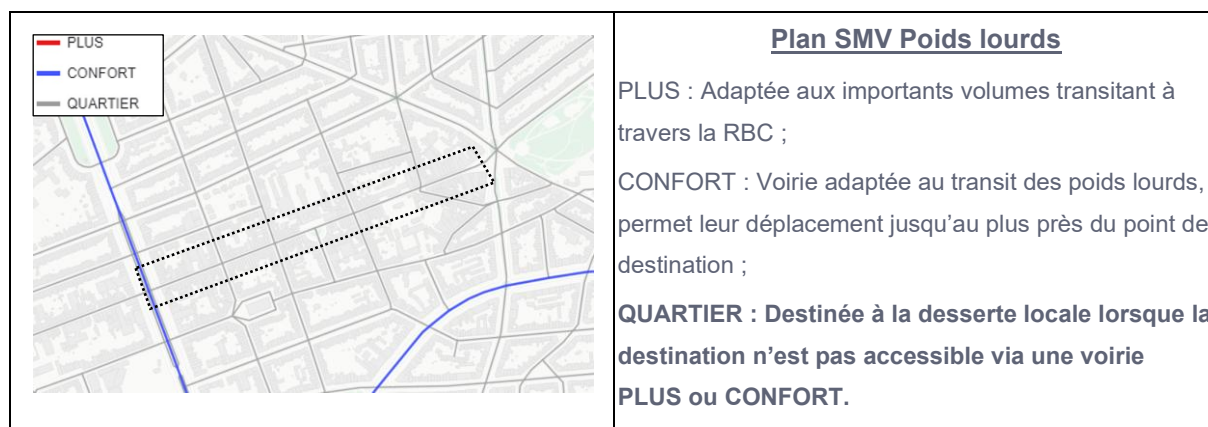


Figure 28 : Plan SMV des modes piétons, vélo, TC, voitures et poids lourds à proximité du site (source : MobiGIS)

7.1.2.3 MOBILITÉ AUTOMOBILE

7.1.2.3.1 Description des voiries

Le tronçon étudié de l'avenue se situe entre le boulevard Brand Whitlock et le square Meudon. Au sein du projet, on compte 5 carrefours à priorité en plus du carrefour à feux avec le boulevard Brand Whitlock et le rond-point avec le square Meudon (hors projet).

Cet axe est emprunté par tous les modes (véhicules, transports publics, cyclistes et piétons).

L'avenue Georges Henri, d'une largeur totale de 12 m, impose une répartition fine entre trottoirs, chaussée et stationnement.

- Les trottoirs existants (environ 2 m de chaque côté) ne permettent pas d'accueillir confortablement l'ensemble des piétons.
- La chaussée, comprise entre 5,50 m et 6,00 m, permet la circulation des véhicules et des transports publics. Elle est étroite au regard de l'importance des transports en commun.
- Le stationnement est alterné en côté nord et sud selon les tronçons. La largeur de la voirie ne permet effectivement pas d'avoir du stationnement des 2 côtés.
- Concernant le vélo, l'avenue ne comprend aucun dispositif.

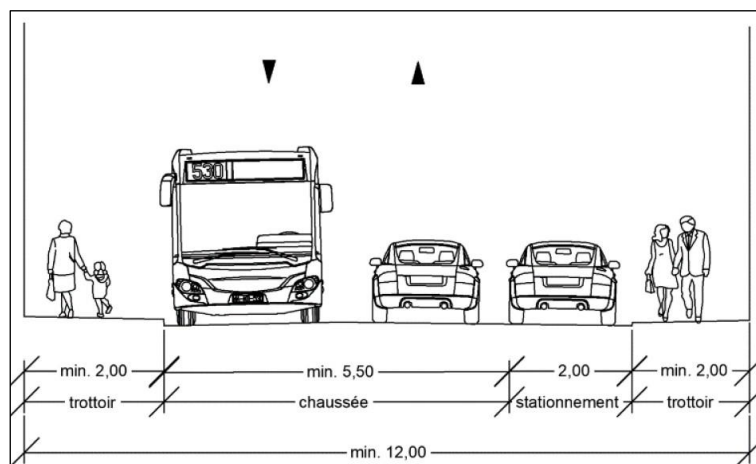


Figure 29 : Coupe en travers de l'avenue Gorges Henri (source : AGORA)

Boulevard Brand Whitlock : Le boulevard Brand Whitlock relie Woluwe Saint-Pierre à Schaerbeek et fait partie de la moyenne ceinture. Cette route à chaussée séparée est donc composée de deux fois trois bandes au centre du boulevard, bordée par deux bandes de chaque côté (contre-allées) qui permettent de desservir les différents îlots autour de cet axe structurant. La vitesse est limitée à 50 km/h sur les voies intérieures et 30 km/h sur les voies extérieures. Sa largeur totale (comprenant les espaces de stationnement et les bordures) est d'une quarantaine de mètres. Le carrefour est géré par des feux de circulation.

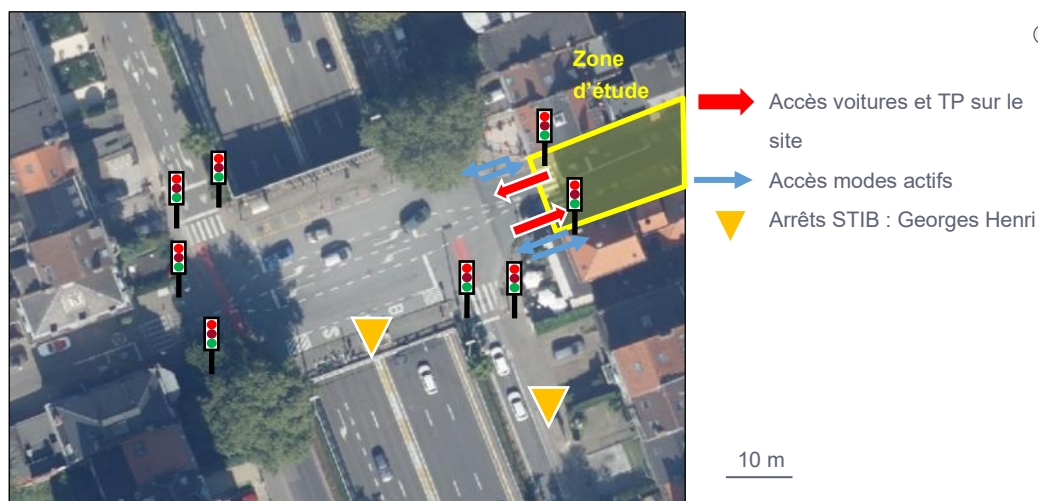


Figure 30 : Carrefour au niveau de l'entrée de l'avenue Georges Henri (fond de plan : BruGIS)

Square Meudon

Ce giratoire comprend 6 branches, avec pour chacune des branches 1 bande par sens de circulation. De plus, des passages pour piétons sont présents tout autour de ce carrefour.

Concernant les aménagements cyclables, des pistes cyclables unidirectionnelles sont présentes de part et d'autre de l'Avenue des Cerisiers et de la rue Montagne des Cerisiers. Il n'y a de réel aménagement sur les autres axes.



Figure 31 : Vue aérienne du carrefour autour du Square Meudon (source : BruGIS)

7.1.2.3.2 Données de trafics

Des comptages ont été réalisés par le bureau d'étude AGORA en 2022.

Des comptages « en ligne » ont été réalisés du mercredi 09 février au mardi 15 février 2022 inclus, soit 7 jours consécutifs et 24h/24 avec le détail au 1/4 d'heure. Plusieurs tronçons autour de l'avenue Georges Henri ont été étudiés ainsi que l'avenue elle-même.

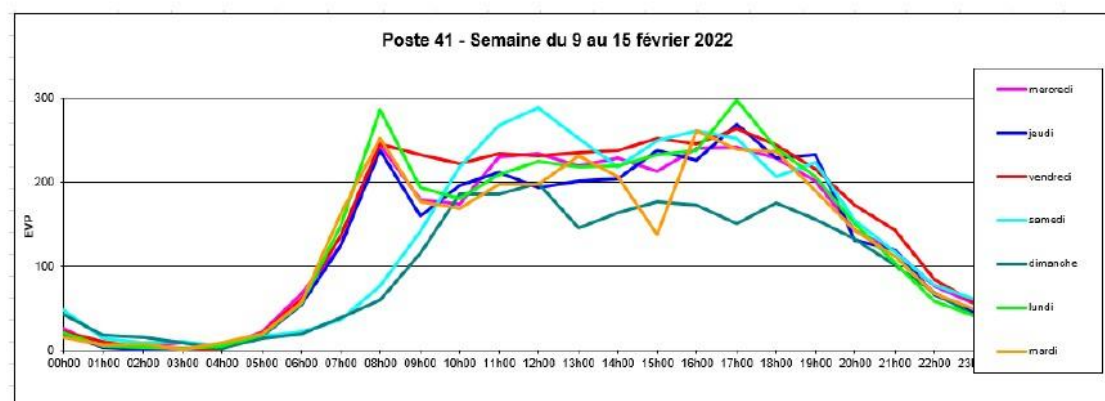
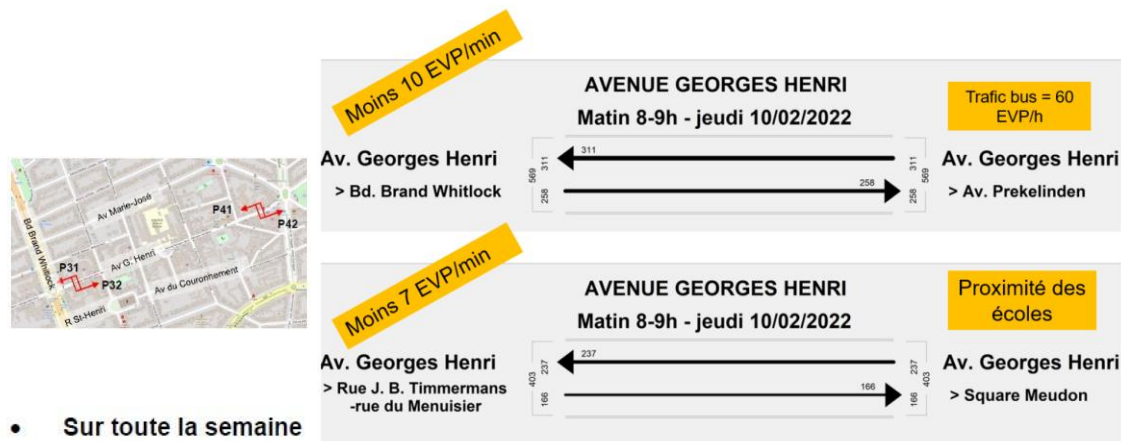


Figure 32 : Carte des comptages en ligne sur l'avenue Georges Henri et résultats de trafics de 2022 (source : AGORA)

Leurs conclusions étaient les suivantes : «

La densité de trafic sur l'avenue Georges Henri aux heures de pointes varie de 200 à 300 véhicules par heure et par sens. Le tronçon ouest au niveau de la moyenne ceinture comprend plus de trafic que le tronçon est au niveau du square Meudon. Le flux trafic l'avenue Georges Henri fluctue peu entre les 2 pics de l'HPM et HPS.

L'avenue Georges Henri est, de fait, utilisée comme collecteur principal du quartier pour le transit du quartier. Cela s'explique, en partie, par le fait que le croisement de l'avenue Georges Henri est le seul point de traversée du boulevard Brand Whitlock. À son autre extrémité, le square Meudon est le croisement de plusieurs axes structurants comme les avenues des Cerisiers, Heydenberg et du Roi Chevalier.

Le transit de longue distance représente moins de 15 % du trafic. Ainsi 85% de trafic est induit par les riverains ou les pôles générateurs de déplacement du quartier (notamment les écoles). Cette analyse est confirmée par les data base de l'étude de la maille Roodebeek du plan Good Move du bureau d'études Tridée.

Les écoles exercent une influence sur cet axe via le pic marqué entre 8h et 8h15, ainsi que celui du mercredi midi.

Le trafic poids lourd est bien plus important sur cet axe que ses 2 parallèles. De l'ordre de 600 véhicules par jour dans les deux sens, c'est-à-dire l'équivalent de plus ou moins 50 véhicules par heure. Dans ce trafic poids-lourd sont comptabilisés les bus (pour rappel : la fréquence des 3 lignes est d'un bus toutes les 10 minutes pour chaque sens.) qui représentent 90% de ce trafic poids-lourd, le solde étant du trafic camion, soit de l'ordre 2 véhicules par heure. »

7.1.2.4 STATIONNEMENT

Stationnement en voirie

La figure ci-dessous détaille la réglementation du stationnement en voirie aux abords du site :



Figure 33 : Règlementation du stationnement (source : <https://data.parking.brussels/>)

Dans l'aire géographique, le stationnement est entièrement en zone orange. Ce type de zone concerne des centres commerciaux secondaires denses mais de taille réduite ou locale. Le stationnement est payant avec un maximum de 2h de stationnement du lundi au samedi, de 9h à 18h³. Autour, la quasi-totalité des voiries est reprise en zone bleue (stationnement à disque).

Concernant l'offre en stationnement en voirie, on trouve de nombreuses places le long de l'avenue Georges Henri, mais aussi sur les rues attenantes.

La figure suivante détaille l'offre de stationnement en situation existante sur l'avenue Georges Henri.

³ Cf. <https://www.woluwe1200.be/les-zones-payantes/>

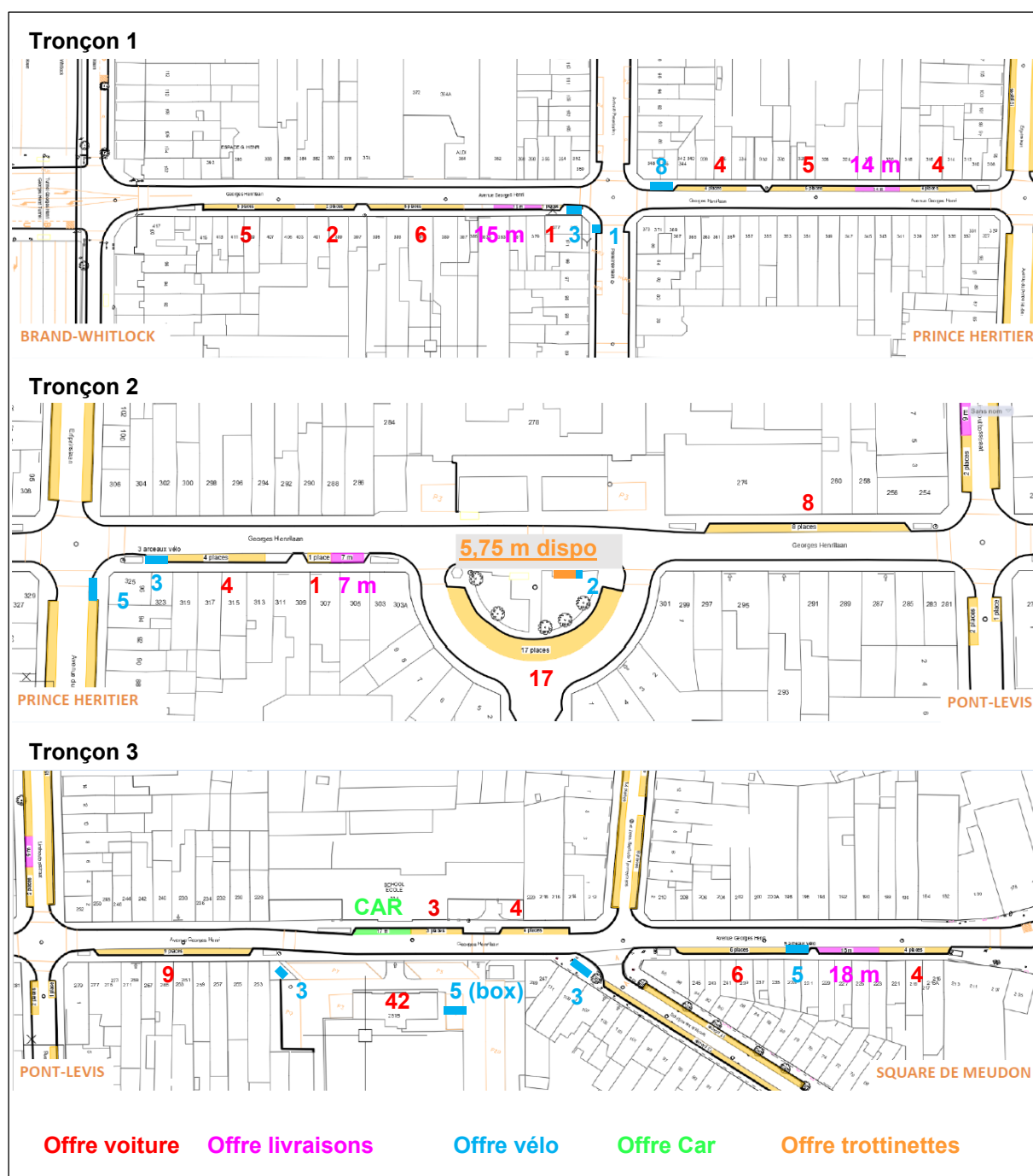


Figure 34 : Offre en stationnement en situation existante

Le tableau suivant détaille l'offre :

Tableau 7 : Offre en stationnement en situation existante

Localisation	Places standards	Livraisons	Car	Arceaux vélos (1)	Box vélo (2)
Tronçon 1	28	29 m	0	12	0
Tronçon 2	13 av. Georges Henri 17 places J.B Degroof	7 m	0	10	0
Tronçon 3	26 av. Georges Henri 42 autour de la Métairie (dont 1 PMR)	18 m	1	11	1 box avec 5 places

TOTAL	126	54 m	1	33 arceaux = 66 places	5
--------------	------------	-------------	----------	-----------------------------------	----------

(1) 1 arceau = stationnement pour 2 vélos.

(2) pour le box vélo, directement en nombre de places.

Concernant la demande en stationnement en voirie, de nombreuses études ont été réalisées. En annexe se trouve un résumé des différentes études. En résumé :

Le taux d'occupation est de manière générale assez élevé dans l'ensemble du périmètre tout au long de la journée sans vraiment dépasser la limite des 85% où il devient difficile de trouver une place de stationnement. En semaine, les différentes zones réglementées n'ont pas un taux d'occupation clairement différencié. Les voiries en zone bleue sont proches de la saturation tout au long de la journée et il est un peu plus prononcé en soirée qui représente la demande des riverains. Toutefois le samedi, la zone rouge de l'avenue Georges Henri a un effet de report dans ses perpendiculaires surtout que la zone bleue n'est réglementée que du lundi au vendredi. Ce report induit une saturation dans les premiers tronçons des voiries perpendiculaires à l'avenue mais pas au-delà. La zone rouge, de l'avenue Georges Henri, est plus fortement occupée le matin, le soir et le samedi matin, et paradoxalement plus faiblement en soirée à l'heure de pointe des courses. La demande en stationnement sur l'avenue Georges Henri est donc plus liée au personnel des écoles et des riverains, qu'à la demande liée aux commerces. Par ailleurs une étude réalisée en 2014 par Atrium montre que la part modale, des clients des commerces de l'avenue Georges Henri, est de 60% à pied, 38% en transport en commun répartis de manière équilibrée entre le bus, métro et Tram, seulement 16 % en voiture. Le commerce y est clairement local

7.1.2.5 TRANSPORTS PUBLICS

La figure suivante détaille le réseau de transport public à proximité de la zone d'étude :



Figure 35 : Localisation du site par rapport aux infrastructures de transport (source : STIB)

Les lignes de bus 80 (Porte de Namur - Haren), 27 (Luxembourg - Pléiades) et 28 (Brabançonne - Konkel) de la STIB passent par l'avenue Georges Henri. À noter qu'à partir de mars 2026, la ligne 27 est

supprimée. La portion de cette ligne entre Montgomery et Pléiades est reprise par la ligne 61, prolongée depuis son terminus Montgomery⁴.

Les lignes de bus ont une fréquence de 1 bus toutes les 10 minutes pour chaque sens aux heures de pointe. Ainsi de 8 à 9h le matin, l'avenue Georges Henri voit passer 6 bus / heure * 2 sens de circulation * 3 lignes de bus = 36 bus dans les 2 sens.

Les arrêts de bus sont localisés Boulevard Brand Whitlock, place J.B. Degroof et square Meudon. Seul l'arrêt Degroof se trouve dans le périmètre du projet.



Figure 36 : Arrêt de bus STIB Degroof (source : Google Street View, mai 2024)

Au sud-ouest du tronçon de l'avenue étudiée, l'arrêt Georges Henri permet un accès aux trams 7 (Heysel - Churchill) et 25 (Rogier – Boondael Gare).

Aucune ligne de bus De Lijn et TEC ne circulent sur l'axe de l'avenue Georges Henri. Cependant, les lignes 17 et 30 de De Lijn passe sur le boulevard Brand Whitlock.

Une étude de la fréquentation des arrêts STIB a été menée en 2019.

mode	ligne	sens	succession	arrêt_fr	stop_id	Nb montées par JO	Nb montées par SAMEDI	Nb montées par DIMANCHE
B	27	F	20	GEORGES HENRI	1139	193	149	77
B	27	F	21	DEGROOFF	1140	152	125	58
B	27	F	22	MEUDON	1141	270	176	108
B	27	V	6	MEUDON	1152	273	271	201
B	27	V	7	DEGROOFF	1153	225	155	120
B	27	V	8	GEORGES HENRI	1154	151	129	103
B	28	F	7	GEORGES HENRI	1424	372	231	137
B	28	F	8	DEGROOFF	1140	255	168	101
B	28	F	9	MEUDON	1141	372	212	145
B	28	V	11	MEUDON	1152	236	143	104
B	28	V	12	DEGROOFF	1153	137	66	35
B	28	V	13	GEORGES HENRI	1459	61	60	23
B	80	F	13	GEORGES HENRI	1139	266	120	71
B	80	F	14	DEGROOFF	1140	202	134	77
B	80	F	15	MEUDON	1141	495	283	180
B	80	V	16	MEUDON	1152	317	230	151
B	80	V	17	DEGROOFF	1153	231	131	54
B	80	V	18	GEORGES HENRI	1154	168	117	58

on	arrêt_fr	Nb montées par JO	Nb montées par SAMEDI	Nb montées par DIMANCHE
Total	DEGROOFF	1.202	779	446
Total	GEORGES HENRI	4.677	2.409	1.541
Total	GRIBAUMONT	4.155	2.507	1.550
Total	JOSEPH.-CHARLOT	2.298	1.328	816
Total	LEVIE	657	403	232
Total	MAI	397	270	155
Total	MEUDON	1.963	1.316	890

Figure 37 : Tableau de la fréquentation des arrêts STIB 2019 (source : AGORA)

⁴ Cf. <https://www.stib-mivb.be/voyager/nouveau-sur-le-reseau>

Il est important de signaler que la chaussée, comprise entre 5,50 m et 6,00 m, est étroite au regard de l'importance des transports en commun. 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 optimale pour encourager l'utilisation des transports publics.

7.1.2.6 MODES ACTIFS

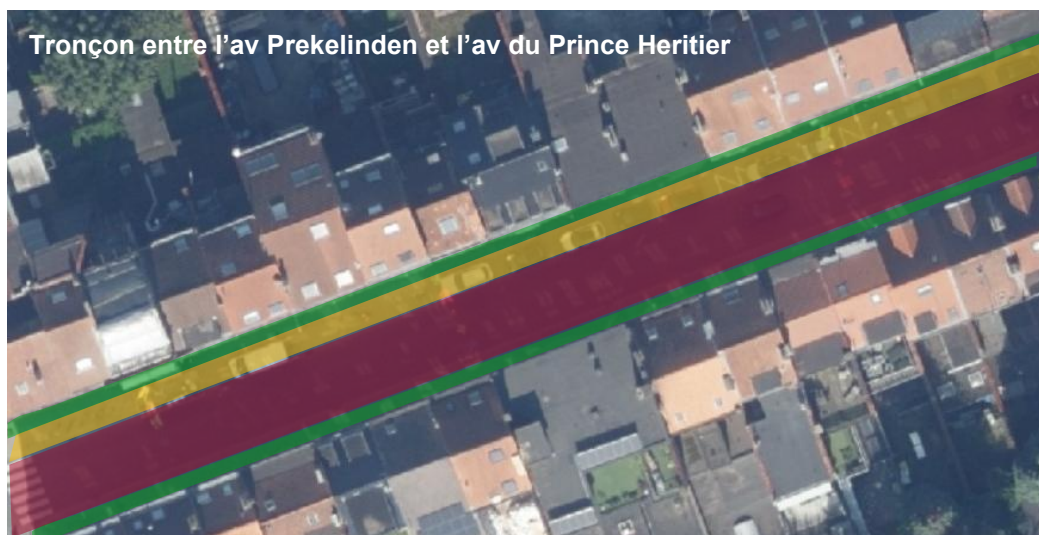
7.1.2.6.1 Description des infrastructures pour les modes actifs

Comme précisé précédemment, l'avenue Georges Henri a une largeur de 12 mètres. Cette largeur est très contrainte si l'on considère toutes les fonctions qu'elle doit accueillir (circulation à double sens, dont les transports publics, stationnement, trottoirs, cyclistes).

Les trottoirs existants (entre 1,5 et 2,5 mètres de chaque côté) ne permettent pas d'accueillir confortablement l'ensemble des piétons. Pourtant, l'avenue concentre près de 200 commerces, générant une fréquentation élevée. Une enquête menée par hub.brussels en mai 2024 confirme que la marche reste le mode dominant : 50 % des usagers viennent à pied, dont 40 % depuis le 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.

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, l'absence d'aménagements adaptés pour les accueillir et la faible offre en stationnement vélos, y compris vélos-cargos. Cette voirie n'offre donc pas de cadre agréable à la pratique du vélo car le trafic inclut tous les modes sur la même voie.

La figure suivante reprend une coupe avec les différents espaces au niveau de l'avenue Georges Henri :



Stationnement Chaussée multimodale bidirectionnelle Trottoir

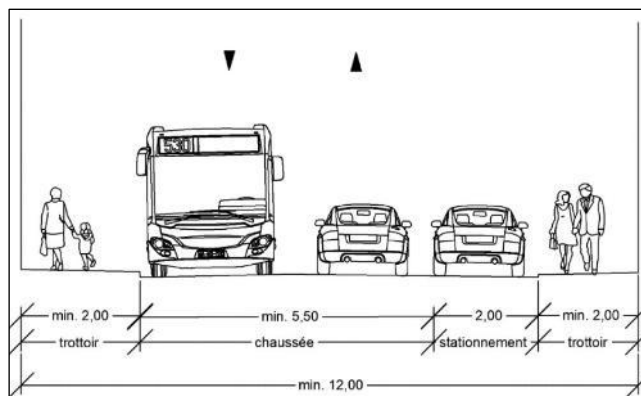


Figure 38 : Cheminements pour modes actifs sur l'avenue Georges Henri (source : BruGIS)

7.1.2.6.2 Personnes à mobilité réduite

En ce qui concerne les PMR, les trottoirs ont une largeur suffisante variant de 1,5 à 2,5 mètres. Cette largeur est suffisante, mais pas confortable.

La pente de la majorité de l'avenue ne dépasse pas les 5% de pente à l'exception de l'extrémité ouest. Cette pente est présentée dans la coupe suivante.

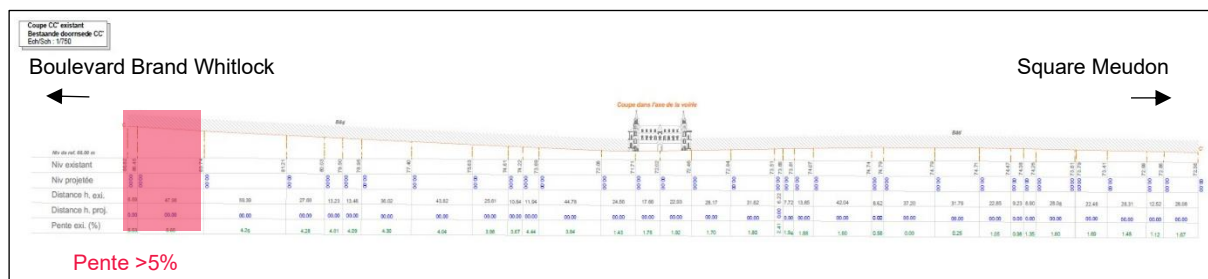


Figure 39 : Coupe CC' et pente existante

7.1.3 ANALYSE DU PROJET

7.1.3.1 DEMANDE EN DÉPLACEMENT PROJETÉE

Le projet n'implique aucune génération de déplacement supplémentaire.

Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement de tous les usagers. Ce projet d'aménagement améliorera le confort, mais la redynamisation de l'avenue Georges Henri dépasse la seule question de l'aménagement. Ainsi si des flux supplémentaires liés à l'aménagement de l'avenue Georges Henri sont possibles, ceux-ci seront limités.

7.1.3.2 MOBILITÉ AUTOMOBILE

Depuis les abords

Les accès et circulations des véhicules automobiles aux abords du périmètre de projet resteront semblables à l'actuel. Aucun sens de circulation ne sera modifié, y compris au niveau du place J.B. Degroof.

Dans le périmètre – avenue Georges Henri

Largeur :

La chaussée est élargie de 5,5-6 m (existant) à 6,3 m (projeté, filets d'eau inclus) et ce, de manière à faciliter la circulation des transports publics, ce qui est positif. Cet élargissement améliore également le confort de circulation des automobilistes.

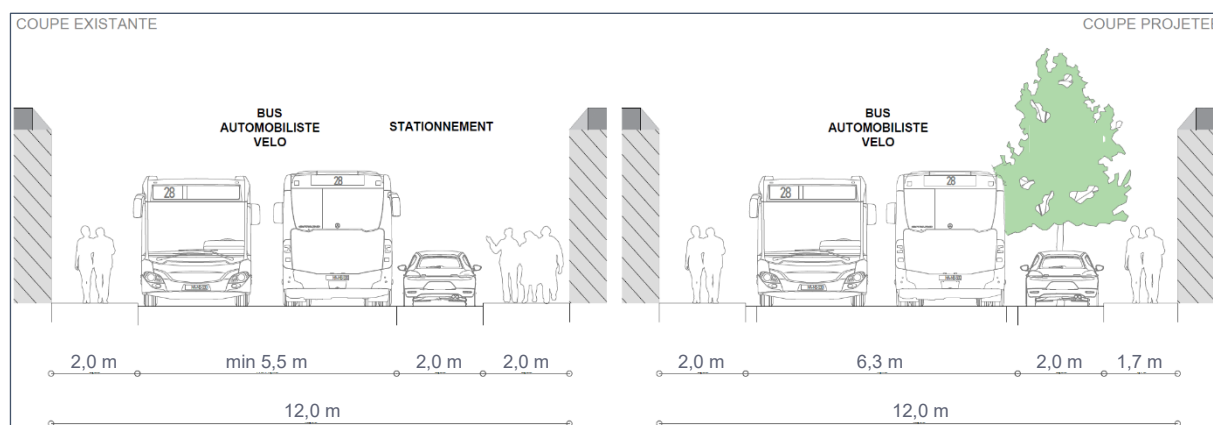


Figure 40 : Coupes-types existant/projeté de l'avenue (source : Demandeur)

Vitesse et dispositifs de réduction de vitesse :

L'avenue reste limitée à 30 km/h, avec des priorités à droite régulières et des dispositifs visuels de ralentissements sont prévus au niveau des endroits sensibles (écoles). Des dispositifs de radars pédagogiques peuvent être envisagés ultérieurement si nécessaire.

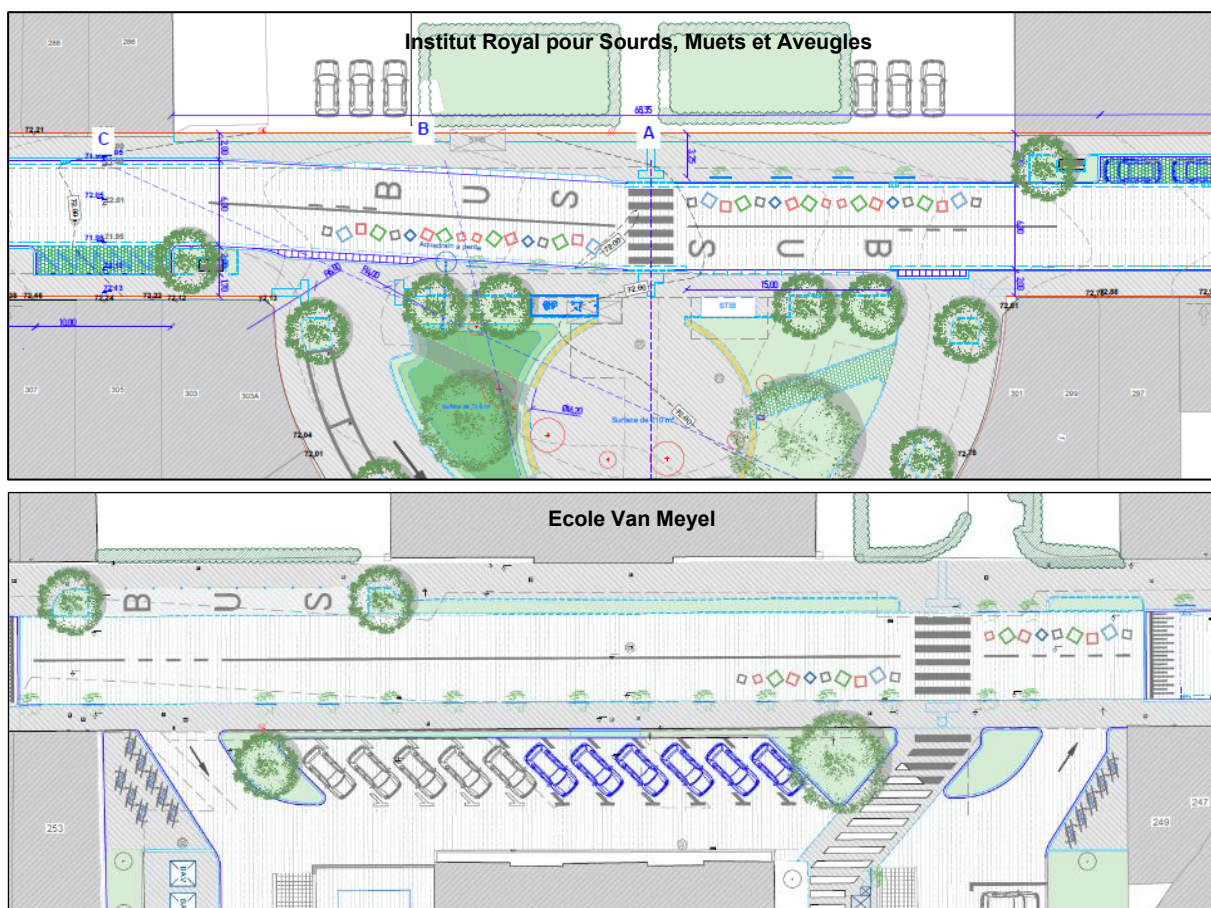


Figure 41 : Abords des écoles – marquages au sol spécifiques (source : Demandeur)

Dans le périmètre – place J.B. Degroof :

Une zone de rencontre est projetée au niveau de la place J.B. Degroof, abaissant la limitation à 20 km/h sur le tronçon suivant :

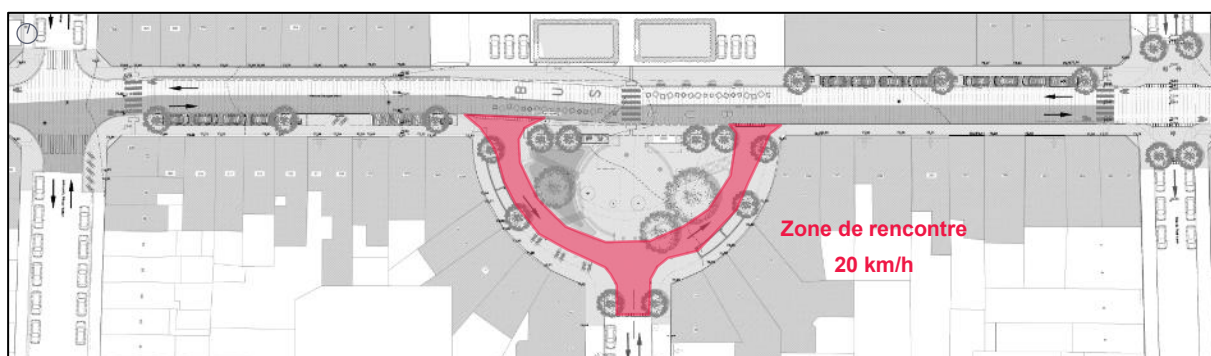


Figure 42 : Modification de la limitation de la vitesse sur la place J.B. Degroof (fond de plan : DPU)

Cette zone de rencontre de plain-pied couvrant le cœur de la place est 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.

Dans le périmètre – autour de la métairie Van Meyel

La circulation autour de la métairie est supprimée (sauf pour le SIAMU⁵). Les services présents (conteneurs à verre, box vélo) sont déplacés et l'accès au parking est revu par une entrée et une sortie distinctes (vs. un accès central en situation existante).

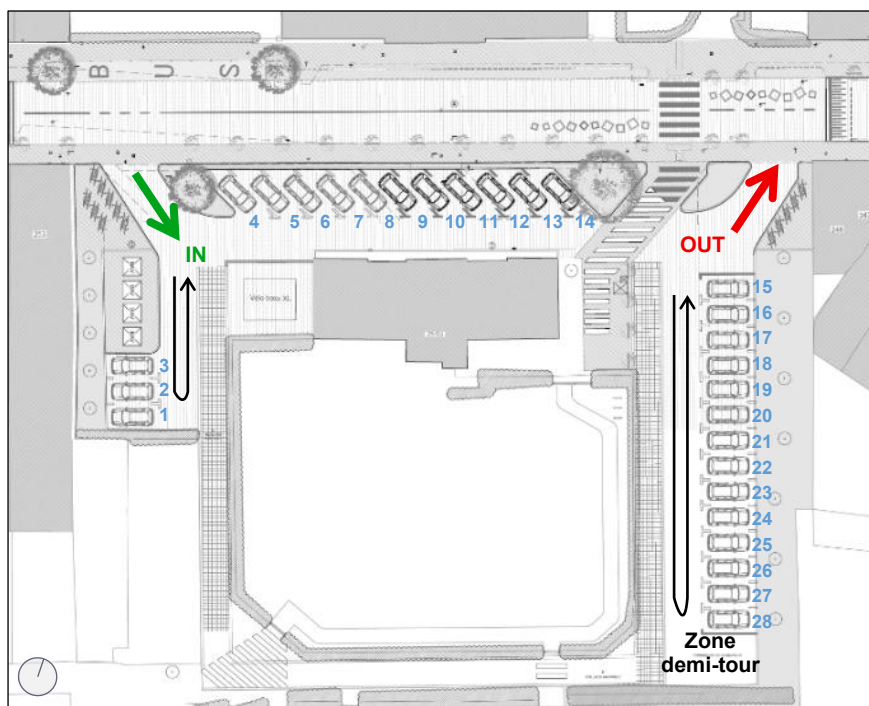


Figure 43 : Modification de la circulation au niveau de la métairie Van Meyel (source : Demandeur)

Pour opérer un demi-tour, les voitures stationnées côté est pourront utiliser une zone laissée sans emplacement (impasse). Toutefois, cette zone est susceptible d'être utilisée par du stationnement illicite et ainsi gêner les manœuvres des autres véhicules. Cette zone de demi-tour devra donc bien être matérialisée. De chaque côté de la métairie, les voitures pourront opérer un demi-tour en empiétant sur les zones quadrillées sur la figure ci-dessus (pavés perméables carrossables)

Le principe de circulation (entrée et sorties de part et d'autre du parking) aura aussi une fonction de dépose-minute pour l'école Van Meyel (partie nord du parking), limitant ainsi les arrêts directement en voirie.

⁵ Un accès à l'arrière du parking est maintenu, mais sécurisé par des bollards amovibles, permettant au SIAMU d'accéder aux bâtiments situés à l'arrière de la zone de jeux.

7.1.3.3 STATIONNEMENT

La figure suivante détaille l'offre de stationnement en situation de projet sur l'avenue Georges Henri.

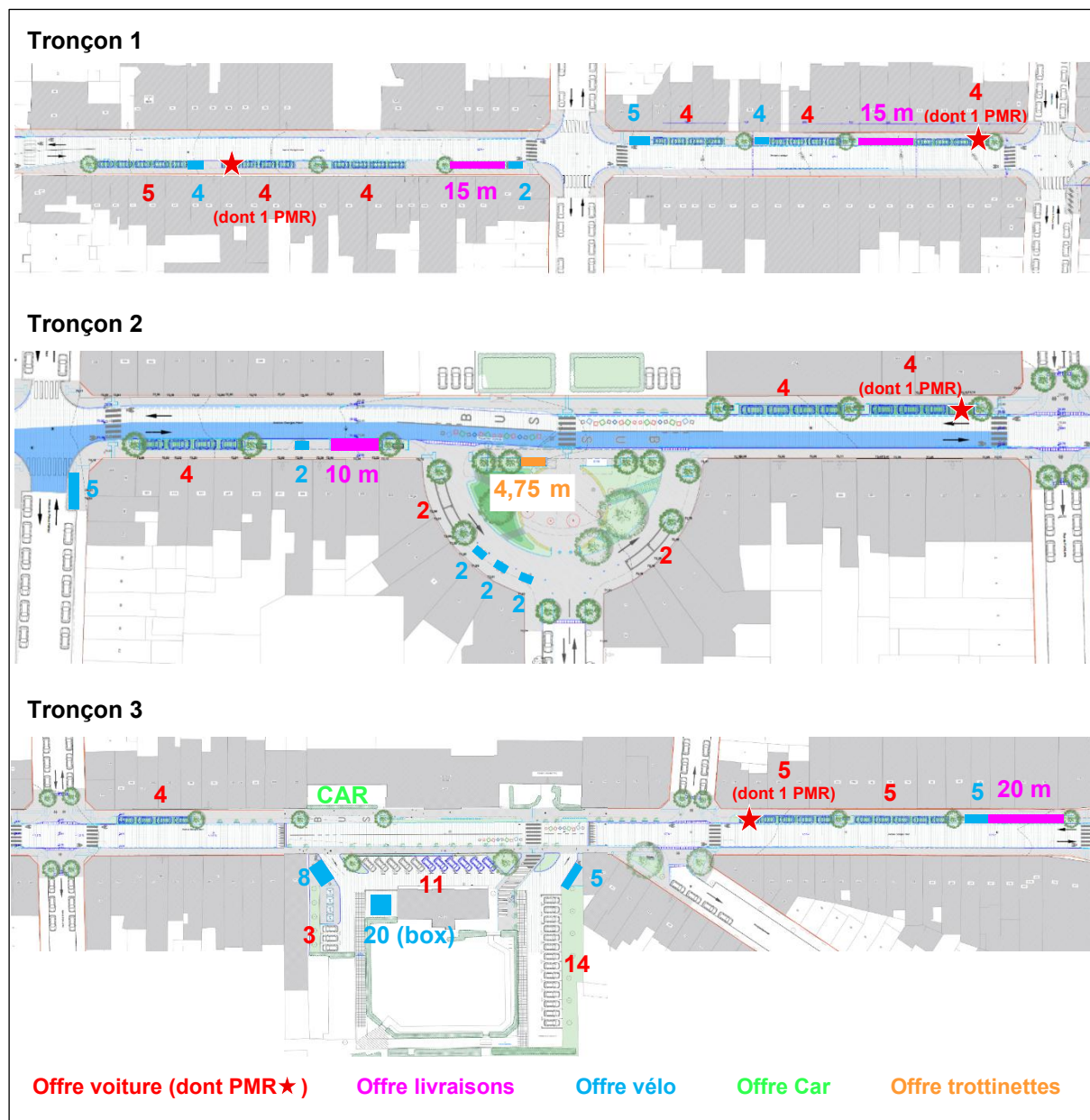


Figure 44 : Organisation projetée du stationnement par type de places (fonds de plan : Demandeur)

L'ensemble des places de stationnement (voitures, PMR, livraisons) de l'avenue Georges Henri sera revêtu par des pavés à joints ouverts 6 mm. Celui de la place J.B. Degroof ne sera pas perméable compte tenu des besoins évènementiels de cet espace.

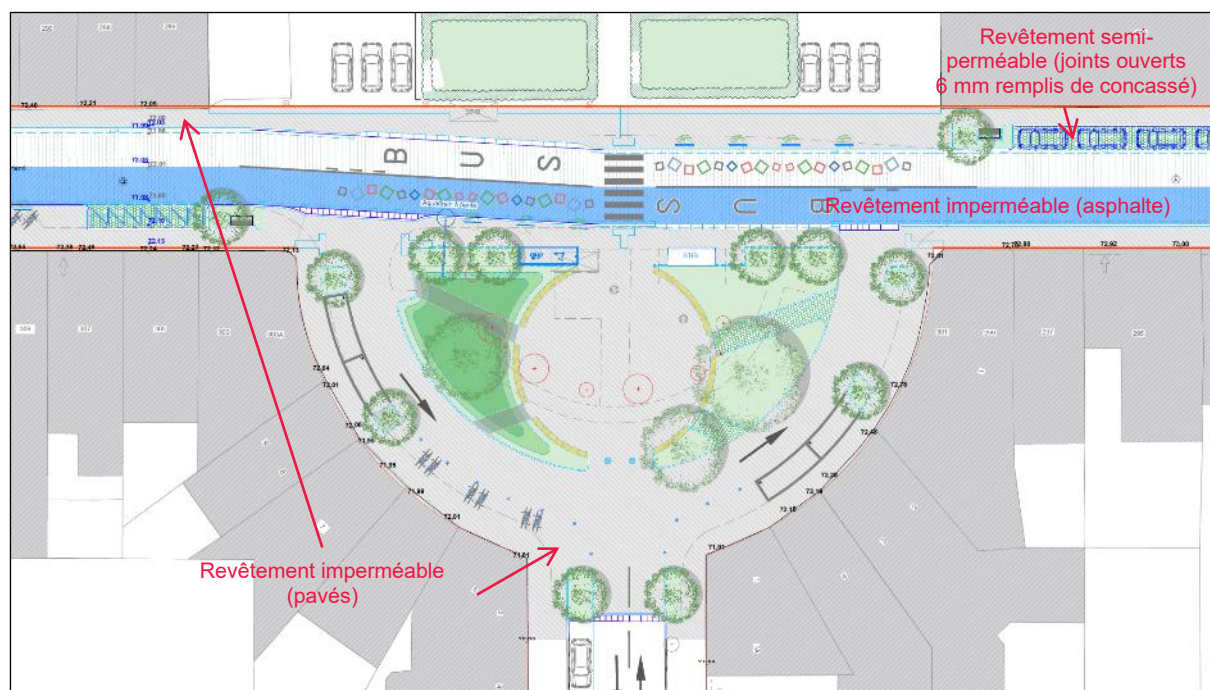


Figure 45 : Zoom sur la place J.B. Degroof (source : Demandeur)

7.1.3.3.1 Voitures

Le nombre de places de parking automobile sur le périmètre est réduit de l'ordre de 34%, soit à 83 places (126 en existant), à la fois pour le nombre de places en voirie et pour le nombre de places autour de la Métairie Van Meyel et de la place J.B. Degroof.

Tableau 8 : Variation du nombre de places de stationnement dans le périmètre de projet
(source : Demandeur)

Localisation	Situation existante		Situation projetée	
	Places standards	Places PMR	Places standards	Places PMR
Tronçon 1	28	0	25 (-3)	2
Tronçon 2	13 av. Georges Henri 17 places J.B Degroof	0	12 av. Georges Henri (-1) 4 places J.B Degroof (-13)	1
Tronçon 3	26 av. Georges Henri 42 autour de la Métairie	1	14 av. Georges Henri (-12) 28 autour de la Métairie (-14)	1
TOTAL	126	1	83 (- 43)	4

Les places supprimées le sont de manière plus ou moins régulière sur l'avenue (ajout d'un arbre tous les 4 emplacements environ, d'arceaux vélos, au niveau de la place J.B. Degroof), ainsi qu'au niveau de la Métairie où la circulation autour du bâtiment ne sera plus permise, les accès revus, les conteneurs à verre déplacés et un box vélo ajouté (20 places au lieu 5 actuellement). À noter que les 4 places projetées au niveau de la place J.B. Degroof seront reprises dans la réglementation stationnement hors de la zone orange (en zone bleue comme le reste des places du quartier, pour le stationnement longue durée des riverains).

L'impact de la réduction du nombre de places n'est pas négligeable compte tenu de la demande certes importante mais non saturée. Néanmoins, il apparaît nécessaire pour rééquilibrer les usages en voirie

pour les TC et les piétons, ce qui se justifie par l'importance de la venue d'habitants du quartier à pied (40% sur les 50% qui viennent à pied sont du quartier) et en TC (28%) vers les commerces⁶.

Des places PMR ont été ajoutées, comme demandé par Urban, avec un revêtement de sol adapté (semi-perméable).



Figure 46 : Places PMR projetées (source : Demandeur)

7.1.3.3.2 Vélos

Des arceaux vélos sont ajoutés tout au long du périmètre de projet, pour permettre un stationnement de courte durée pour les visiteurs des commerces, logements et équipements de l'avenue et ses abords directs. 33 étaient présents en situation existante et ce nombre est porté à 46 places, soit 13 de plus (+40%). Ce nombre projeté a été augmenté suite à la demande d'Urban, y compris pour des vélos cargos.

Tableau 9 : Variation du nombre de places vélo dans le périmètre de projet (source : Demandeur)

Localisation	Situation existante		Situation projetée	
	Arceaux vélos (1)	Box vélo	Arceaux vélos (1)	Box vélo (2)
Tronçon 1	12	0	15	0
Tronçon 2	10	0	7 av. Georges Henri 6 J.B Degroof	0
Tronçon 3	11	5	18	20
TOTAL	33 arceaux = 66 places	5	46 arceaux = 92 places	20

(1) 1 arceau = stationnement pour 2 vélos.

(2) pour le box vélo, directement en nombre de places

⁶ Source : <https://analytics.brussels/fr/library/product-details/110-barometre-des-noyaux-commerçants> pour le quartier Georges Henri (mai 2024).

Les arceaux vélos en voirie sont globalement bien répartis, à l'exception de la zone entre la place J.B. Degroof et la métairie Van Meyel où il n'y a pas d'arceau vélo projeté. En effet, la priorité y est laissée à garder suffisamment de largeur pour la circulation des piétons sur les trottoirs.

Pour le stationnement longue durée, il est prévu un box vélos XL au niveau de la métairie Van Meyel avec 20 places. La gestion de ce box vélos sera réalisée par la commune. Il remplacera celui existant côté est de la métairie (5 places), en gestion par la commune également.

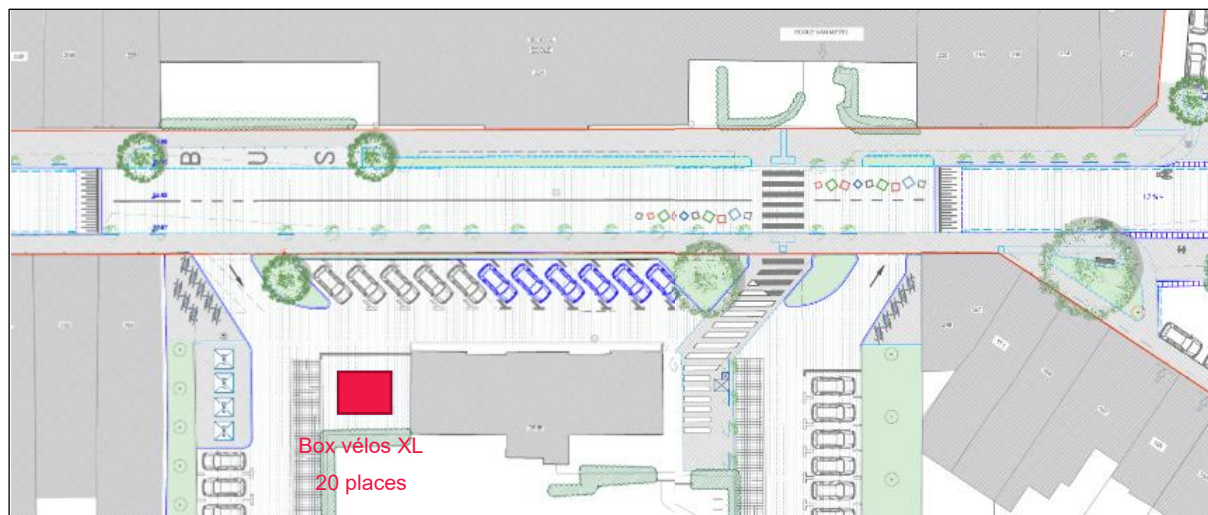
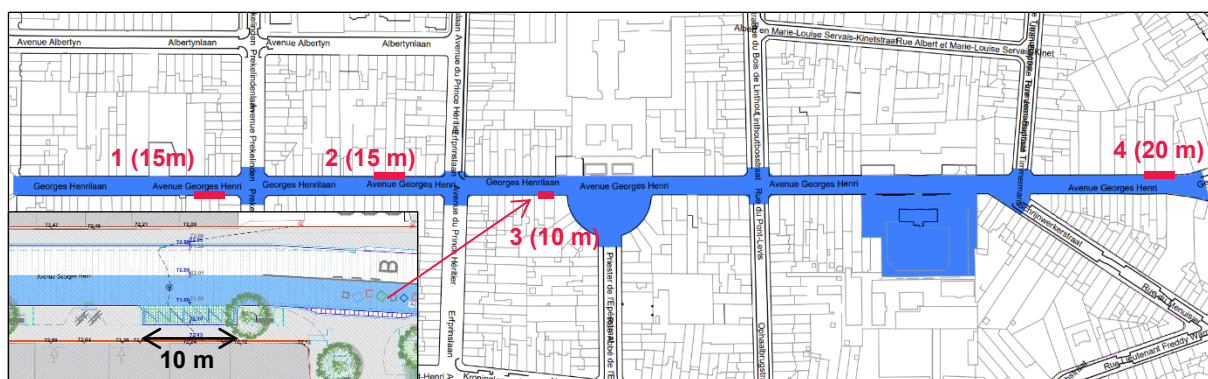


Figure 47 : Localisation du box vélos XL au niveau de la métairie Van Meyel (source : Demandeur)

Son accès se fera depuis l'avenue, via l'accès au parking autour de la métairie, en continuité depuis les zones de circulation cyclables. Son usage sera réservé à des riverains.

7.1.3.3.3 Places de livraisons

En raison du caractère commerçant de l'avenue, les livraisons y sont importantes et régulières. Pour cela, le projet prévoit 4 places entièrement dédiées à cela, avec une signalisation dédiée et un revêtement de sol adapté non perméable (comme pour les places PMR).



Localisation	Situation existante	Situation projetée	
	Livraisons	Livraisons	Remarque
Tronçon 1	29 m (2 places distinctes)	30 m	(2 places distinctes, n°1 et 2 sur la figure)
Tronçon 2	7 m	10 m	N°3 sur la figure
Tronçon 3	18 m	20 m	N°4 sur la figure
TOTAL	54 m	60 m (+6m)	

Figure 48 : Localisation des places de livraisons projetées (source : Demandeur)

Ce nombre de 4 places est inférieur au nombre préconisé dans une étude réalisée par la commune (identifiant 11 à 15 emplacements nécessaires), mais cela nécessiterait de réduire encore davantage le nombre de places « standards » en voirie, déjà fortement impacté. Toutefois, cela risque de poser des problèmes de circulation avec des stationnements de camions en double file à certaines heures (comme en situation actuelle).

Un plan de livraisons intégrant l'ensemble des commerces de l'avenue pour une utilisation optimale des 4 places prévues serait pertinent.

Par ailleurs, la place n°3 identifiée sur le plan ci-dessus est réduite en longueur par rapport aux autres (15 à 20 m, vs. 10 m). Cette place permettra les livraisons du magasin de mobilier tout proche place J.B. Degroof, avec des camions de gabarit adapté à ce magasin.

7.1.3.3.4 Cars

L'espace pour les cars scolaires au niveau de l'école Van Meyel a bien été optimisé, comme demandé par Urban, avec une longueur de 17 m maintenue pour les manœuvres mais la plantation de 2 arbres supplémentaires de part et d'autre de la place.

Il est important de préciser que la zone de stationnement pour car n'est pas utilisé quotidiennement. Il pourrait être judicieux de permettre le stationnement courte durée d'autres usagers quand la place est inoccupée. La place pourrait être utilisée comme dépose minute pour voitures ou vélos.

7.1.3.4 TRANSPORTS PUBLICS

Les accès et circulations des TC aux abords du périmètre de projet resteront semblables à l'actuel.

L'élargissement de la chaussée de 5,5-6 m à 6,3 m (filets d'eaux compris) permet davantage de flexibilité aux bus pour se croiser, ce qui est bénéfique pour leur régularité.

La STIB recommande pour un croisement aisé de bus, une chaussée de 6,2 m de large sans stationnement et de 6,5 m avec stationnement, à condition que le stationnement n'excède pas 2 m de large.

Dans l'avenue Georges Henri, il y a du stationnement d'un seul côté de la chaussée. La largeur de 6,3 mètres proposée est donc légèrement inférieure comparée aux 6,5 m recommandés.

Au niveau de l'arrêt Degroof, les quais sont surélevés et les trottoirs élargis pour faciliter l'embarquement, notamment côté nord (devant l'Institut Royal). La longueur de quai est de 15 m côté sud, ce qui est plus petit que ce qui est recommandé par la STIB (min 20 m pour un arrêt de bus articulé standard⁷) et de 20 m côté nord. Les bus en circulation sur l'avenue Georges Henri sont non articulés, donc il est estimé que les longueurs proposées sont acceptables.

L'abribus projeté côté sud est de dimensions 4 m x 1,4 m, ce qui est également inférieur à la dimension minimale indiquée par la STIB (5 m de longueur).

Il est également indiqué que le cheminement doit rester dégagé sur 2 m au moins d'un côté de l'abribus (dans la largeur), à défaut de pouvoir disposer de 3 m ici.

⁷ <https://www.stib-mivb.be/files/live/sites/STIBMIVB/files/Corporate/Principes-amenagement-arret-accessible-confortable-reseau-surface.pdf>

Il y a lieu de valider l'aménagement avec la STIB compte tenu des différences ici observées entre le projet et les bonnes pratiques. Rappelons néanmoins que par rapport à la situation existante, le projet constitue une amélioration pour les transports publics (notamment avec l'élargissement de la chaussée).

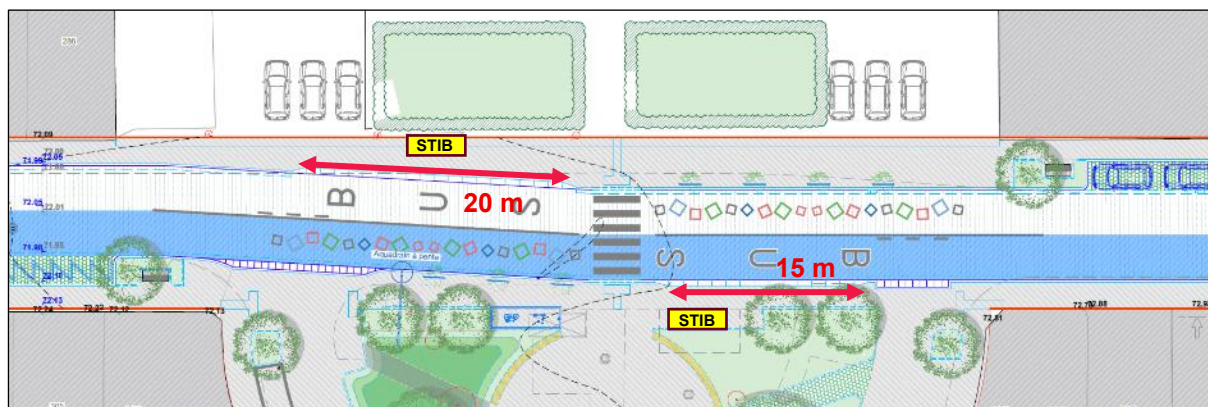


Figure 49 : Quai bus au niveau de l'arrêt STIB Degroof (source : Demandeur)

7.1.3.5 CIRCULATION DES MODES ACTIFS

Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des modes actifs.

Piétons :

Les trottoirs seront élargis sur le périmètre de manière à donner aux piétons davantage de confort de circulation sur cet axe *PLUS* où se concentrent les grands axes de piétons. Côté stationnement, le projet dégage une largeur de trottoir de 1,7 m minimum pour les piétons au droit du stationnement et lorsque l'on n'a pas de stationnement, le trottoir mesure 3,7 m de large. Au niveau du côté opposé, sans stationnement, la largeur est toujours de 2 m minimum.

Les traversées piétonnes sont maintenues aux intersections de l'avenue avec d'autres voiries et devant les équipements scolaires présents. Précisons qu'au niveau des rues adjacentes Bois de Linthout, du Pont-Levis, J.B. Timmermans et ru Menuisier, les intersections seront traitées avec des trottoirs traversant, adaptés à la topographie douce et par le fait que nous sommes en présence majoritairement de sens unique sortant.

L'implantation des poteaux, indicatifs de stationnement par exemple, n'est pas reprise sur les plans mais ils devront être judicieusement placés pour éviter d'empiéter sur la circulation des piétons.

Un plateau de surélévation de la chaussée est projeté au niveau de l'école Van Meyel et des dessins seront apposés sur le revêtement de la chaussée pour marquer les deux écoles du périmètre. Un plateau n'était pas pertinent au niveau du square J.B Degroof et de l'Institut Royal car les bordures et dénivelés sont des éléments nécessaires pour le public de cette école qui comprend des personnes mal-voyantes.

Au niveau de la place J.B Degroof (hors avenue Georges Henri), une zone de rencontre de plain-pied couvre 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.

En termes de revêtement de sol des trottoirs, le choix des pavés béton (revêtement modulaire) s'avère pertinent au regard des 7 différents critères (notés de mauvais à excellent) pour répondre aux besoins

propres à l'usager que l'on trouve dans le Vademecum de la RBC relatif aux revêtements des aménagements piétons⁸ :

- Planéité : moyenne
- Stabilité : bonne
- Rugosité : bonne
- Absence d'obstacles : sensibilité aux racines
- Évacuation des eaux : bonne mais risque d'infiltration dans la structure (conseil de prévoir un remplissage correct des joints et une pente transversale suffisante)
- Lisibilité/visibilité : bonne car variété de couleurs
- Propreté : peu sensible aux salissures si pas de teinte claire

De même pour les critères propres au gestionnaire :

- Durabilité : bonne si conception, exécution et entretien de qualité
- Aspects environnementaux et de santé publique : durables, réutilisables et recyclables comme matériaux secondaires
- Mise en œuvre : contrebutage indispensable, facile à démonter et replacer
- Entretien : remplissage régulier des joints nécessaire
- Coût : élevé
- Intégration spatiale : bonne dans de nombreux environnements

Pour les cyclistes, des chevrons seront apposés sur la chaussée. Ces chevrons vélos resteront marqués aux intersections comme actuellement. Lors de la réunion projet du 03/10/2025, Urban a proposé, à minima, la mise en œuvre de simples chevrons marquant un itinéraire cyclable suggéré. Le Demandeur a décidé de ne pas mettre en place cette mesure car, sur la commune, ces chevrons ne sont placés qu'en présence d'un ICC. Pour une raison de clarté et d'homogénéisation de la signalisation au sein de la commune, ces marquages ne seront pas réalisés.

En effet, il n'y a pas de piste cyclable spécifiquement mise en place compte tenu du fait qu'il s'agit d'un axe repris comme *QUARTIER* et non un grand axe réalisant une liaison rapide à l'échelle métropolitaine. De plus, la largeur de façade à façade de l'avenue n'étant que de 12 m, il n'est pas possible de réaliser des voies spécifiques pour chaque mode en maintenant un double sens de circulation et du stationnement pour les commerces et riverains, ce qui est jugé prioritaire ici.

Précisons que l'augmentation de la largeur de la chaussée aura un impact positif sur les cyclistes qui auront une largeur totale plus importante à partager avec les autres modes.

Pour les PMR, malgré le dénivelé présent dans l'avenue, l'aménagement projeté apportera des améliorations positives, comme l'élargissement des trottoirs. Une attention devra être portée à ce que le revêtement des trottoirs soit bien adapté à ce public spécifique.

7.1.3.6 CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE ET COHÉRENCE PLANOLOGIQUE

7.1.3.6.1 RRU

Le RRU est analysé dans la partie Urbanisme.

⁸ Source : <https://stedenbouw.irisnet.be/pdf/ppt-middagen-broh/revetements%20pietons.pdf>

7.1.3.6.2 Plan régional de mobilité – Good Move

Le projet revoit les aménagements piétons de manière à favoriser davantage ce mode sur l'avenue qui est un axe PLUS du réseau, par l'élargissement de la largeur minimale des trottoirs (de 1,5 m à 1,7 m). Pour les vélos, l'avenue est classée comme QUARTIER, ce qui ne nécessite pas d'aménagements particuliers. Des chevrons seront toutefois apposés sur la chaussée.

Pour les véhicules automobiles et les poids-lourds, de même, l'avenue est classée comme axe de QUARTIER dans le réseau, ce qui ne nécessite pas d'aménagements particuliers.

Pour les transports publics, l'avenue est classée comme axe de CONFORT dans le réseau. L'augmentation de la largeur de la chaussée permettra d'améliorer la praticité des croisements entre les bus STIB.

7.1.3.6.3 PCM

Dans le cadre du projet, l'amélioration de l'espace public portée par le PCM est réalisée, en cadrant les places de livraisons et en réduisant le stationnement automobile en voirie, de manière à intégrer des éléments végétaux aujourd'hui très peu nombreux, voire absents. La mobilité piétonne est améliorée grâce aux travaux projetés sur les trottoirs et celle des transports publics également grâce à l'élargissement de la chaussée pour permettre le croisement des bus STIB.

7.1.3.7 MANUEL DES ESPACES PUBLICS

Le livret « Filtres » concerne les spécificités qui s'appliquent à l'espace public concerné. Pour rappel, tous les filtres qui concernent l'avenue sont résumés dans le Tableau 2. La fiche du filtre renvoie vers des outils à consulter dans le livret Boîte à outils. Les recommandations qui s'appliquent au projet sont analysées ci-dessous.



Figure 50 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)

7.1.3.7.1 Topographie de la ville

Une partie de l'avenue (Tronçons et nœuds de 1 à 5) est classée dans le filtre « Topographie de la ville ». Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes :

Espace public avec une pente de plus de 3% : évaluer la nécessité d'une piste cyclable pour sécuriser les itinéraires cyclables et ralentir le ruissellement en compartimentant les ouvrages de gestion des eaux pluviales en palier, par exemple. L'aménagement évalue la nécessité

d'intégrer des points de repos (bancs, etc.) et porte une attention particulière au confort des cheminements piétons.

Les trottoirs seront élargis sur le périmètre de manière à donner aux piétons davantage de confort de circulation sur cet axe *PLUS* où se concentrent les grands axes de piétons (1,7 m minimum). Par ailleurs, au niveau de certains arbres des bancs sont aménagés.

Pour les cyclistes, des chevrons seront apposés sur la chaussée au niveau des intersections, mais l'axe étant repris comme QUARTIER dans le PRM, il n'y a pas lieu d'y réaliser une piste cyclable à proprement parler, laquelle se trouve dans une rue parallèle à l'avenue, où il y a moins de circulation automobile. Rappelons également que la largeur de la chaussée est insuffisante pour créer un aménagement cyclable.

Ces éléments consistent donc une amélioration de par rapport aux recommandations du Manuel des espaces publics.

7.1.3.7.2 Maillage piéton

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Maillage piéton ».

En règle générale, l'aménagement vise à :

- *Intégrer fréquemment et régulièrement du mobilier urbain inclusif et aménager des fonctions de séjour en lien avec les itinéraires piétons ;*
- *Mettre en œuvre un revêtement qui favorise le confort des cheminements ;*
- *Favoriser des traversées piétonnes régulières et sécurisantes ;*
- *Fournir une offre homogène de toilettes publiques adéquates, gratuites et clairement signalées dans l'espace public.*

Du mobilier urbain inclusif est bien projeté, notamment par des bancs généreux au niveau de la place J.B. Degroof, en lien avec la fonction de séjour projetée sur cette place. Le revêtement projeté unifiera les trottoirs et favorisera le confort des piétons. Les traversées piétonnes restent régulières (intersections et équipements scolaires), avec une attention portée à l'ajout de dispositifs de sécurité routière au niveau des écoles (cf. ci-avant). Il n'y a par contre pas d'offre de toilettes publiques gratuites apportée dans le projet, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une avenue fréquentée par une majorité d'habitants du quartier.

Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement tient compte des recommandations suivantes :

- *piéton PLUS : adapter le dimensionnement au flux piéton (trottoirs d'au moins 2,5 m), favoriser un revêtement confortable et des traversées piétonnes régulières ;*

Le projet améliore la situation mais la largeur des trottoirs reste inférieure à 2,5 m.

7.1.3.7.3 Maillage transports publics

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Maillage transports publics ». Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes :

Tableau 10 : Manuel des espaces publics – Maillages transports publics – Recommandations

Filtre : Maillage transports publics
Objectif : <i>Prendre en considération la présence d'une ligne structurante (tramway et/ou bus) comme un élément déterminant de la conception d'un aménagement d'espace public et participant à la qualité de celui-ci</i>

<i>présence d'une ligne de tramway : veiller à la lisibilité de l'aménagement par un choix de matériaux adéquat et sécuriser les itinéraires cyclables (en particulier au niveau des arrêts) ;</i>	Le projet n'est pas concerné.
<i>espace public en itinéraire de transports publics PLUS et CONFORT : guider vers l'aménagement d'un site propre ou d'un dispositif capable d'assurer une performance équivalente, si pas supérieure ;</i>	Le projet améliore l'itinéraire pour les bus avec l'élargissement de l'avenue.
<i>points noirs, itinéraires CONFORT à créer ou à renforcer, performances à améliorer : guider vers des choix d'aménagement qui tiennent compte de ces enjeux et contribuent à y répondre ;</i>	Le projet répond à cette recommandation.
<i>arrêt de métro ou de train : intégrer l'arrêt à l'aménagement de l'espace public de manière à en garantir la lisibilité et l'accessibilité, prévoir des traversées piétonnes sécurisantes, un éclairage adéquat et des zones de stationnement pour les vélos et des dropzones pour les trottinettes</i>	Le projet n'est pas concerné.

7.1.3.7.4 Accessibilité aux transports publics

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Accessibilité aux transports publics ». Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement veille à tenir compte de la zone d'accessibilité dans laquelle il se situe (B et C ici) et du volume de stationnement hors voirie pour évaluer la possibilité de réduire le nombre de places de parking et ainsi favoriser le développement d'autres fonctions dans l'espace public. C'est bien le cas ici avec la suppression de 46 places de stationnement automobile au profit d'aménagements piétons et paysagers, ainsi que pour le croisement des bus STIB.

7.1.3.7.5 Contrainte d'accès

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Contrainte d'accès ».

Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes :

- *axes prioritaires du SIAMU : assurer le passage des services d'urgence avec le moins de nuisances et le plus efficacement possible. L'aménagement de l'espace public porte une attention particulière à la largeur de la chaussée, la distance entre la chaussée et la façade, l'implantation des arbres et les rayons de giration dans les nœuds ;*
- *itinéraires de transport exceptionnel : garantir le passage des convois exceptionnels de poids lourds, des dimensions spécifiques doivent être prises en considération dans l'aménagement de l'espace public.*

La chaussée est correctement dimensionnée pour le passage du SIAMU et des transports exceptionnels.

7.1.3.7.6 Spécialisation multimodale

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Spécialisation multimodale ».

En règle générale, l'aménagement vise à :

- *appliquer la spécialisation multimodale et répondre de manière qualitative aux enjeux définis pour chaque mode de déplacement ;*

- *mettre en place des processus de projets spécifiques dans les cas où la largeur d'un tronçon ne permet pas d'y accommoder la spécialisation multimodale ou d'y répondre de manière qualitative.*

C'est bien le cas ici avec l'amélioration de la mobilité piétonne et TC.

7.1.3.8 SYNTHÈSE

Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement de tous les usagers. Ce projet d'aménagement améliorera le confort, mais la redynamisation de l'avenue Georges Henri dépasse la seule question de l'aménagement. Ainsi si des flux supplémentaires liés à l'aménagement de l'avenue Georges Henri sont possibles, ceux-ci seront limités.

Les accès et circulations des véhicules automobiles aux abords du périmètre de projet resteront semblables à l'actuel. La chaussée est élargie à 6,3 mètres (contre 5,5 à 6 mètres actuellement) pour améliorer la circulation des transports publics et le confort de circulation des automobilistes. La vitesse de 30km/h est maintenue sur l'avenue Georges Henri et des dispositifs de ralentissement (plateau au niveau de l'école Van Meyel, couleurs sur le revêtement) sont aménagés pour augmenter la sécurité au niveau des équipements scolaires. La place J.B. Degroof est par ailleurs aménagée en zone de rencontre et est limitée à 20 km/h.

Le nombre de places de parking automobile sur le périmètre est réduit de 43 places (34%), de manière assez uniforme. Cette réduction est possible car, même si la demande est importante, elle n'est pas saturée. Elle est de plus nécessaire pour rééquilibrer les usages en voirie pour les transports publics et les piétons.

13 arceaux vélos sont ajoutés tout au long du périmètre de projet (33 en situation existante et 46 en situation de projet), pour permettre un stationnement de courte durée pour les visiteurs des commerces, logements et équipements de l'avenue et ses abords directs. Pour le stationnement longue durée, un box vélos XL avec 20 places au niveau de la métairie Van Meyel remplacera celui de 5 places existant.

Le projet est conforme aux plans réglementaires et planologiques en vigueur, en répondant favorablement aux prescriptions et recommandations de ceux-ci, dans la mesure du possible compte tenu de la faible largeur de la voirie (12 m de façade à façade). En particulier, la STIB devra être contactée pour valider l'aménagement projeté au niveau de l'arrêt de bus Degroof (longueur du quai surélevé, largeur disponible, dimensions de l'abribus, ...).

7.2 Urbanisme, paysage et patrimoine

7.2.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique étudiée pour la thématique « Urbanisme » correspond au périmètre de projet, de façade à façade, et se prolonge aux rues adjacentes là où il y a une covisibilité.

7.2.2 SITUATION ACTUELLE

7.2.2.1 SITUATION RÉGLEMENTAIRE ET PLANOLOGIQUE

7.2.2.1.1 Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)

Pour rappel, l'avenue Georges Henri est reprise en zone de voirie dans le PRAS (espace public non structurant).

L'avenue est une voirie bordée par un liseré de noyau commercial, garantissant l'affectation prioritaire des rez-de-chaussée aux activités commerciales. En arrière de cette bande, les îlots sont principalement classés en zones d'habitation ou en zones mixtes. Le périmètre borde et/ou comprend également plusieurs zones d'équipements d'intérêt collectif (écoles) (cf. 2.4.2.1.1).

7.2.2.1.2 Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)

Le présent projet est concerné par le titre VII (la voirie, ses accès et ses abords) et ses articles 4, 5, 6, 9, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24.

7.2.2.2 CONTEXTE URBAIN DE LA ZONE D'ÉTUDE

7.2.2.2.1 Paysage urbain

Le quartier où s'inscrit le site de projet est essentiellement résidentiel, avec des rez-de-chaussée commerciaux sur la quasi-totalité du périmètre de projet. Le bâti est principalement ancien, avec des habitations d'avant 1930. Pour rappel, l'avenue Georges Henri a été percée à la fin du XIX^e siècle.

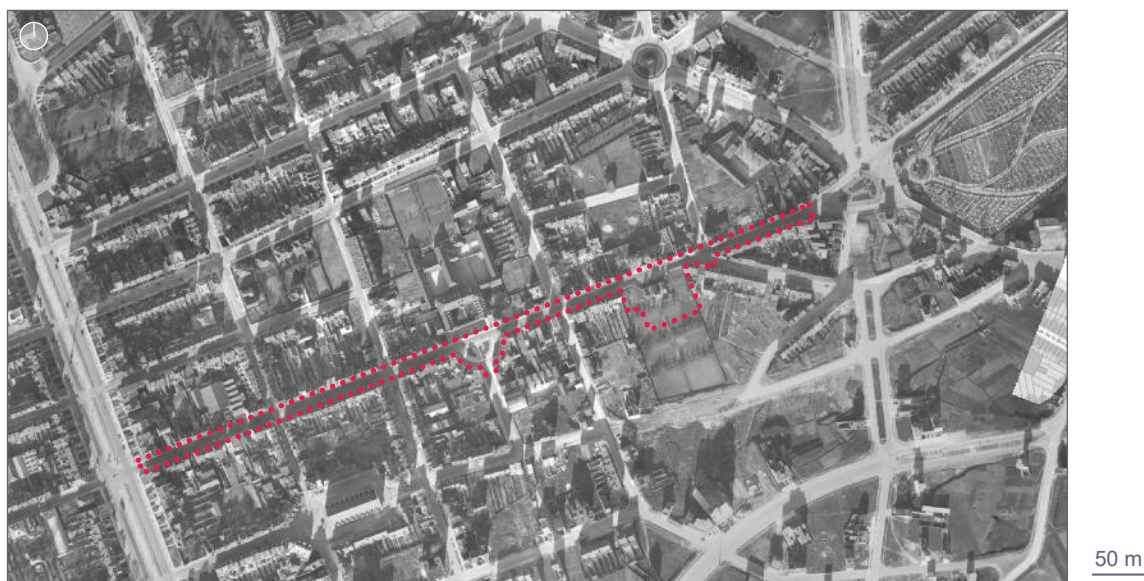


Figure 51 : Orthophoto 1930-1935 (source : BruGIS)

Aujourd'hui, le bâti de l'avenue Georges Henri est principalement constitué de petits immeubles de rapport mitoyens, avec un commerce en RDC, en faisant une avenue commerçante connue sur la

commune. Des maisons bruxelloises types, mitoyennes, sont présentes dans les voiries perpendiculaires. Les bâtiments aux intersections avec d'autres avenues sont marqués par des pans coupés.



Figure 52 : Angles de l'avenue Georges Henri avec les avenues du Prince Héritier et Prekelinden
(source : Stratec, décembre 2025)

L'avenue Georges Henri est large de 12 m, sur 1,1 km environ (dont 770 m environ concernés par le périmètre du présent projet), avec une bande de stationnement alterné en côté sud ou nord, ainsi qu'un trottoir surélevé. La circulation y est à double sens. Les immeubles la bordant sont majoritairement des habitations avec commerces en RDC, allant principalement du R+1 au R+3.

L'alignement du bâti s'interrompt à chaque intersection avec les avenues (toutes perpendiculaires sauf une à l'approche du square de Meudon), ainsi qu'au niveau de bâtiments spécifiques :

- Côté nord :
 - Parking Aldi/Literie Prestige (n°372) ;
 - Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles (n°278) ;
 - École Van Meyel (n°224) ;
- Côté sud :
 - Square J.-B. Degroof (entre les n°301 et 303A) ;
 - Carrosserie CD (partiellement, au n°293) ;
 - Métairie Van Meyel (n°251B).



Parking Aldi/Literie Prestige (n°372)

Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles(n°278)

École Van Meyel (n°224)

Figure 53 : Ruptures des alignements côté nord de l'avenue Georges Henri (source : Google Street View)



Place J.-B. Degroof (entre les n°301 et 303A)

Carrosserie CD (partiellement, au n°293)

Métairie Van Meyel (n°251B)

Figure 54 : Ruptures des alignements côté sud de l'avenue Georges Henri (source : Google Street View 2024)

Les ruptures au niveau de l'Institut Royal et de la Métairie Van Meyel permettent de mettre en valeur ces bâtiments singuliers et distinguer leurs usages (équipements scolaires). De même, les reculs de part et d'autre du bâtiment principal de l'école Van Meyel permettent d'identifier distinctement un usage autre que résidentiel (cf. 7.2.2.2.2).

La figure ci-dessous présente les profils des voiries qui intersectent le périmètre de projet.

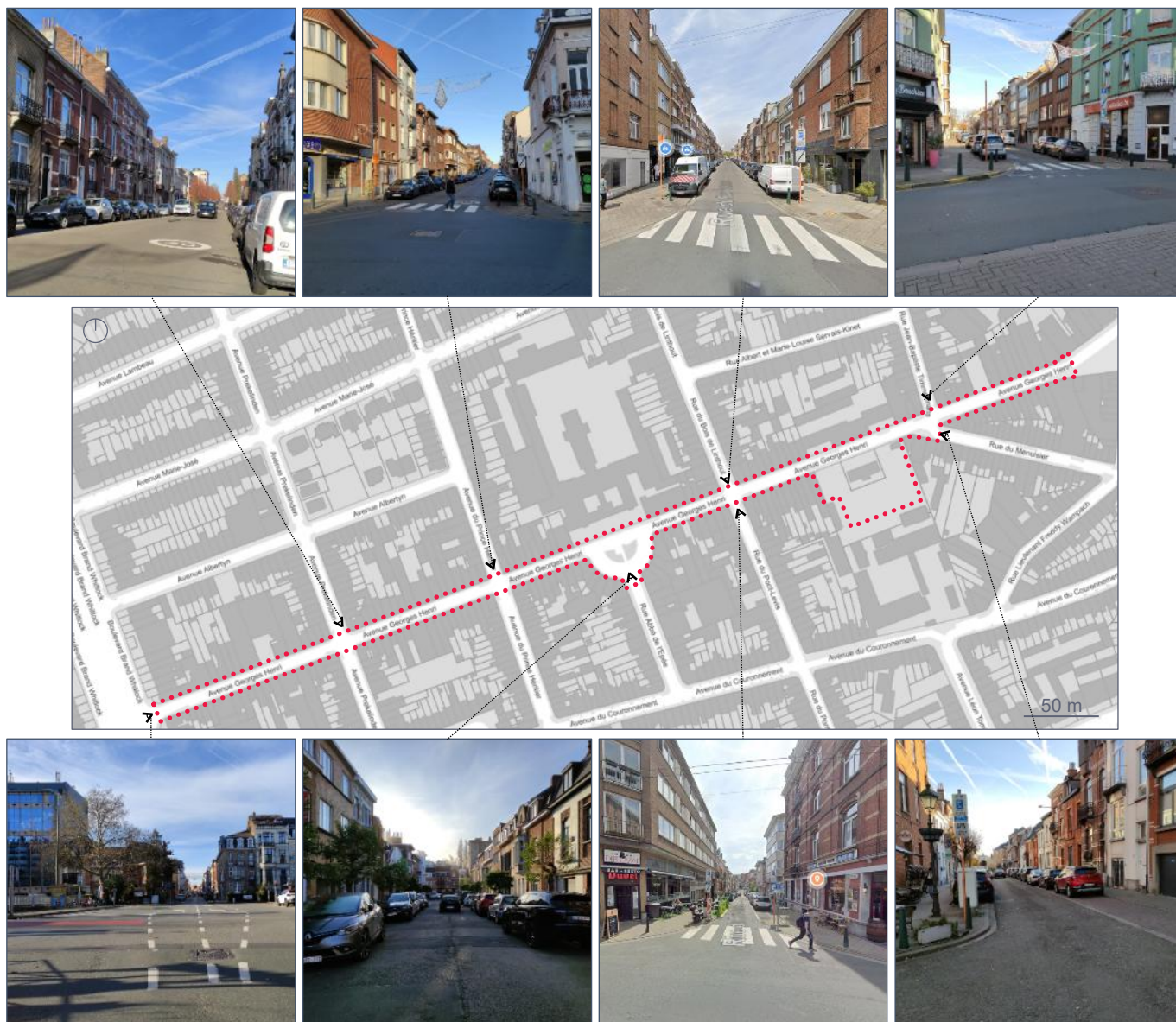


Figure 55 : Profils des voiries en intersection avec l'avenue Georges Henri sur le périmètre de projet (fond de plan : BruGIS, sources : Google Street View et Stratec, décembre 2025)

Ces voiries sont principalement bordées d'habitations unifamiliales ou de petits immeubles de rapport, allant aussi du R+1 au R+3 principalement. Certaines portions de ces voiries ont des commerces en RDC au niveau des intersections avec l'avenue Georges Henri.

7.2.2.2.2 Patrimoine

Deux bâtiments le long de l'avenue sont légalement protégés :

- L'Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles (tronçon 2), sans zone de protection ;
Il s'agit d'un bâtiment scolaire de style néogothique, datant de 1878, inscrit sur la liste de sauvegarde le 11/06/1998. Le bâtiment principal est organisé autour de deux cours à l'avant du bâtiment.
- L'immeuble avec peintures publicitaires murales Sano & L'Alsacienne (tronçon 1), avec une zone de protection reprenant une portion du tronçon 1 (Brand Whitlock ↔ Prince Héritier).

Il s'agit d'un immeuble de 2 étages (commerce en RDC et 2 étages de logement) marquant l'intersection de l'avenue Georges Henri avec l'avenue Prekelinden par un pan coupé. Sur sa façade est, une fresque publicitaire Sano & L'Alsacienne est visible sur les 2 étages. Le bâtiment est classé depuis le 01/04/2004. Rappelons que ces peintures seront renouvelées entre 2026 et le printemps 2027 (voir situation de référence au point 3, en page 25).

Par ailleurs, le périmètre de projet est bordé de 4 bâtiments inscrits à l'inventaire Irismonument. Il s'agit de bâtiments d'usages divers.

La figure suivante reprend les différents bâtiments légalement protégés et ceux repris à l'inventaire Irismonument au sein de l'aire géographique (repris au sein de cet inventaire car ils présentent un intérêt artistique, esthétique, historique et/ou urbanistique).

Immeuble avec peintures publicitaires murales Sano & L'Alsacienne

Architecte inconnu, ± 1925

350 avenue Georges Henri



Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles, style néogothique

Hypolite JAUMOT, 1878

278 avenue Georges Henri



École Van Meyel, modernisme post-guerre

Hubert Marcq, 1895-1896 et SCHMITZ P.R.J., extension, 1959-1960

224 avenue Georges Henri



Immeuble

Architecte inconnu, avant 1930

328 avenue Georges Henri



Métairie Van Meyel

Hubert Marcq, 1892

251B avenue Georges Henri

Immeuble

Gui Rousseau, 1938

7 place Jean-Baptiste Degroof

Registre de classement

- Monument classé (arrêté définitif)
- Monument sur la liste de sauvegarde

- Bâtiment repris à l'inventaire Irismonument
- Arbre classé

Figure 56 : Éléments du patrimoine architectural bruxellois (sources : BruGIS, Google Street View et photos de l'inventaire du patrimoine architectural de la RBC)

7.2.3 ANALYSE DU PROJET

7.2.3.1 RÉAMÉNAGEMENT DE FAÇADE À FAÇADE

Le projet prévoit le réaménagement de façade à façade de l'avenue Georges Henri, du boulevard Brand Whitlock à l'ouest au square de Meudon à l'est, ainsi que le réaménagement des espaces publics de la place J.B. Degroof et autour de la Métairie Van Meyel.

L'ensemble du projet a un impact positif pour les différents usagers (chalands, écoliers, passants et habitants). En effet, la qualité des aménagements, notamment pour les piétons qui représentent 50% des déplacements (cf. chapitre « Mobilité »), est améliorée, tant sur le plan du confort que de l'aspect visuel, grâce à de nouveaux revêtements de sol (cf. 7.2.3.2.3) et à une meilleure répartition des espaces dédiés par mode de transport pour le confort de chacun d'eux.

7.2.3.1.1 Place J.B. Degroof

La place J.B. Degroof, plus particulièrement, est revue de manière à proposer en son centre un espace partagé généreux de 210 m² (adaptable pour diverses occupations éphémères), agrémenté d'assises et de végétation, le tout en conservant la perspective centrale vers l'Institut Royal, depuis la rue Abbé de l'Épée.

Également une zone de rencontre de plain-pied couvrant le cœur de la place (en grisé sur le plan ci-dessous), 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.

Enfin, le stationnement est réduit, de manière à offrir plus d'espace à cette place.

Les commerces autour du square disposeront ainsi d'un cadre plus qualitatif.

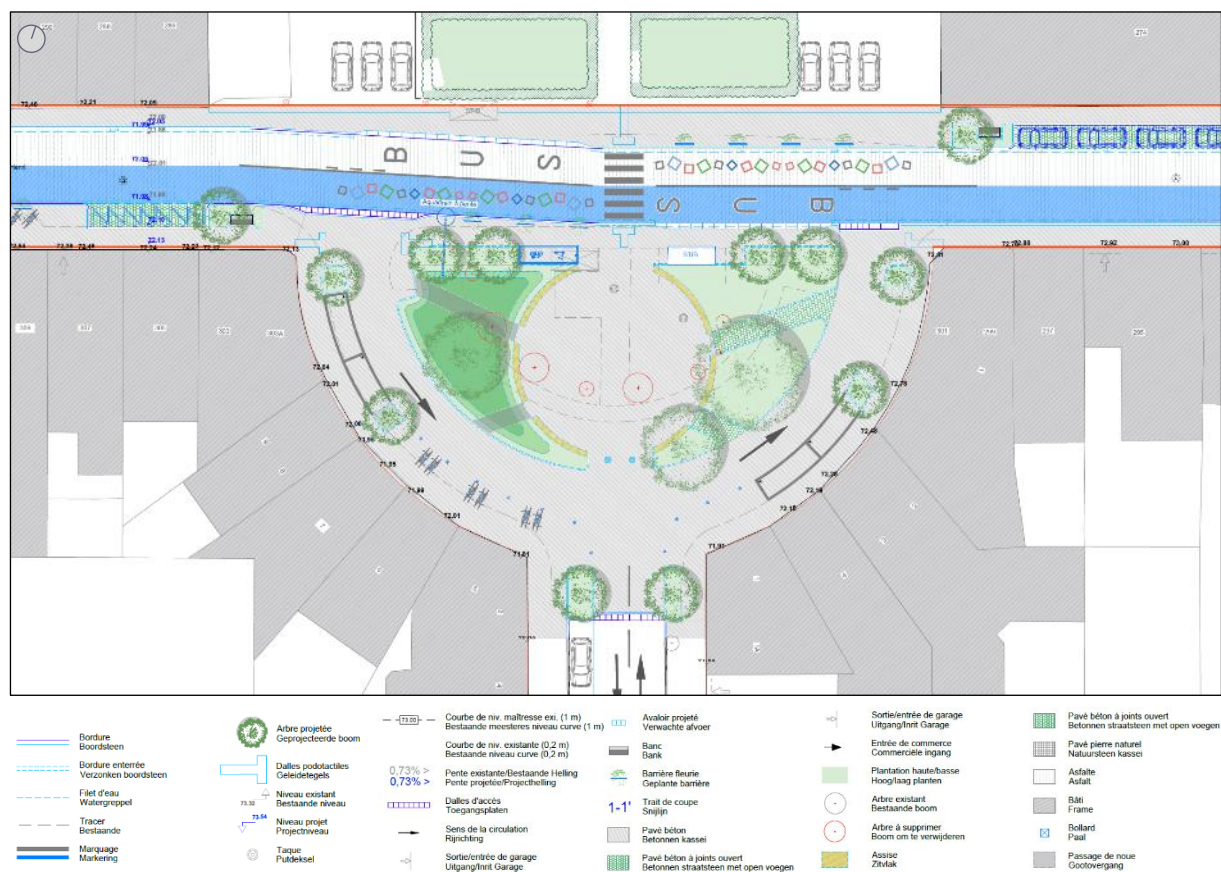


Figure 57 : Plan projeté de la place J.B. Degroof (source : Demandeur)



Figure 58 : Vue projetée vers la place J.B. Degroof, avec l'Institut Royal en arrière-plan
(source : Demandeur)

7.2.3.1.2 Métairie Van Meyel

Les abords de la Métairie Van Meyel sont quant à eux revus de manière à optimiser la répartition des espaces entre stationnement voitures, espaces piétons sécurisés et végétation, ce qui est également bénéfique pour les différents usagers et les perspectives entre l'école Van Meyel et l'école Prince Baudouin.

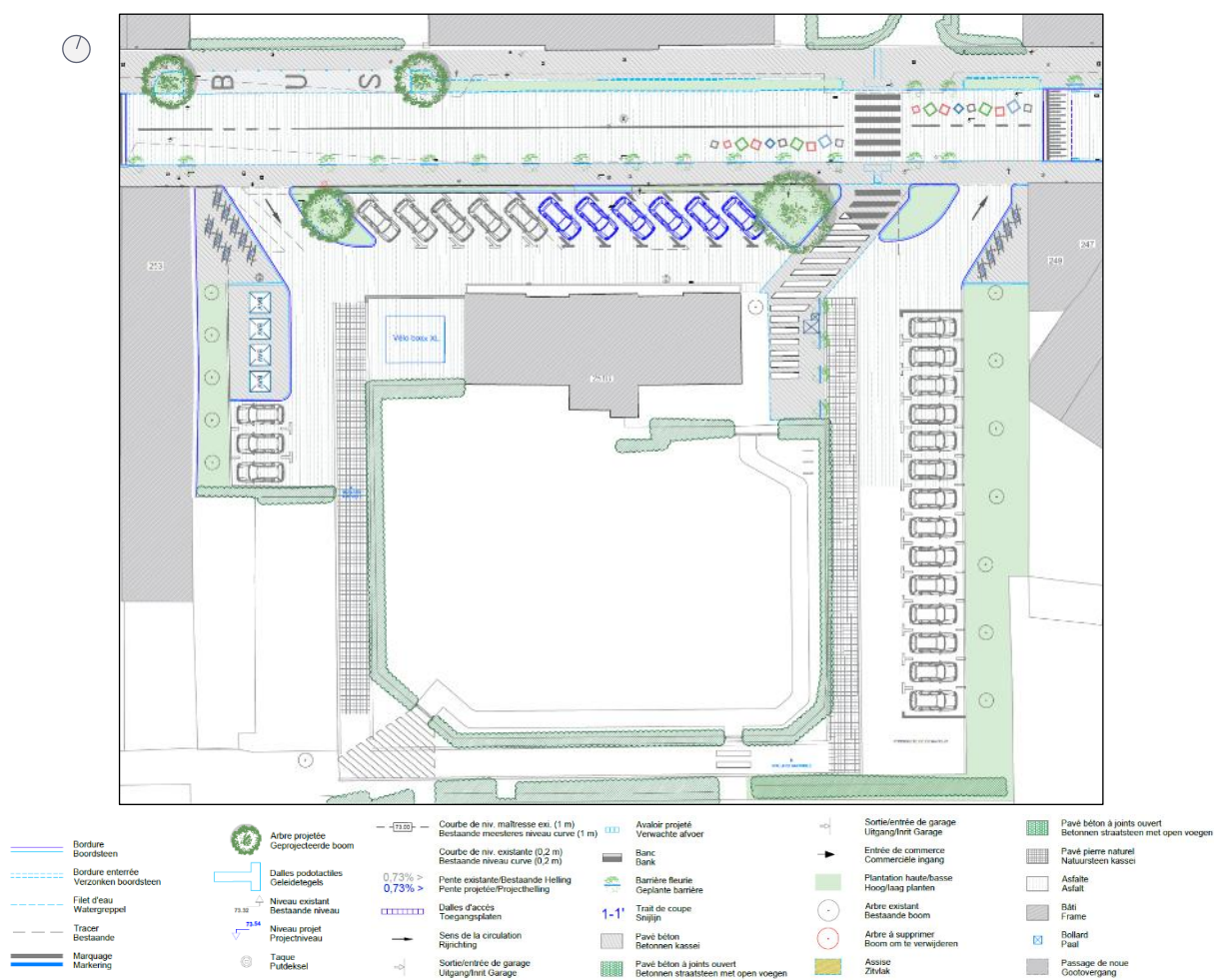
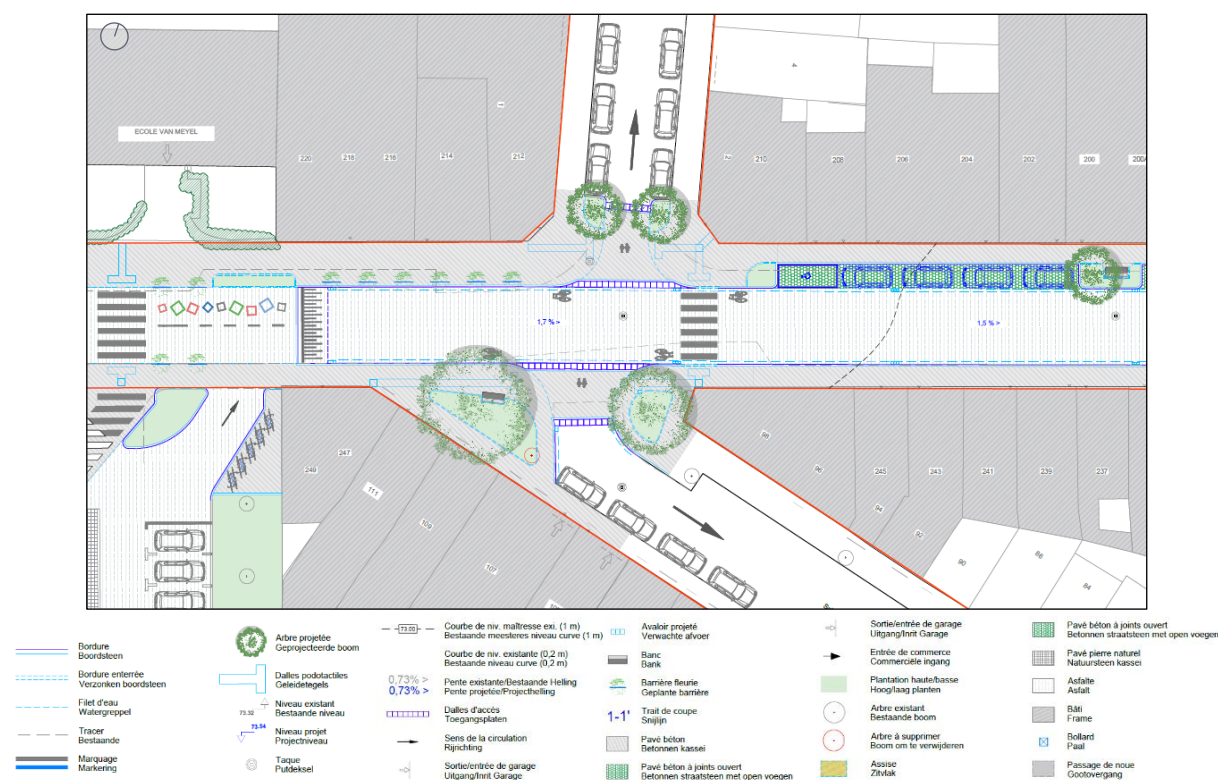


Figure 59 : Plan projeté des abords de la métairie Van Meyel (source : Demandeur)

7.2.3.1.3 Jonction avenue Georges Henri/rue du Menuisier

Au niveau du carrefour entre l'avenue Georges Henri et la rue du Menuisier, une fosse de plantation est ajoutée, ainsi qu'une assise, ce qui est bénéfique pour la réduction de l'emprise au sol de l'asphalte sur le plan paysager.

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 sortant.



7.2.3.2 INTÉGRATION URBANISTIQUE DU PROJET

7.2.3.2.1 Vues depuis l'espace public

Le projet améliorera la qualité paysagère et urbaine du périmètre et de la perspective offerte grâce à la végétalisation de l'avenue et grâce aux nouveaux matériaux et mobilier urbain mis en œuvre. Une cohérence architecturale en ressortira et améliorera la lisibilité de l'avenue comme une entité à part entière, malgré les différences actuelles (en termes de commerces, etc.).

Une charte relative aux enseignes serait bénéfique pour finaliser cette cohérence architecturale.

7.2.3.2.2 Cohérence avec les raccordements à l'existant

Boulevard Brand Whitlock

L'intersection de l'avenue avec le boulevard Brand Whitlock (moyenne ceinture) se fera comme actuellement, avec une continuité de l'asphalte pour la circulation automobile/bus/deux-roues et par un changement de revêtement au niveau des trottoirs.

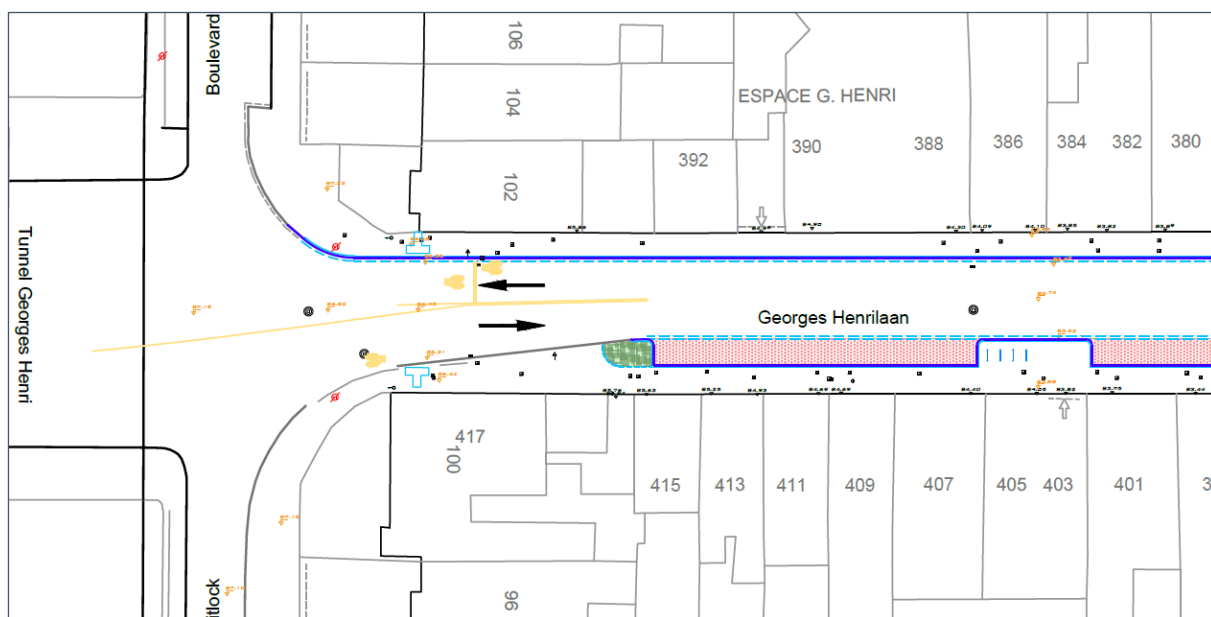


Figure 61 : Raccord de l'avenue au niveau du bd Brand Whitlock (source : Demandeur)

Ce changement de revêtement doit être prévu de la manière la plus fluide possible, ce qui peut être réalisé grâce aux pavés projetés avec une délimitation non linéaire et ainsi, plus « naturelle » en gardant les pavés entiers et s'intercalant entre existants (bd Brand Whitlock) et nouveaux (avenue Georges Henri).

En l'état, la transition de matériaux n'est pas précisée sur les plans.

Avenues Prekelinden, du Prince Héritier, rue Abbé de l'Épée, rue du Pont-Levis, rue du Bois de Linthout, rue J.-B. Timmermans, rue du Menuisier

Au niveau des intersections des avenues avec ses rues perpendiculaires, le même type de changement progressif de revêtement de sol doit être envisagé afin de ne pas avoir de rupture nette entre l'existant qui y est conservé et le réaménagement projeté.



Figure 62 : Raccords de l'avenue au niveau des rues perpendiculaires (source : Demandeur)

À défaut, le revêtement de sol doit s'arrêter nettement au niveau des réductions de largeurs de trottoirs où commencent les places de stationnement. Il serait aussi judicieux de modifier ces amorces de stationnement pour qu'elles soient alignées de part et d'autre des rues perpendiculaires à l'avenue Georges Henri.

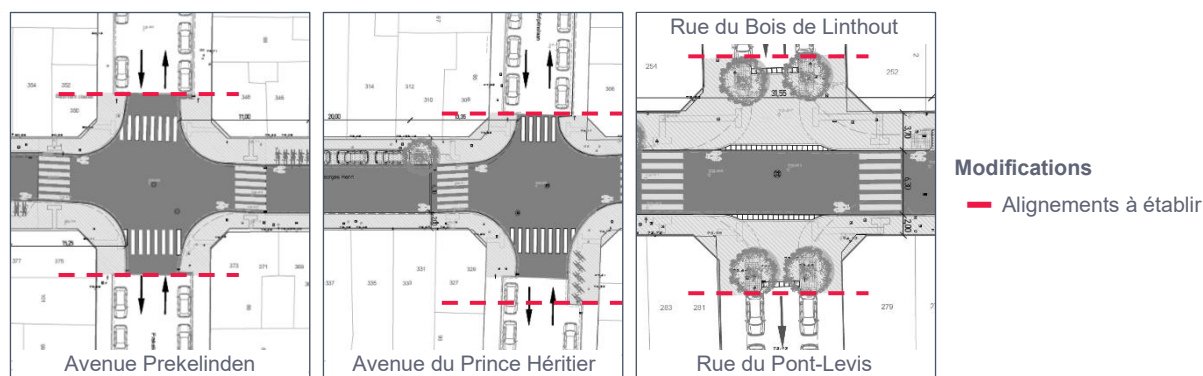


Figure 63 : Exemples de modifications à envisager des raccords de l'avenue au niveau des rues perpendiculaires (source : Demandeur)

En l'état, la transition de matériaux n'est pas précisée sur les plans.

Square de Meudon

Au niveau du square de Meudon, comme au niveau du bd Brand Whitlock et des rues perpendiculaires, la principale problématique reste la transition de matériaux de revêtement de sol des trottoirs. Là où la forme du trottoir sud s'élargit semble être une bonne limite pour cette transition, à condition de prolonger le revêtement récemment rénové du square de Meudon jusque-là.



Figure 64 : Raccord de l'avenue au niveau du square de Meudon (source : Demandeur)

En l'état, la transition de matériaux n'est pas précisée sur les plans.

7.2.3.2.3 Matériaux utilisés et mobilier urbain projeté

Le choix de matériaux similaires sur l'ensemble du périmètre de projet permet de mettre en cohérence et renouveler l'avenue tout en permettant un confort de circulation accru pour les piétons.

Le choix des pavés béton mis en œuvre avec ou sans joints ouverts selon les zones et leurs usages est positif pour apporter une variation dans le design des espaces publics, tout en gardant une forte cohérence, y compris avec les abords du projet (zones existantes conservées en pavés). Toutefois, une attention doit être portée au caractère lisse que renvoient les photos exemples, afin de ne pas se retrouver avec des pavés glissants, notamment sur les pentes de l'avenue qui sont assez fortes (cf. rue des Tongres à Etterbeek).

Au niveau des écoles, conformément à la demande d'Urban, l'enrobée ne sera pas colorée (mais les dessins maintenus, comme demandé), ce qui permettra une meilleure continuité de revêtements de sol. L'intégration de davantage de végétation au niveau de la place J.B. Degroof permet de renforcer le caractère singulier de cette place sur le plan paysager.

Pour ce qui est du mobilier urbain projeté, l'éclairage public sera à privilégier en cohérence avec l'existant et les rues alentours du périmètre. Les bancs seront en nombre suffisant (9 le long de l'avenue, de dimensions 1,8 x 0,7 m et 5 grands bancs sur le square). Ils seront en bois avec des assises variées,

permettant ici aussi une certaine variabilité des usages selon les emplacements, tout en gardant une cohérence de modèle tout au long du périmètre. Les bancs envisagés sont les mêmes que ceux devant l'hôtel communal à Tomberg, garantissant une cohérence au-delà du simple périmètre de projet.

7.2.3.3 PATRIMOINE

La présence d'une zone de protection d'un bâtiment classé (peintures publicitaires murales Sano & L'Alsacienne) et d'un bâtiment inscrit sur la liste de sauvegarde (Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles) engendrera la consultation de la Commission Royale des Monuments et Sites.

La meilleure lisibilité et la meilleure cohérence renforcée de l'avenue rénovée, résultant d'un réaménagement global et homogène de façade à façade, contribueront positivement à mettre en valeur les différents éléments du patrimoine bâti local, classé et inventorié. En clarifiant l'organisation des espaces publics, en apaisant les usages et en unifiant le traitement des sols, du mobilier urbain et des alignements, le projet permettra une lecture plus fluide et plus qualitative de l'axe. Cette requalification offrira ainsi un cadre urbain plus lisible et plus valorisant, mettant en évidence les édifices patrimoniaux et leurs abords, tout en renforçant leur intégration dans le paysage urbain et leur perception par les usagers.

Lors d'une réunion de projet, Urban a demandé la suppression des 5 places de stationnement projetées sur la place J.B. Degroof pour des raisons patrimoniales et de cohérence d'aménagement de la place. Le Demandeur n'a pas répondu à cette demande compte tenu de la présence d'un commerce de mobilier nécessitant, outre de la place pour les livraisons, des places de stationnement pour les clients venant récupérer du mobilier car cela est encombrant.

Le respect de la symétrie rappelant l'aménagement historique à ce même niveau du périmètre de projet, également demandé par Urban, a été réalisé (cf. Figure 16).

7.2.3.4 CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE ET COHÉRENCE PLANOLOGIQUE

7.2.3.4.1 PRAS

Le projet prévoit un réaménagement d'espaces publics, principalement en zone de voiries au sens du PRAS, et en partie sur une zone d'équipements. Le projet ne modifiant pas les affectations en n'installant pas de bâti supplémentaire, il est donc conforme aux affectations du PRAS, y compris en zone d'équipements (« simple » modification du parking).

Prescriptions relatives aux voiries

Les prescriptions relatives aux voiries qui s'appliquent ici sont :

« 25.1. Les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun sont soumis aux mesures particulières de publicité. [...] »

25.3. Sans préjudice des dispositions légales ou réglementaires qui concernent spécifiquement les autoroutes, les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification du tracé ou de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun :

1° contribuent à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts, stations et gares ;

2° contribuent à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines ;

3° intègrent la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos ;

4° pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établissent des aménagements pour les cyclistes tels que piste cyclable ou sas aux carrefours à feux, sauf si les conditions locales ne le permettent pas ;

5° incitent les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;

6° offrent des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines ;

7° dissuadent la circulation des poids lourds en transit et leur stationnement dans les zones d'habitat à prédominance résidentielle, les zones d'habitat et les zones de mixité sauf lorsqu'ils portent sur une voirie du réseau primaire.

25.4. Les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circulent un tram de surface, des bus RER ou au moins 10 bus à l'heure la plus chargée par sens de circulation :

1° contribuent à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun. Il s'agit, sauf si les conditions locales ne le permettent pas, d'aménagements tels que, notamment :

- un site protégé ;
- une ou plusieurs bande réservées à la circulation des transports en commun ;
- commande des feux de signalisation.

Dans tous les cas, les aménagements permettent le croisement aisé, sans ralentissement, de véhicules de transport en commun.

2° établissent à chaque point d'arrêt, sauf si les circonstances locales ne le permettent pas, un embarcadère surélevé par rapport à la chaussée, équipé d'un abri ;

3° organisent des traversées piétonnes sécurisées en nombre suffisant pour permettre de bonnes communications entre les deux côtés de l'itinéraire et assurer l'accessibilité des arrêts et stations ;

4° établissent des parkings de longue durée pour vélos à proximité des nœuds de communication ou des arrêts importants des transports en commun, sauf si les conditions locales ne le permettent pas ;

[...]

6° peuvent comporter des ouvrages dénivelés ponctuels dans le but d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun lorsque les conditions locales le justifient.

25.7. En cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles. [...]

28.3. Sauf si les circonstances locales ne le permettent pas, l'installation de parkings pour vélos, et ce tant pour le parking de courte que de longue durée, doit être prévue lorsque les actes et travaux ont pour objet la création ou la modification des espaces publics situés :

- soit le long des noyaux commerciaux;
- soit à proximité d'un équipement d'intérêt collectif ou de service public. »

Les prescriptions relatives aux voiries qui s'appliquent ici sont bien respectées :

- 25.1 : des mesures particulières de publicité sont bien prévues ;
- 25.3 : l'élargissement projeté de la chaussée contribuera à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus STIB sur l'avenue, tout en réaménageant l'arrêt Degroof pour davantage de confort pour les usagers, tout en améliorant l'esthétique de l'espace public, en intégrant des places de livraisons et de vélos ;
- 25.4 : l'élargissement projeté de la chaussée permettra un croisement amélioré des lignes de bus (6,3 m), avec un arrêt surélevé au niveau de la place J.B. Degroof comprenant un abri, conservant les passages piétons à chaque intersection, intégrant 20 places de stationnement vélo sécurisé dans un box (métairie Van Meyel) à proximité de l'école homonyme ;

- 25.7 : les prescriptions relatives aux TC sont bien prévalentes sur celles de la circulation des autres véhicules automobiles ;
- 28.3 : un box vélo sécurisé de 20 places est bien prévu, ainsi que des arceaux pour les vélos et vélos cargos, aux abords de l'école Van Meyel et des commerces de l'avenue.

Prescriptions relatives aux liserés de noyau commercial

Les prescriptions relatives aux liserés de noyau commercial qui s'appliquent ici sont :

« En liseré de noyau commercial ou dans les galeries marquées d'un " G " sur la carte des affectations, les RDC des immeubles sont affectés par priorité aux commerces. [...] La continuité du logement doit être assurée dans les liserés de noyau commercial en zones d'habitat et en zone mixte. »

Les prescriptions relatives aux liserés de noyau commercial qui s'appliquent ici sont bien respectées, le projet ne modifiant pas les affectations autour de l'avenue.

Prescriptions relatives aux zones d'équipements d'intérêt collectif

Le site comprend une partie de son périmètre reprise au PRAS dans une zone d'équipements d'intérêt collectif au niveau de la métairie Van Meyel. Les prescriptions particulières relatives à cette zone sont :

« 8.1. Ces zones sont affectées aux équipements d'intérêt collectif ou de service public.[...] »

8.4. Les caractéristiques urbanistiques des constructions et des installations s'accordent avec celles du cadre urbain environnant ; leurs modifications sont soumises aux mesures particulières de publicité. Les abords des constructions et installations des équipements d'intérêt collectif contribuent à la réalisation du maillage vert. Moyennant due motivation par des raisons économiques et sociales et moyennant plan particulier d'affectation du sol, ces zones peuvent bénéficier des prescriptions particulières applicables en zone de forte mixité.[...] »

Pour la partie du périmètre de projet reprise au PRAS en équipements d'intérêt collectif au niveau de la métairie Van Meyel, les prescriptions particulières relatives à cette zone sont bien respectées :

- 8.1 : pas de modification des affectations dans le cadre du projet ;
- 8.4 : le projet intègre davantage de végétalisation et de perméabilisation, contribuant ainsi à la réalisation du maillage vert aux abords des équipements présents.

Le projet est bien conforme au PRAS.

7.2.3.4.2 RRU

Les articles du titre VII (la voirie, ses accès et ses abords) n°4, 5, 6, 9, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 sont bien respectés.

Section 2 : le cheminement piéton.

- 4 : voies de circulation piétonne. Les trottoirs sont bien d'au moins 1,5 m de large d'un seul tenant (minimum 1,7 m) et d'une hauteur libre minimale de 2,2 m.
- 5 : traversées piétonnes. Elles sont bien établies dans le prolongement du cheminement libre des voies de circulation piétonne (hors traversées spécifiques à dalles podotactiles). Là où sont projetés des stationnements permanents, adjacents aux trottoirs, ceux-ci sont élargis au droit des traversées piétonnes, de manière à ce que la zone de stationnement commence

bien à plus de 5 m de la traversée piétonne dans le sens de la circulation. Les trottoirs sont bien abaissés partout où il y a une traversée piétonne.

- 6 : trottoir en saillie ou au droit des entrées carrossables. Le revêtement du trottoir est bien continu, y compris au droit d'une entrée carrossable.

Section 4 : les deux-roues légers.

- 9 : sas et avancées. Au carrefour à feux au niveau du bd Brand Whitlock, le sas pour les deux-roues légers est bien conservé.
- 11 : stationnement pour deux-roues légers. Il est bien projeté davantage d'arceaux vélos et de stationnement vélo longue durée à proximité de l'école Van Meyel (équipement) et des commerces de l'avenue : 46 arceaux (vs. 33 en situation existante) et 1 box 20 places (vs. 1 box 5 places en situation existante). Le stationnement pour vélos de moyenne et longue durée (ici le box vélo) est bien couvert pour au moins la moitié de l'offre (100%).

Section 5 : le stationnement.

- 13 : dispositifs anti-stationnement. Les dispositifs anti-stationnement sont uniquement présents au niveau des 2 écoles de l'avenue. Il s'agit de barrières fleuries (végétation tournée vers les trottoirs). Elles sont bien espacées de minimum 1,5 m et de maximum 3 m (davantage aux passages piétons). La hauteur des barrières est comprise de 1 m (hors bacs de végétation).

Section 6 : les transports en commun (TC).

- 14 : arrêts. Le stationnement est bien interrompu au droit de l'arrêt Degroof et le trottoir y est bien élargi. Un abri est bien maintenu côté sud. Des dalles podotactiles sont bien présentes.

Section 7 : les arbres à haute tige.

- 16 : distances. Les arbres projetés sont différenciés selon la distance à la façade disponible. Seuls ceux au niveau de la place J.B. Degroof, du parking Van Meyel et au croisement de certaines rues auront une couronne plus large. Toutefois, la distance minimale entre les couronnes des arbres au niveau de l'avenue et les façades est inférieure à la distance minimum de 2 m, sinon il n'y aurait pas la possibilité de végétaliser l'avenue dans sa longueur. La distance minimale entre l'axe du tronc et la zone de circulation de la chaussée est toutefois bien de 0,90 m. Une dérogation doit être demandée.
- 17 : fosses de plantation. Les fosses de plantation auront un volume compris entre 3 et 6,5 m³, ce qui est, pour certaines, inférieur aux 3,5 m³ prescrit dans l'article. Une dérogation doit être demandée.
- 18 : protections. Une zone perméable de 2,25 m² minimum est prévue au pied de l'arbre. Cette zone perméable est protégée du piétinement par un dispositif au même niveau que la voie de circulation piétonne, lorsque l'intensité de la circulation piétonne le justifie. Des dispositifs de protection du tronc et du pied de l'arbre sont prévus lorsque des chocs et des tassements sont provoqués par les véhicules. Aucune pose de réseau d'utilité publique ne peut être réalisée à une distance inférieure à 1,75 m de l'axe du tronc.

Section 8 : la signalisation.

- 19 : signalisation routière. La majorité des panneaux de signalisation routière de l'avenue concerne le stationnement. Là où c'est possible, il conviendra de les regrouper sur un mât unique si ce n'est pas prévu.

- 20 : signalisation de direction. La voirie étant une voirie de quartier, il n'y a pas de signalisation de direction projetée (comme actuellement).
- 21 : marquages au sol. L'usage des marquages au sol est bien réservé aux situations dangereuses (abords des écoles, traversées piétonnes). Il n'y a bien pas de marquages séparant les bandes de circulation automobile (sauf aux abords du carrefour avec le boulevard Brand Whitlock, où le carrefour à feux, densément fréquenté, le justifie).

Section 9 : le mobilier urbain.

- 22 : implantation. Aux intersections, traversées piétonnes et arrêt Degroof, le mobilier urbain ne nuit pas à la visibilité des usagers de la voirie. Hors dispositifs anti-stationnement, le mobilier urbain devra bien être placé à une distance de plus de 0,20 m de la face extérieure de la bordure de séparation entre la voie de circulation piétonne et la chaussée. Le passage libre devant l'abri STIB à l'arrêt Degroof côté sud est bien de minimum 1,20 m. L'abri côté nord est supprimé pour garder un passage libre important aux abords de l'Institut scolaire, ce qui est permis par le statut patrimonial de l'Institut.

Section 10 : l'éclairage.

- 24 : composition globale. L'éclairage des espaces urbains sera bien pensé en fonction d'une volonté de composition globale, en accord avec Sibelga, ultérieurement. Il conviendra de mettre en évidence l'Institut Royal (patrimoine) et de limiter les nuisances liées à l'éclairage à l'intérieur des habitations (NB : hauteur max 9 m). Un bon niveau d'éclairement doit toutefois être prévu pour la bonne visibilité des trottoirs et des traversées cyclopiétonnes.

Le projet doit demander 2 dérogations au RRU pour les articles 16 et 17 du titre VII. Il est bien conforme au reste des articles applicables du RRU.

7.2.3.4.3 PCD

Le présent projet s'inscrit positivement dans la volonté de redynamiser le noyau Georges Henri, comme indiqué dans le Plan Communal de Développement de la commune, notamment en harmonisant les espaces publics le long de l'avenue.

7.2.3.4.4 Manuel des espaces publics

Le livret « Filtres » concerne les spécificités qui s'appliquent à l'espace public concerné. Pour rappel, tous les filtres qui concernent l'avenue sont résumés dans le Tableau 2. La fiche du filtre renvoie vers des outils à consulter dans le livret Boîte à outils. Les recommandations qui s'appliquent au projet sont analysées ci-dessous.



Figure 65 : Programmation des tronçons et nœuds (source : BruGIS)

7.2.3.4.4.1 Éléments et ensembles patrimoniaux

Une partie de l'avenue (Tronçons et nœuds de 1 à 4) est classée dans le filtre « Éléments et ensembles patrimoniaux ». Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes :



Figure 66 : Manuel des espaces publics – Éléments et ensembles patrimoniaux – Carte (source : BruGIS)

Tableau 11 : Manuel des espaces publics – Éléments et ensembles patrimoniaux – Recommandations

Filtre : Éléments et ensembles patrimoniaux	
Objectif : Élaborer des compositions paysagères et urbaines (historiques) qui tiennent compte des différentes configurations et évolutions historiques de la ville	
Abord de patrimoine emblématique : tenir compte de la qualité architecturale et paysagère du bien ou site identifié comme emblématique et contribuer à sa reconnaissance et sa valorisation dans l'aménagement de l'espace public situé en abord.	Le projet n'est pas concerné.

Espace public en axe structurant patrimonial ou lié au tracé Léopold II : veiller à la préservation de la cohérence de l'aménagement proposé et de son caractère paysage	Le projet n'est pas concerné.
Abord de bien classé ou en sauvegarde : valoriser le bien classé ou en sauvegarde dans l'aménagement de l'espace public situé en abord et consulter le registre du patrimoine protégé.	L'Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles est inscrit sur la liste de sauvegarde et les peintures publicitaires murales Sano & L'Alsacienne sont classées. Pour le premier, la valorisation de la place J.B. Degroof permet d'améliorer les abords du bâtiment. Pour le second, il n'y a pas d'impacts particuliers.
Ensemble et voirie historique du XX ^e siècle : mettre en avant une stratégie spécifique visant à préserver les ensembles cohérents et leur qualité architecturale et paysagère, en ce compris les ensembles et rues néoclassiques.	Le projet n'est pas concerné.
ZICHEE et projet ZICHEE : préserver, améliorer ou promouvoir la qualité architecturale et paysagère dans les espaces identifiés comme zones d'intérêts culturel, historique, esthétique ou d'embellissement, existants ou en projet (qui seront définis comme ZICHEE).	La qualité paysagère de l'avenue est améliorée.
Zone de protection : consulter les mesures urbanistiques en vigueur et veiller à préserver les perspectives vers et depuis le bien classé.	La présence d'une zone de protection d'un bâtiment classé (autour des peintures publicitaires Sano & L'Alsacienne) engendrera la consultation de la Commission Royale des Monuments et Sites. La meilleure lisibilité et la meilleure cohérence de l'avenue rénovée telle que projetée contribueront positivement à mettre en valeur les différents éléments du patrimoine bâti local, classé et inventorié.

7.2.3.4.4.2 Périmètres spécifiques

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Périmètres spécifiques ». Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes :

Tableau 12 : Manuel des espaces publics – Périmètres spécifiques – Recommandations

Filtre : Périmètres spécifiques	
Objectif : <i>Référencer les périmètres de projet formulant des recommandations spécifiques, d'ordre stratégique ou réglementaire, à prendre en considération dans l'aménagement de l'espace public</i>	
<i>Plan de qualité paysagère et urbanistique pour les espaces ouverts du canal (BKP) : tenir compte des prescriptions stratégiques formulées.</i>	Le projet n'est pas concerné.
<i>Plan d'aménagement directeur (PAD) : tenir compte des prescriptions réglementaires et stratégiques formulées.</i>	Ce plan a été analysé au-dessus.
<i>Plan particulier d'affectation du sol (PRAS) : tenir compte des prescriptions réglementaires formulées.</i>	Ce plan a été analysé au-dessus.
<i>Règlement communal : tenir compte des prescriptions réglementaires formulées.</i>	Ce plan a été analysé au-dessus.
<i>Règlement d'urbanisme zoné (RRUZ) : tenir compte des prescriptions réglementaires formulées.</i>	Ce plan a été analysé au-dessus.
<i>Vision partagée pour le quartier européen : tenir compte des prescriptions stratégiques formulées.</i>	Le projet n'est pas concerné.

7.2.3.5 SYNTHÈSE

Le projet améliorera la qualité paysagère et urbaine du périmètre et de la perspective offerte grâce à la végétalisation de l'avenue et grâce aux nouveaux matériaux et mobilier urbain mis en œuvre. Une cohérence architecturale en ressortira et améliorera la lisibilité de l'avenue comme une entité à part entière, malgré les différences actuelles (en termes de commerces, etc.). Une charte relative aux enseignes serait bénéfique pour finaliser cette cohérence architecturale.

Au niveau des raccords du projet avec l'existant, la principale problématique est la transition de matériaux de revêtement de sol des trottoirs. En l'état, elles sont à préciser sur les plans.

Le choix de matériaux semblables rend cohérent le renouvellement de l'avenue, tout en permettant un confort de circulation accru pour les piétons. Le choix des pavés béton mis en œuvre avec ou sans joints ouverts selon les zones et leurs usages permet d'apporter une variation dans le design des espaces publics, tout en gardant une forte cohérence.

Sur le plan patrimonial, la Commission Royale des Monuments et Sites sera consultée (zone de protection). Les différents éléments du patrimoine bâti local, classé et inventorié, seront mieux mis en avant grâce au projet.

Le projet prévoit un réaménagement d'espaces publics, principalement en zone de voiries au sens du PRAS, et en partie sur une zone d'équipements. Le projet est conforme aux affectations du PRAS, ainsi qu'aux prescriptions. Il est également bien conforme au RRU, sauf pour 2 articles du titre VII (16 et 17) pour lesquels il doit être demandé des dérogations. Il s'inscrit positivement dans la volonté de redynamiser le noyau Georges Henri, comme indiqué dans le PCD communal, notamment en harmonisant les espaces publics le long de l'avenue.

Dans le cadre du manuel espaces publics d'Urban, le projet est concerné pour le patrimoine avec, entre autres, l'Institut Royal (pour lequel la valorisation de la place J.B. Degroof permet d'améliorer les abords du bâtiment).

7.3 Domaine social et économique

7.3.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

Le « domaine social et économique » est étudié dans les environs immédiats du tronçon étudié de l'avenue Georges Henri et du quartier, ainsi que de la commune de Woluwe-Saint-Lambert et de la RBC selon les sujets abordés.

7.3.2 CONTEXTE

La carte des affectations réglementaires du PRAS nous renseigne sur la situation existante de fait.



Figure 67 : Affectations du PRAS (source : BruGIS)

L'avenue Georges Henri est une voirie mixte bordée de liseré de noyau commerciaux.

La fonction d'habitat est donc très présente, notamment aux étages supérieurs, voire même au niveau de bâtiment entiers.

La fonction commerciale, aux RDC des bâtiments, est également très présente. De nombreux commerces bordent l'avenue, proposant une offre diversifiée, dont 26% de commerces HoReCa et 23% de services.

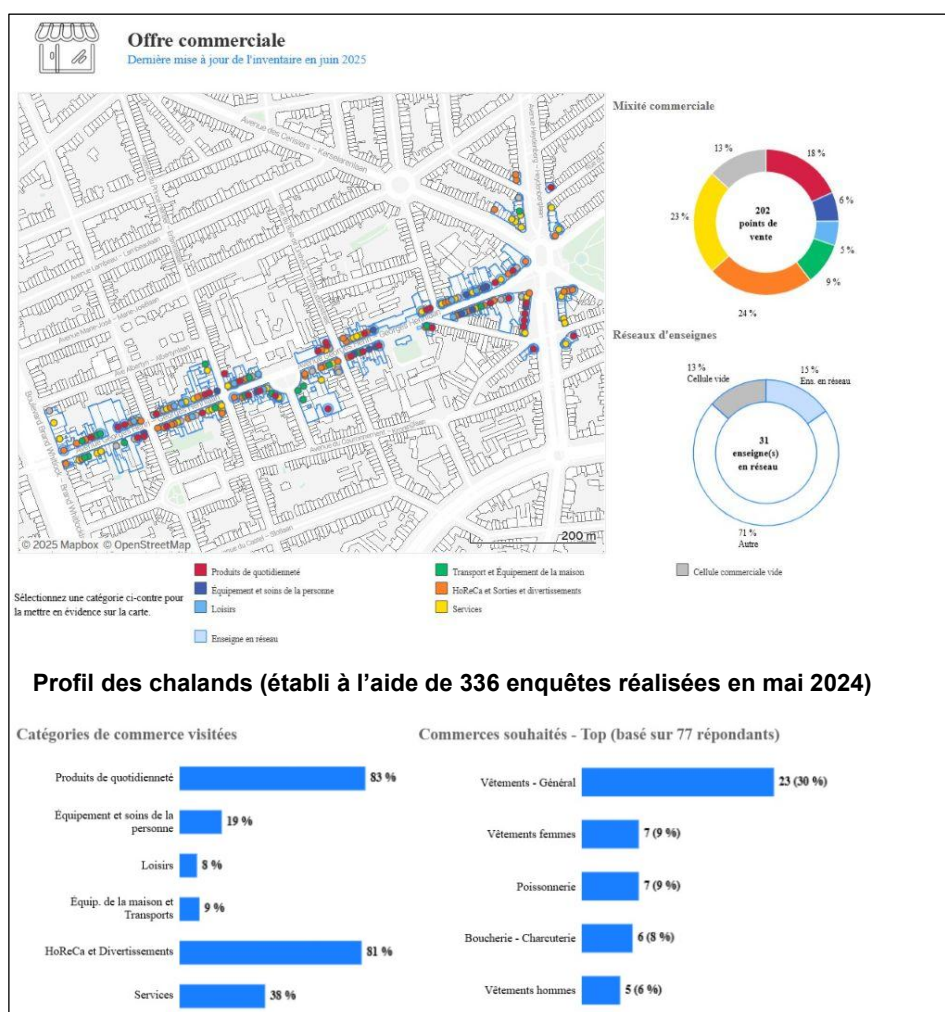


Figure 68 : Offre commerciale de l'avenue Georges Henri (source : hub.brussels, 2025)

Une analyse par tronçon a été effectuée dans la note d'intention du projet. 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** : Ce tronçon présente une forte proportion de commerces liés à l'équipement de la maison, ce qui favorise l'usage de la voiture, phénomène renforcé par une pente marquée atteignant localement près de 6 %. Cette pente constitue un frein aux déplacements piétons, notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.
- 2. De l'avenue du Prince Héritier à la rue du Pont-Levis**, incluant la place J.B. Degroof : La place J.B. Degroof constitue un point central sur l'avenue Georges Henri mais reste aujourd'hui peu attractive et faiblement fréquentée, malgré son rôle de hub de mobilité, la présence de commerces et HoReCa, et la valeur patrimoniale de l'Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles.
- 3. De la rue du Pont-Levis au square de Meudon** (le square n'est pas inclus car déjà réaménagé dans le passé) : La composition commerciale de ce tronçon favorise la convivialité et les loisirs, générant une forte fréquentation piétonne estimée à environ 4 000 passages par jour, renforcée par la connexion au square de Meudon et la proximité immédiate du parc Georges Henri.

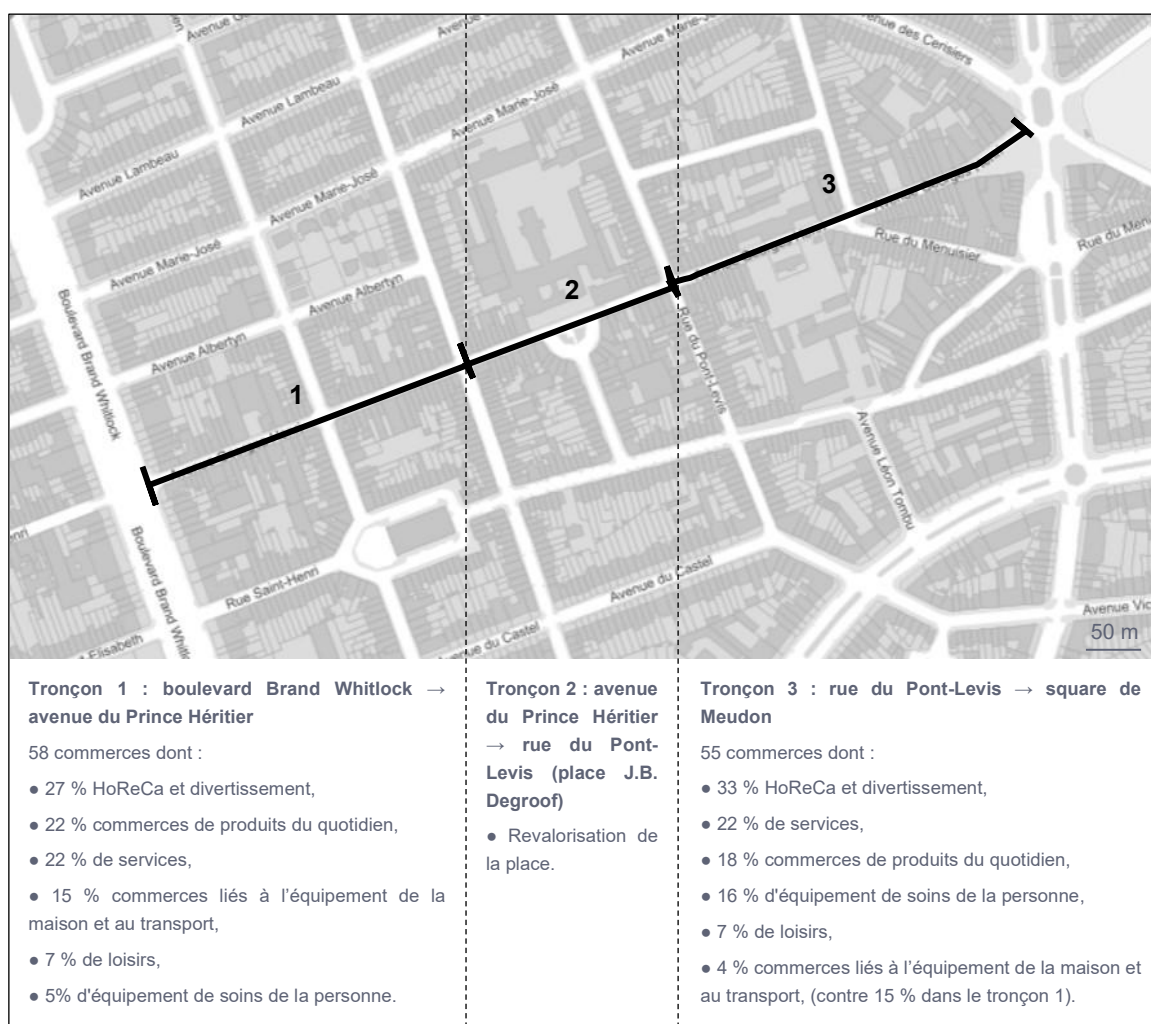


Figure 69 : Analyse de l'offre commerciale par tronçon (source : note d'intention)

Les îlots à proximité directe de la zone d'étude sont principalement dédiés aux habitations avec quelques îlots en zone mixte et d'équipements collectifs pour des écoles, dont l'Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles, l'école Van Meyel, l'école fondamentale communale Prince Baudouin et l'école primaire Saint-Henri. De plus, à l'extrémité est du tronçon étudié se trouve le Parc Georges Henri qui est un lieu apprécié de détente et de loisirs.

La zone d'étude est donc très animée avec des commerces et de l'habitat.

7.3.3 ANALYSE DU PROJET

7.3.3.1 IMPACT SOCIAL

La convivialité du quartier est améliorée grâce aux aménagements paysagers projetés. La présence de davantage de végétation dans une zone qui en est actuellement peu pourvue est en effet plus propice à la déambulation. Le réaménagement de la place J.B. Degroof permet de proposer un espace public adaptable à divers événements annuels de quartier (210 m² disponibles).

Le projet prévoit également des bancs au niveau de la place J.B. Degroof (5), au carrefour avec la rue du Menuisier et au niveau de certains arbres en voirie (9 le long de l'avenue, de dimensions 1,8 x 0,7 m).

7.3.3.2 RÔLE DU PROJET DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'AVENUE GEORGES HENRI

L'amélioration de la convivialité de l'avenue et notamment de ses trottoirs uniformisés et végétalisés contribuera à renforcer l'attrait pour les commerces existants compte tenu du fait que la majorité des chalandes habitent le quartier et y viennent à pied.

L'espace public réaménagé au niveau de la place J.B. Degroof y contribuera tout particulièrement (marché de Noël, braderie, ...).

7.3.3.3 IMPACT DU PROJET SUR LES ACTIVITÉS DE LA ZONE D'ÉTUDE

Le projet aura un impact positif sur l'ensemble des activités de la zone d'étude (commerces, logements, TC, équipements). Le seul bémol pourrait concerner le stationnement puisque la réduction du nombre de places en voirie et autour de la métairie Van Meyel, en particulier pour les commerces et les logements. Toutefois, la majorité des chalandes viennent à pied dans le secteur (50%, cf. chapitre « Mobilité ») et ce, en journée, tandis que les résidents nécessitent des places en soirée/la nuit, ce qui fait que les demandes ne sont pas superposées.

Les accès aux équipements seront bien sécurisés par des dispositifs visuels. La fluidité des transports publics est également favorisée grâce à l'élargissement de la chaussée.

7.3.3.4 STATUT ET ENTRETIEN DES ESPACES PUBLICS

Le périmètre de projet conserve son statut communal et restera entretenu par les services de la commune.

7.3.3.5 COÛTS D'INVESTISSEMENT DU PROJET

Les coûts d'investissement du projet sont estimés à 6 millions d'euros à la charge de la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Il est envisagé, afin de pouvoir faire cet investissement progressivement, de diviser la réalisation en 3 phases, sur 3 années, permettant de limiter le budget annuel communal relatif au projet à 2 millions d'euros.

7.3.3.6 MANUEL DES ESPACES PUBLICS

7.3.3.6.1 Noyaux commerciaux et de quartier

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Noyaux commerciaux et de quartier ».

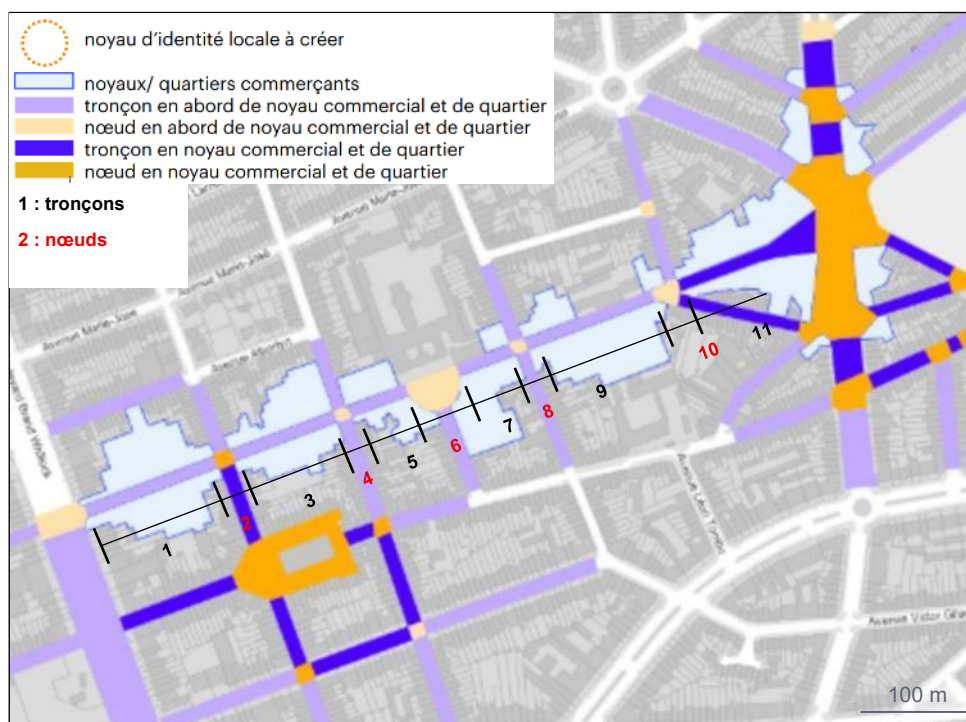


Figure 70 : Manuel des espaces publics – Noyaux commerciaux et de quartier – Carte (source : BruGIS)

Lorsqu'un espace public est visé par le filtre « Noyaux commerciaux et de quartier », son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes.

Tableau 13 : Manuel des espaces publics – Noyaux commerciaux et de quartier – Recommandations

Filtre : Noyaux commerciaux et de quartier		
Objectif : Favoriser l'accessibilité et la qualité de séjour dans les espaces publics plus sollicités par ses usages et ses fonctions		
<i>Tronçon en noyau commercial et de quartier : intégrer simultanément des fonctions écologiques (végétalisation de l'espace public tout en tenant compte de l'intensité des flux), des fonctions de séjour (mobiliers de séjour et espaces inclusifs conçus pour être vecteurs de liens sociaux) et de mobilité (espaces dédiés aux modes actifs, réduction de l'emprise de la voirie dédiée aux déplacements automobiles et intégration de zones de livraison, stationnement pour les vélos et pour les trottinettes). L'aménagement vise à garantir la cohérence et le caractère unitaire de la centralité (matériaux et/ou mobiliers spécifiques)</i>	Tronçon : 11	<p>La section du tronçon 11 est uniformisée côté square de Meudon, rénové il y a quelques années. La jonction entre le projet et le réaménagement du square comportera des différences de matérialité.</p> <p>Un banc est ajouté au niveau de l'intersection avec la rue du Menuisier, dans un espace aménagé pour la fonction de séjour, avec un terre-plein végétalisé (nouvelle placette) et arbre pour la fonction écologique et d'autres en voirie). Le trottoir est élargi pour donner davantage d'espace aux modes actifs, tout en réduisant la largeur de la chaussée dans une rue (adjacente à l'avenue Georges Henri) moins fréquentée. Des arceaux vélos sont également projetés, avec une place de livraison.</p>
<i>Nœud en noyau commercial et de quartier : matérialiser la centralité locale par la cohérence des matériaux, la qualité des fonctions de séjour et la valorisation de l'identité locale du nœud lorsque le noyau commercial et de quartier s'organise autour d'un espace central, en l'occurrence ici un nœud</i>	Nœud : 2	La jonction entre le projet et la partie reprise comme tronçon en noyau commercial de quartier (avenue Prekelinden) comportera des différences de matérialité. La zone

		reprise comme centralité locale n'est pas l'objet du présent projet.
<i>Tronçon et nœuds en abord de noyau commercial et de quartier : tenir compte de la proximité au noyau de quartier (flux depuis et vers le noyau de quartier) et contribuer à la continuité et à la lisibilité des itinéraires des modes actifs. L'aménagement est adapté en fonction des usages réels observés.</i>	Tronçons : 1, 3, 5, 7, 9 Nœuds : 4, 6, 8, 10	L'aménagement projeté sur l'avenue Georges Henri inclut une unité de matériaux de revêtement de sol. Cela contribuera à mettre en avant la continuité de l'avenue sur tout le périmètre du noyau/quartier commerçant, notamment la continuité des trottoirs pour les piétons. Des chevrons seront apposés pour les vélos mais l'avenue n'est pas reprise comme un itinéraire cyclable important au sens du PRM. L'aménagement est adapté au niveau de la place J.B. Degroof et des deux écoles, afin de correspondre à l'usage réel observé que sont les activités scolaires et de séjour.

7.3.3.6.2 Environnements scolaires

Une partie de l'avenue (Nœud 6 et tronçon 9) est classée dans le filtre « Environnement scolaire ». Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre, son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes.

Tableau 14 : Manuel des espaces publics – Environnements scolaires – Recommandations

Filtre : Environnements scolaires	
Objectif : Améliorer l'intégration urbaine des établissements scolaires et à accroître l'offre d'équipements collectifs à la population quartier en ouvrant les établissements scolaires en dehors du temps scolaire (accès aux infrastructures sportives, au réfectoire, aux cours d'école, etc.). Favoriser l'ouverture de l'école vers le quartier au travers d'actions socioéconomiques et d'opérations de requalification de l'espace public.	
Sécuriser l'abord d'école en réduisant ou en interrompant de manière permanente le trafic si l'étude de mobilité appuie cette possibilité ;	Les abords des deux écoles sont sécurisés par le maintien de la limitation à 30 km/h, avec des priorités à droite régulières et des dispositifs visuels de ralentissements au niveau des écoles, ainsi qu'un plateau surélevé au niveau de l'école Van Meyel. Des dispositifs de radars pédagogiques peuvent être envisagés ultérieurement si nécessaire.
Créer des espaces de rencontre conviviaux par l'aménagement d'un parvis devant l'entrée de l'école, de zones d'attentes (abritées si possible), d'éléments ludiques et de mobilier urbain adapté et inclusif ;	Le trottoir au niveau du parvis devant l'Institut Royal est élargi partiellement, permettant de répondre à ce point. Le recul du mur de ceinture du bâtiment génère déjà de fait un parvis. Le projet n'inclut pas de réaménagement devant les écoles (hors zone de projet).
Adapter l'aménagement aux enjeux spécifiques liés au type d'établissement scolaire en termes de sécurité, d'accessibilité ou d'usages	Des barrières fleuries et un changement de matérialité au sol montrent la délimitation du trottoir et de la chaussée. De plus, les parvis des écoles ne sont pas réaménagés et marquent également une première délimitation sécurisante en sortie d'école.
Désencombrer le parvis de l'école ;	Le projet n'est pas concerné par ce point puisqu'il ne vise pas le réaménagement des parvis des deux écoles bordant le périmètre. Les trottoirs devant les écoles sont toutefois dégagés.
Favoriser la végétalisation de l'espace public et contribuer à un espace public plus qualitatif et sain	Le projet vise une végétalisation bienvenue de l'avenue.
Activer l'espace public en dehors des heures scolaires	L'ensemble de l'avenue est déjà utilisé en dehors des heures scolaires et continuera de l'être, notamment au niveau de la place J.B. Degroof réaménagé.

<i>Ouvrir l'école au quartier de façon à l'ancrer dans son quartier ;</i>	Le projet ne concerne pas le réaménagement des écoles (hors zone de projet). Le gymnase de l'école Van Meyel est par ailleurs déjà investi par l'académie francophone de la commune pour certains cours en dehors des heures scolaires.
<i>Penser la mobilité à l'échelle de l'environnement scolaire, à la fois en termes de cheminement pour les modes actifs ou pour l'aménagement proximal d'un arrêt de transport public (ou de bus scolaire) et de places de stationnement pour les PMR, les vélos, les vélos-cargos et les trottinettes.</i>	<p>La largeur de la voirie étant étroite, le projet favorise le désencombrement des trottoirs devant les écoles (cf. point plus haut) : il n'y a donc pas d'arceaux vélos ou places poussettes, ni places PMR au droit des accès aux écoles. Il y en a toutefois à proximité (métairie Van Meyel et place J.B. Degroof), même si la distance (relative) sera possiblement ressentie comme importante.</p> <p>Un arrêt de bus existant est bien maintenu devant l'Institut Royal. Les cheminements pour les modes actifs sont améliorés grâce à l'élargissement des trottoirs aux abords des écoles et à la suppression du stationnement automobile devant celles-ci.</p> <p>Une réflexion pourrait être menée pour mutualiser la place de stationnement car scolaire au niveau de l'école Van Meyel pour y prévoir des places vélos aux horaires de pose et reprise d'enfants, celle-ci n'étant pas utilisée quotidiennement.</p>

7.3.3.7 SYNTHÈSE

La convivialité du quartier est améliorée grâce aux aménagements paysagers projetés. Le projet aura un impact positif sur l'ensemble des activités de la zone d'étude (commerces, logements, TC, équipements).

L'amélioration de la convivialité de l'avenue et notamment de ses trottoirs uniformisés et végétalisés contribuera à renforcer l'attrait pour les commerces existants compte tenu du fait que la majorité des chalandes habitent le quartier et y viennent à pied. L'espace public réaménagé au niveau de la place J.B. Degroof y contribuera tout particulièrement (marché de Noël, braderie, ...).

Le périmètre de projet conserve son communal et restera entretenu par les services de la commune.

Les coûts d'investissement du projet sont estimés à 6 millions d'euros à la charge de la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

7.4 Environnement sonore et vibratoire

7.4.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique étudiée pour la thématique « Environnement sonore et vibratoire » correspond au tronçon de l'avenue Georges Henri étudié, étendu si nécessaire, aux environs immédiats du site.

7.4.2 CONTEXTE

7.4.2.1 ENVIRONNEMENT SONORE DANS L'AIRE GÉOGRAPHIQUE

La zone d'étude, étant un axe routier, est fortement exposé à cette source de bruit. L'avenue n'est autrement pas particulièrement exposée au bruit ferroviaire ou aérien étant donné sa localisation à l'écart de telles infrastructures.

Les cartes de bruit issues du cadastre de bruit (2021 – Bruxelles Environnement) reprennent les niveaux de bruit moyen annuels liés au trafic routier, ferroviaire et aérien en RBC. Ces cartes permettent de caractériser l'environnement sonore de la zone d'étude.

La carte du bruit multi-sources (routier, ferroviaire et aérien) situe le projet dans une zone bruyante à très bruyante le jour (image de gauche) et dans une zone calme à bruyante la nuit (image de droite). C'est l'axe de l'avenue de Georges Henri elle-même qui est source de bruit routier dans la zone.

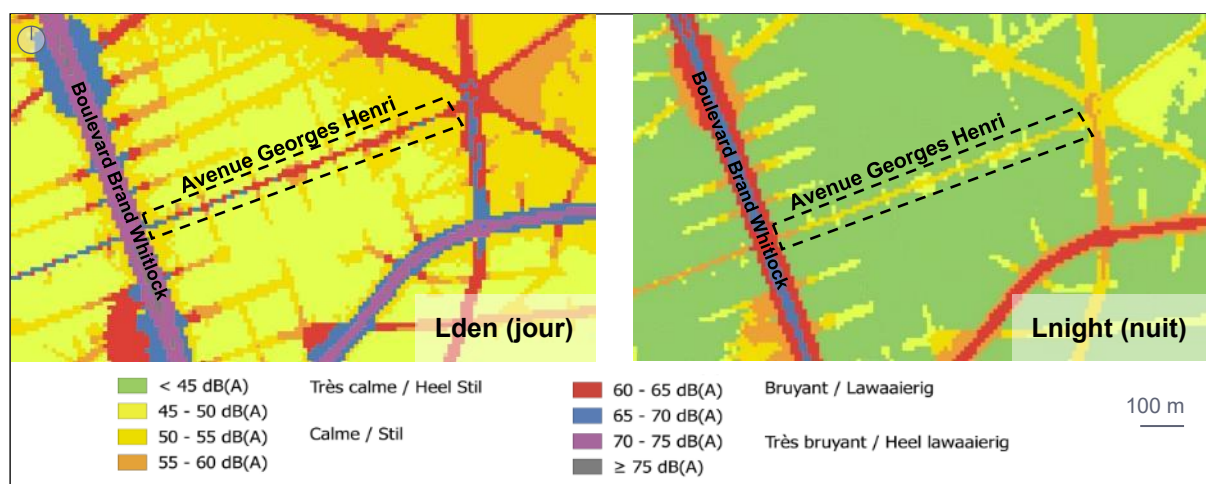


Figure 71 : Exposition du site étudié (en noir) au bruit routier - Extrait du cadastre 2021 L_{den} et L_n de la RBC (source : Bruxelles Environnement)

7.4.2.2 ENVIRONNEMENT VIBRATOIRE DANS L'AIRE GÉOGRAPHIQUE

Les principales sources de vibration en environnement urbain sont les trams et les trains. Dans la zone d'étude, il n'y a ni infrastructures ferroviaire ni infrastructure de tram, qui pourraient induire des vibrations.

Les gros véhicules tels que les bus ou les poids lourds peuvent également être sources de vibrations, mais dans une moindre mesure.

La gêne vibratoire est donc réduite dans la zone de projet.

7.4.2.3 USAGÉS IMPACTÉS PAR LES NUISANCES SONORES

Les principaux usagers impactés par le bruit (routier majoritairement) sont les riverains habitants dans les étages supérieurs des bâtiments bordant l'avenue Georges Henri, les usagers des différents commerces et HORECA et les usagers des 2 écoles (Van Meyel et l'Institut Royal pour Sourds, Muets

et Aveugles. Pour ces derniers, les 2 bâtiments étant en retrait et profitant d'une place en face (place J.B. Degroof devant l'Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles et placette Métairie devant l'école Van Meyel), l'impact sonore est réduit au droit du bâti et donc des usagers.

7.4.3 ANALYSE DU PROJET

7.4.3.1 IMPACT DU PROJET SUR LE BRUIT ET LES VIBRATIONS

Le projet n'aura pas d'impact significatif en termes de bruit, puisque le plus gros générateur de bruit de la rue, à savoir le trafic routier, reste inchangé en situation de projet. Néanmoins, quelques améliorations pourront être perceptibles :

- Fluidité du trafic grâce à l'élargissement de la chaussée réduisant les arrêts et démarrage des bus notamment, mais aussi des autres véhicules.
- Réduction de la vitesse des véhicules avec l'aménagement d'un plateau au droit de l'école Van Meyel.

Ces 2 éléments permettront de réduire légèrement le bruit routier (réduction des vitesses et fluidité).

Précisons que le renouvellement du revêtement routier aura un impact minime puisque le revêtement existant ne présente pas de dégradation importante (trous, etc.) induisant du bruit ou des vibrations.

Le projet prévoit par ailleurs des bulles à verre enterrées à la place des bulles à verres standards existantes. Les bulles à verre enterrées sont en générale moins bruyantes.

7.4.3.2 MANUEL DES ESPACES PUBLICS

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Environnement sonore ». En règle générale, l'aménagement vise à :

- Protéger les zones de confort acoustique existantes ;
- Améliorer les zones de confort acoustique potentielles ;
- Créer des zones de confort acoustique là où des carences en calme sont identifiées et où le niveau sonore dépasse les 68 dB (A) (L_{den}).

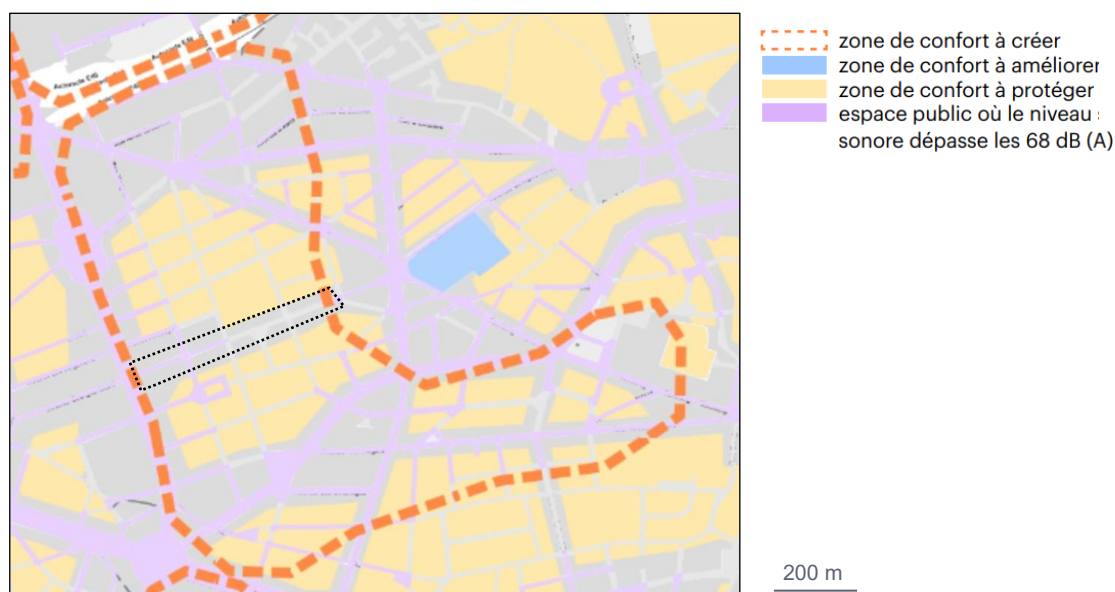


Figure 72 : Manuel des espaces publics – Éléments et ensembles patrimoniaux – Carte (source : BruGIS)

Le projet se trouve dans une zone de confort à créer et l'ouest de l'avenue est en zone « espace public où le niveau sonore dépasse les 68 dB(A) ».

Lorsqu'un espace public est visé par le filtre « Environnement sonore », son aménagement veille à tenir compte des recommandations suivantes :

Filtre : Environnement sonore	
Objectif : Augmenter le confort acoustique et limiter les nuisances sonores	
<i>Réduire le bruit à la source par la diminution du trafic routier et de la vitesse ou en évitant d'aménager des activités bruyantes (terrasses de cafés, p. Ex.) ;</i>	Le projet n'induirait pas de variation de trafic routier. Néanmoins, il permettrait de fluidifier et de ralentir le trafic routier.
<i>Imiter la propagation du bruit par le choix de revêtements et de matériaux absorbants et non réfléchissants (sol engazonné, aires de jeux avec copeaux de bois, etc.) Et s'appuyer sur des barrières naturelles (talus, murets, etc.) ;</i>	Le projet prévoit le renouvellement de tous les revêtements de la voirie (chaussée + trottoir). Les espaces de stationnement seront avec des revêtement semi-perméables à joints ouverts. Ce revêtement est non réfléchissant. La chaussée aura un revêtement identique à l'actuel, mais son renouvellement aura un léger effet positif. Enfin, la place J.B. Degroof bénéficiera de sol végétalisé et d'un peu de relief, ceci ayant un impact positif sur le bruit.
<i>Tenir compte de la compatibilité sonore des différentes fonctions réparties dans l'espace public ;</i>	Au niveau des fonctions sensibles, comme l'école Van Meyel et l'Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles, la vitesse sera réduite grâce à un plateau surélevé (Van Meyel uniquement ⁹) et un traitement différent de la chaussée. Pour les habitants de l'avenue, aucune mesure significative n'est réalisée pour réduire le bruit routier, mise à part l'amélioration de la fluidité et la réduction des vitesses.
<i>Aménager les espaces afin de réduire l'impact visuel du trafic ;</i>	L'ajout de nombreux arbres et la végétalisation de la place J.B. Degroof auront un impact important sur la vue du trafic.
<i>S'appuyer sur la végétation pour créer un effet masque (le bruissement végétal avec le vent, p. Ex.) Et favoriser une ambiance sonore qualitative.</i>	Le projet prévoit une augmentation de la végétation (arbres + espaces verts), mais l'impact sera minime sur le bruit.

7.4.3.3 SYNTHÈSE

Le projet n'aura pas d'impact significatif en termes de bruit, puisque le plus gros générateur de bruit de la rue, à savoir le trafic routier, reste inchangé en situation de projet. Néanmoins, quelques améliorations pourront être perceptibles, comme la fluidité du trafic et la réduction de la vitesse grâce à des aménagements spécifiques (plateau au niveau de l'école Van Meyel, dispositifs de couloirs sur la chaussée pour les 2 écoles, zone de rencontre au niveau de la place J.B. Degroof).

La végétalisation de l'avenue (ajout de nombreux arbres et végétalisation de la place J.B. Degroof) aura un effet psychoacoustique sur le bruit, en réduisant la vue du trafic routier.

⁹ En effet, selon l'Institut Royal, leurs élèves malvoyants utilisent la bordure du trottoir comme ligne guide naturelle.

7.5 Sol et eaux

7.5.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse du sol et des eaux couvre l'avenue Georges Henri, élargie aux éléments pertinents du maillage bleu.

7.5.2 CONTEXTE

7.5.2.1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La Région de Bruxelles-Capitale a adopté une réglementation sur la gestion des sols pollués : l'Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 5 mars 2009, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2010 et modifiée par l'Ordonnance du 3 février 2011 mettant la législation environnementale et énergétique en conformité avec les exigences de la Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur. Cette réglementation vise à garantir la gestion, le contrôle, la réduction et la suppression de la pollution, afin que les sols contaminés ne présentent plus de risque grave pour la santé ou l'environnement.

Elle abroge l'ancienne ordonnance du 13 mai 2004 relative à la gestion des sols pollués.

Conformément à cette nouvelle ordonnance :

- Bruxelles-Environnement établit et actualise un inventaire des sols pollués à l'échelle de la parcelle. Il existe 5 catégories, de 0 à 4. C'est l'attestation d'état du sol qui renseigne la catégorie de la parcelle.
- Une reconnaissance de l'état du sol (RES) doit être effectuée si une activité à risque s'est exercée, s'exerce ou s'exercera sur la parcelle en question et si le terrain est inscrit à l'inventaire de l'état du sol dans la catégorie 0, sur les parcelles le délimitant. Cette reconnaissance est réalisée par un bureau d'études agréé.
- Lorsque la reconnaissance de l'état du sol indique soit un dépassement des normes d'intervention, soit un dépassement des normes d'assainissement et un accroissement de pollution, une étude détaillée relative à cette pollution doit être réalisée. Lorsqu'une étude détaillée indique la présence d'une pollution orpheline, une étude de risque relative à cette pollution doit être réalisée. Lorsqu'une étude détaillée indique la présence d'une pollution unique (identifiable distinctement, générée par un exploitant ou par un titulaire de droits réels sur le terrain concerné ou, si la pollution a été engendrée après le 20/01/2005, par une personne clairement identifiée), un projet d'assainissement et des travaux d'assainissement (visant à atteindre les normes d'assainissement) relatifs à cette pollution doivent être réalisés.

Cette ordonnance a été modifiée par l'ordonnance du 23/06/2017. Cette dernière garde le même objectif que la précédente ordonnance mais en simplifiant et accélérant les procédures d'étude et de traitement et en améliorant les aides financières.

Les activités à risque sont recensées dans l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 17 décembre 2009 (M.B. du 08/01/2010, p.732-742) modifié par l'arrêté du 16/07/2015 (M.B. 10/08/2015), lui-même modifié par l'arrêté du 01/12/2016 (M.B. 13/01/2017). Enfin, l'arrêté du 03/09/2020 modifie l'arrêté du 17/12/2009 fixant la liste des activités à risque (MB. 09/10/2020) et est entré en vigueur depuis le 19/10/2020.

7.5.2.2 TOPOGRAPHIE

Le site du projet se trouve dans une zone à la topographie marquée sur son tronçon ouest avec une pente variant de 86,8 m à 71,4 m entre le boulevard Brand Whitlock et la place J.B. Degroof, et au profil plus plat à l'est avec une topographie variant de 71,7 à 72,4m entre la place J.B. Degroof et le Square de Meudon. Le point le plus bas se situe au niveau de la place J.B. Degroof.

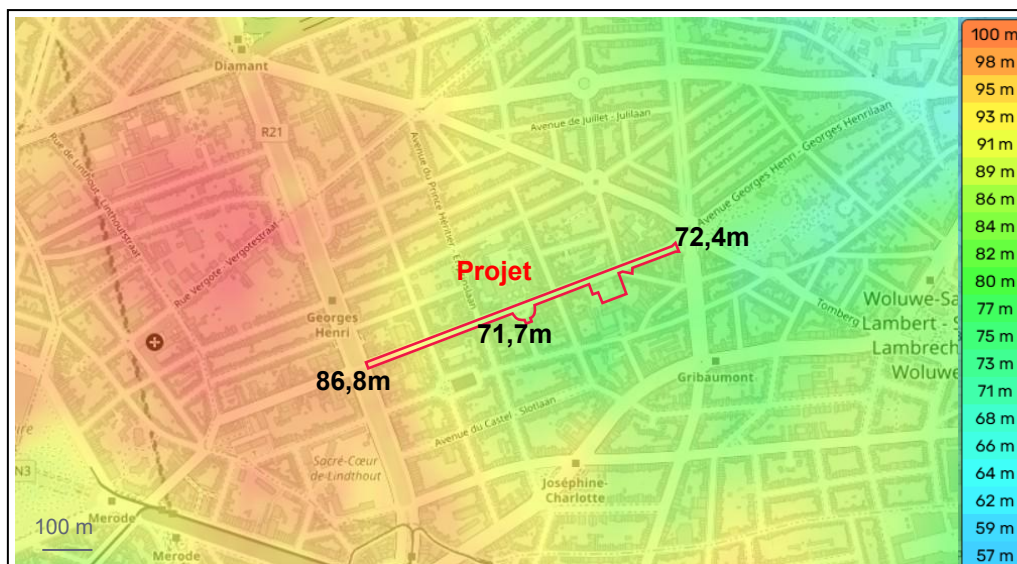


Figure 73 : Topographie du site de l'avenue Georges Henri
(source : <https://fr-be.topographic-map.com/maps/io3/Bruxelles/>)

La figure suivante présente la topographie du périmètre du projet en coupe transversale.

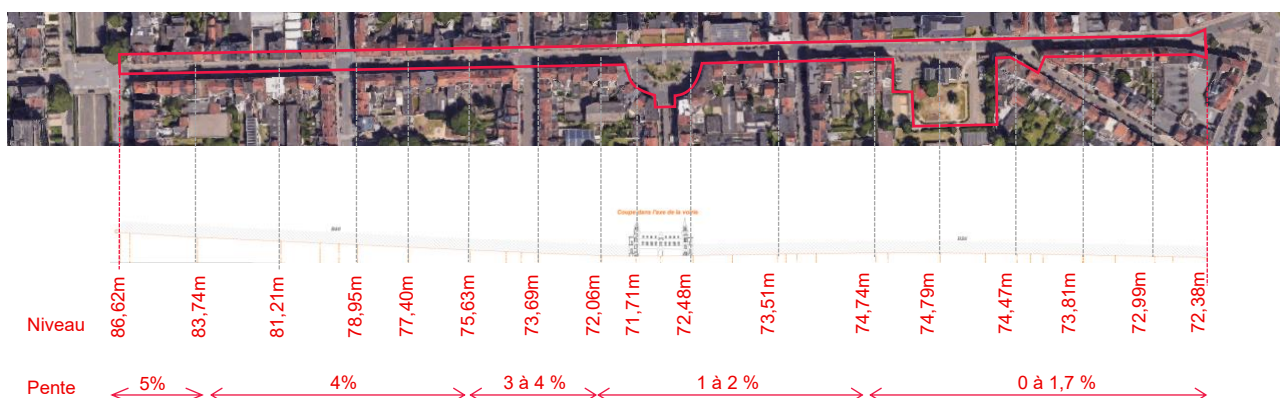


Figure 74 : Niveaux topographiques et pente le long de la coupe transversale du périmètre du projet
(source : demande de permis)

7.5.2.3 DONNÉES GÉOLOGIQUES ET HYDROGÉOLOGIQUES

7.5.2.3.1 Informations générales de la carte géologique de la Région de Bruxelles-Capitale

Le projet s'implante sur des couches superficielles Quaternaires composées de remblais et de limons puis repose sur des formations plus anciennes, d'abord sur la Formation de Courtrai puis la Formation de Hannut.

Les formations alluviales (Quaternaire) sont relativement perméables, et accueillent par conséquent la nappe d'eau souterraine selon un niveau variable. Les formations tertiaires sont en revanche peu perméables du fait de la présence en alternance d'argile silteuse et de sable silteux.

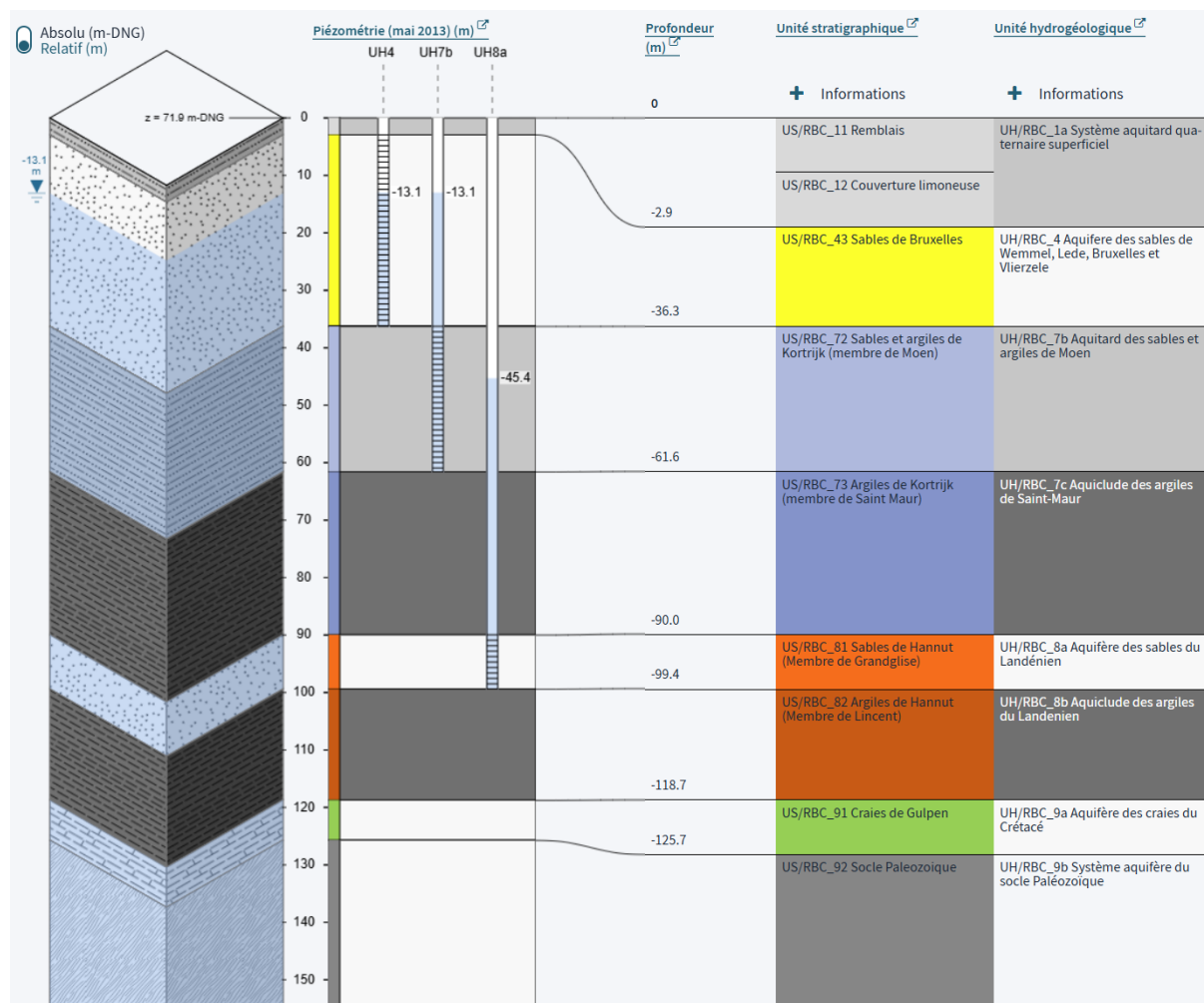


Figure 75 : Coupe lithologique au niveau de la zone d'étude (source : geodata.environnement.brussels)

En Région bruxelloise, les fonds de vallée sont naturellement saturés à faible profondeur par la nappe superficielle (présente sauf si un drainage artificiel est mis en place). Cette nappe alluviale est toutefois trop compartimentée par des travaux de génie civil (routes, tunnels ferroviaires, métro, parties souterraines des bâtiments) que pour n'être considérée comme une masse d'eau à part entière.

7.5.2.3.2 Niveau de la nappe phréatique

Au sein de la zone d'étude, la hauteur de la nappe phréatique par rapport au niveau de la mer varie de 62 m à l'ouest à 54 m à l'est, ce qui laisse supposer un sens d'écoulement des eaux souterraines du sud-ouest vers le nord-est. L'écoulement des eaux souterraines se fait donc dans le même sens que la pente topographique. La pente topographique est toutefois plus forte (delta de 14 m entre les extrémités ouest et est de la zone du projet) que le gradient piézométrique (delta de 6 m entre les extrémités ouest et est de la zone du projet).

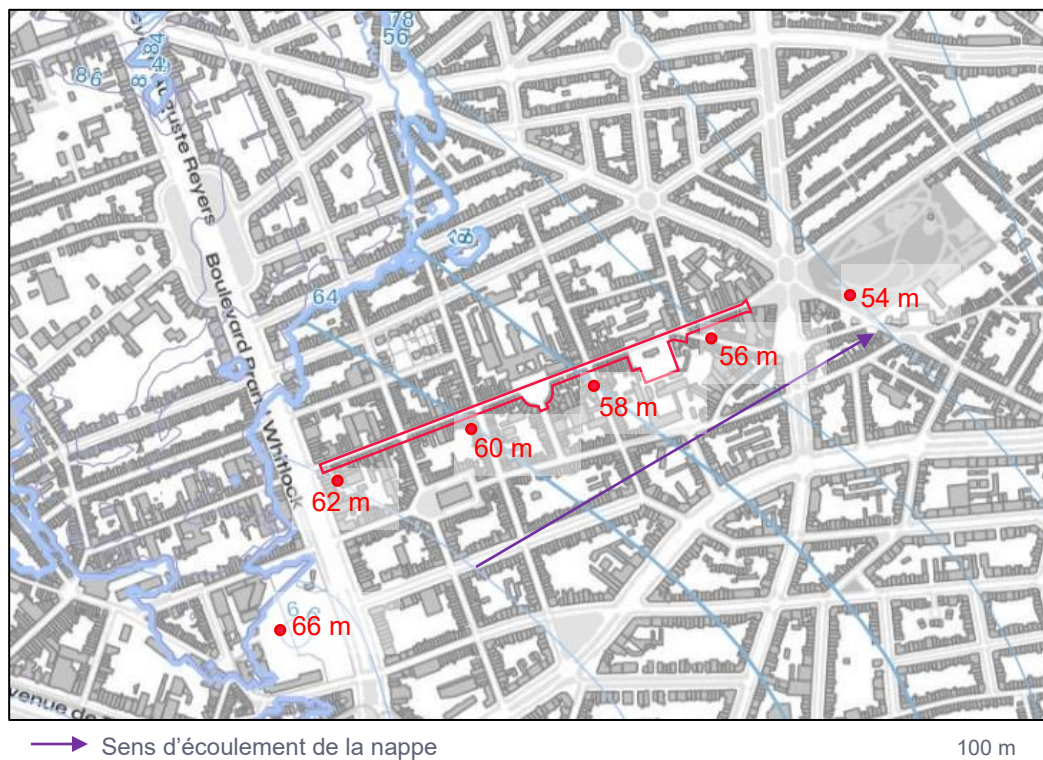


Figure 76 : Hauteur du niveau phréatique et sens d'écoulement de la nappe (source : geodata.environnement.brussels)

Compte tenu de la topographie du site, la profondeur de la nappe par rapport au niveau du sol varie de 14 à 24 m comme le montre la figure suivante.

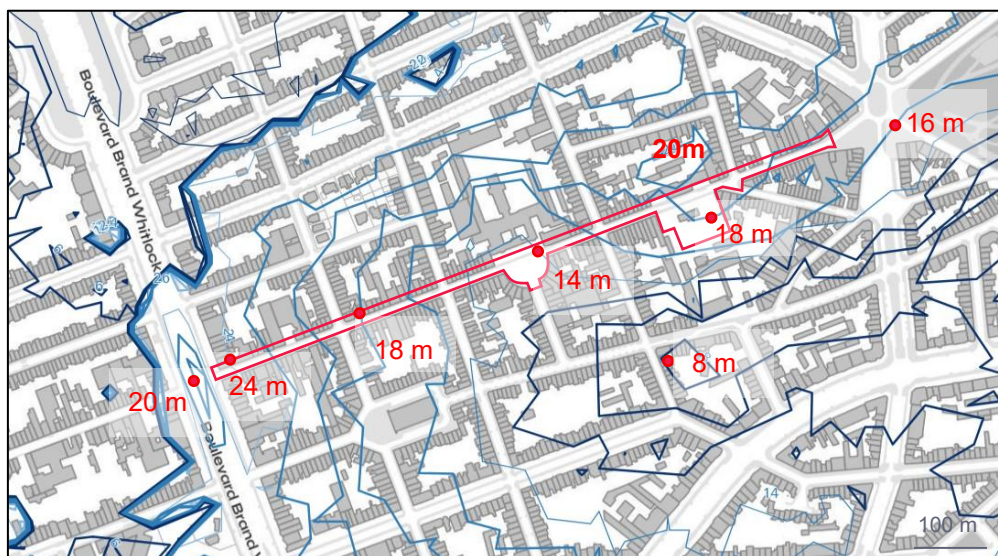


Figure 77 : Profondeur du niveau phréatique (source : geodata.environnement.brussels)

7.5.2.4 RELEVÉ DES SOURCES DE POLLUTION DU SOL SUR LE SITE

Carte de l'état des sols

L'ordonnance du 5 mars 2009 relative à la gestion et à l'assainissement des sols pollués détermine 5 catégories de statut pour les parcelles reprises à l'« inventaire de l'état du sol » (catégories 0 à 4) :

- Catégorie 0 : parcelles potentiellement polluées.
- Catégorie 1 : parcelles non polluées.
- Catégorie 2 : parcelles légèrement polluées sans risque.
- Catégorie 3 : parcelles polluées sans risques.
- Catégorie 4 : parcelles polluées en cours d'étude ou de traitement.

Lorsqu'une parcelle n'est pas reprise par une catégorie, cela signifie que Bruxelles Environnement ne possède pas d'informations vérifiées en lien avec la qualité du sol.

La figure suivante présente la carte de l'état du sol :



Figure 78 : Inventaire de l'état du sol sur le site du projet (source : BruGIS)

La zone d'étude se trouve en grande partie sur des parcelles qui ne sont pas reprises à l'inventaire de l'état du sol. Cependant, plusieurs parcelles sont reprises à l'inventaire en bordure de voirie. Parmi elles, le site de l'Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles est repris en catégorie 0 et 4, indiquant une présomption de pollution liée à une activité à risque (Cat 0), mais avec des investigations déjà menées ou en cours (Cat 4). Cette classification est liée à un ancien dépôt de liquides inflammables.

7.5.2.5 EAUX DE SURFACES ET EAUX PLUVIALES

7.5.2.5.1 Cours d'eau

Le tronçon étudié de l'avenue Georges Henri n'est à proximité d'aucun cours d'eau couvert ou à ciel ouvert, ni d'étendue d'eaux de surfaces.

7.5.2.5.2 Maillage bleu

Le programme de maillage bleu, mis en œuvre depuis 1999, constitue une approche intégrée de réhabilitation des rivières bruxelloises. Son principal objectif est de rétablir autant que possible la continuité du réseau hydrographique de surface et d'y faire écouler les eaux propres. L'avenue Georges Henri n'est proche d'aucun cours d'eau faisant l'objet de mesure prioritaire de revalorisation.

7.5.2.5.3 Aléa d'inondation

La carte d'aléa d'inondation régionale (de 2019), présentée ci-dessous, repère les zones où pourraient se produire des inondations (d'ampleur et de fréquence faibles, moyennes ou élevées) à la suite du débordement de cours d'eau, au ruissellement, au refoulement d'égouts ou à la remontée temporaire de la nappe phréatique, même aux endroits où aucune inondation n'a été recensée jusqu'à présent.

La moitié ouest de l'avenue est concernée par une zone d'aléa d'inondation faible. De plus, une partie de la place J.B. Degroof est reprise en aléa moyen.

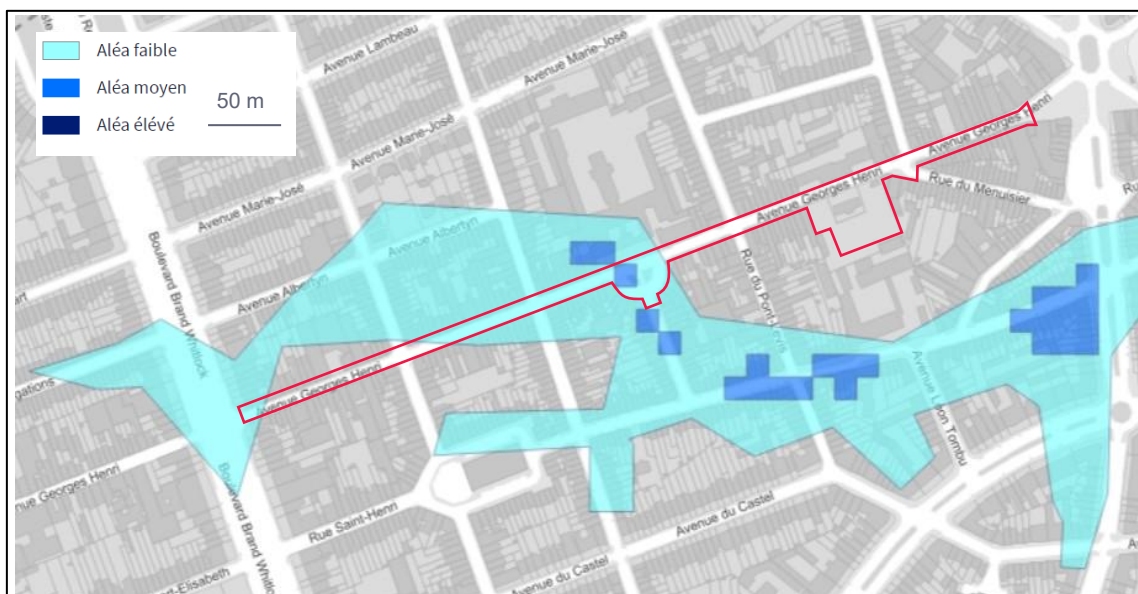


Figure 79 : Carte aléa d'inondation – 2019 (source : geodata.environnement.brussels)

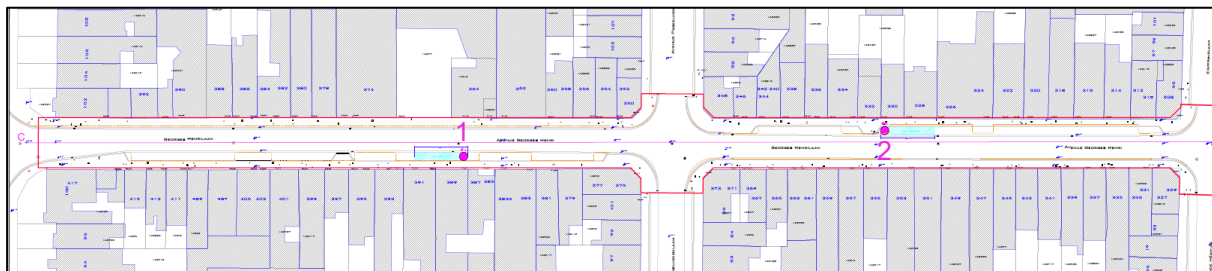
7.5.2.5.4 Taux d'imperméabilisation du site et eaux de ruissellement

En situation existante, le site présente un taux d'imperméabilisation élevé de 96% et l'ensemble de ses eaux de ruissellement est rejeté dans le réseau d'égouttage via des avaloirs.

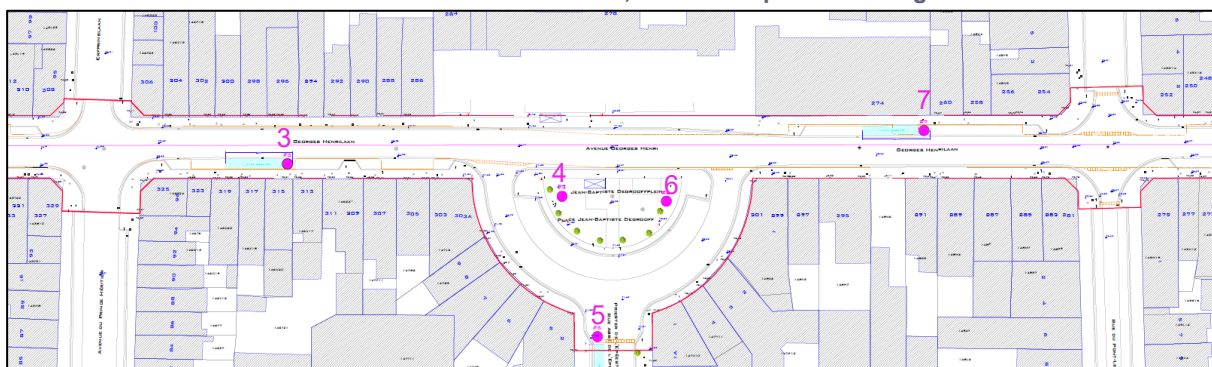
7.5.2.5.5 Identification du potentiel d'infiltration du périmètre du projet

Compte tenu du fait que le projet vise à optimiser l'infiltration des eaux pluviales, via notamment l'implantation de noues d'infiltration, de revêtements perméables et de zones végétalisées, il convient d'identifier le potentiel d'infiltration des sols de la zone du projet. Celui-ci est déterminé par le coefficient de perméabilité qui peut être mesuré à l'aide de tests d'infiltration. Une analyse de la perméabilité du sol a été réalisée en décembre 2025 par la société Solor en 10 points du site (Figure 80). Les tests ont été réalisés selon la méthode Porchet, à 1 m de profondeur. La profondeur a été augmentée à 1,20 m pour les sondages 4, 5 et 6 ce qui correspond au niveau d'infiltration des ouvrages projetés (noue et fosse d'arbre) (Figure 81).

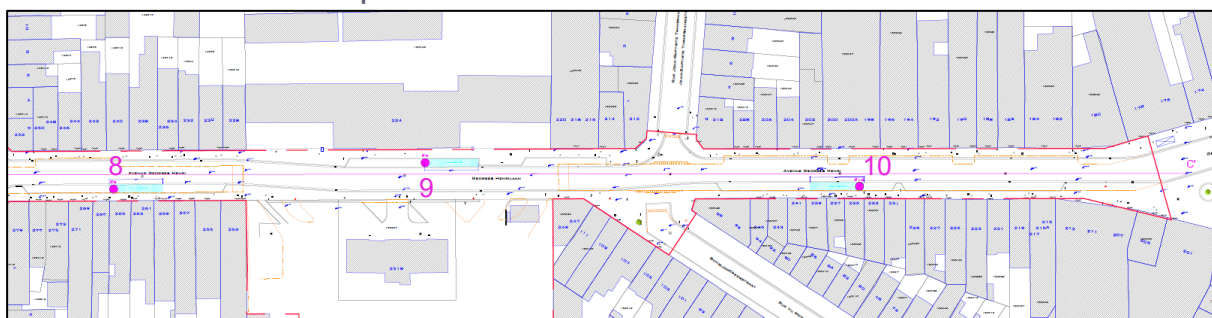
Du boulevard Brand Whitlock à l'avenue du Prince Héritier



De l'avenue du Prince Héritier à la rue du Pont-Levis, incluant la place J.B. Degroof



De la rue du Pont-Levis au Square de Meudon



● Points de sondage

20 m

Figure 80 : Localisation des sondages pour les tests d'infiltration



Figure 81 : Réalisation des tests d'infiltration (source : Solor)

Le tableau suivant présente les coefficients de perméabilité (ou conductivité hydraulique, K) rencontrés au droit des différents sondages. Une appréciation de la perméabilité et des possibilités d'infiltration est également renseignée selon l'échelle présentée en Figure 82.

Tableau 15 : Résultats des tests d'infiltration (source : Solor)

Sondage	Conductivité hydraulique K (m/s)	Potentiel d'infiltration
1	$3,06.10^{-7}$	Moyen à faible
2	>> Grande perméabilité	Excellent
3	$3,61.10^{-7}$	Moyen à faible
4	$7,97.10^{-5}$	Bon
5	$1,39.10^{-5}$	Bon
6	>> Grande perméabilité ¹⁰	Excellent
7	$1,47.10^{-6}$	Moyen
8	$7,03.10^{-6}$	Moyen
9	$8,19.10^{-6}$	Moyen
10	$1,39.10^{-6}$	Moyen

Perméabilité k (m/s)	10^{-1}	10^{-2}	10^{-3}	10^{-4}	10^{-5}	10^{-6}	10^{-7}	10^{-8}	10^{-9}	10^{-10}	10^{-11}
Type de sol	Gravier sans sable ni éléments fins			Sable avec gravier, Sable grossier à sable fin		Sable très fin, Limon grossier à limon argileux			Argile limoneuse à argile homogène		
Possibilités d'infiltration	excellentes			bonnes		moyennes à faibles			faibles à nulles		

Figure 82 : Échelle de perméabilité, type de sol et possibilités d'infiltration

Dans l'ensemble, les résultats des tests montrent une perméabilité hétérogène. Certaines zones présentent une très bonne perméabilité, permettant la mise en place de dispositifs d'infiltration au sein du projet. D'autres zones sont dotées de sol moins perméables, sans pour autant être tout à fait incompatibles avec l'infiltration d'eau pluviale.

7.5.2.6 RÉSEAU D'ÉGOUTTAGE ET IMPÉTRANTS

Les impétrants localisés au sein du périmètre sont présentés sur la figure suivante.

¹⁰ Lors du test, la perméabilité était telle qu'il n'a pas été possible de procéder au remplissage du trou.

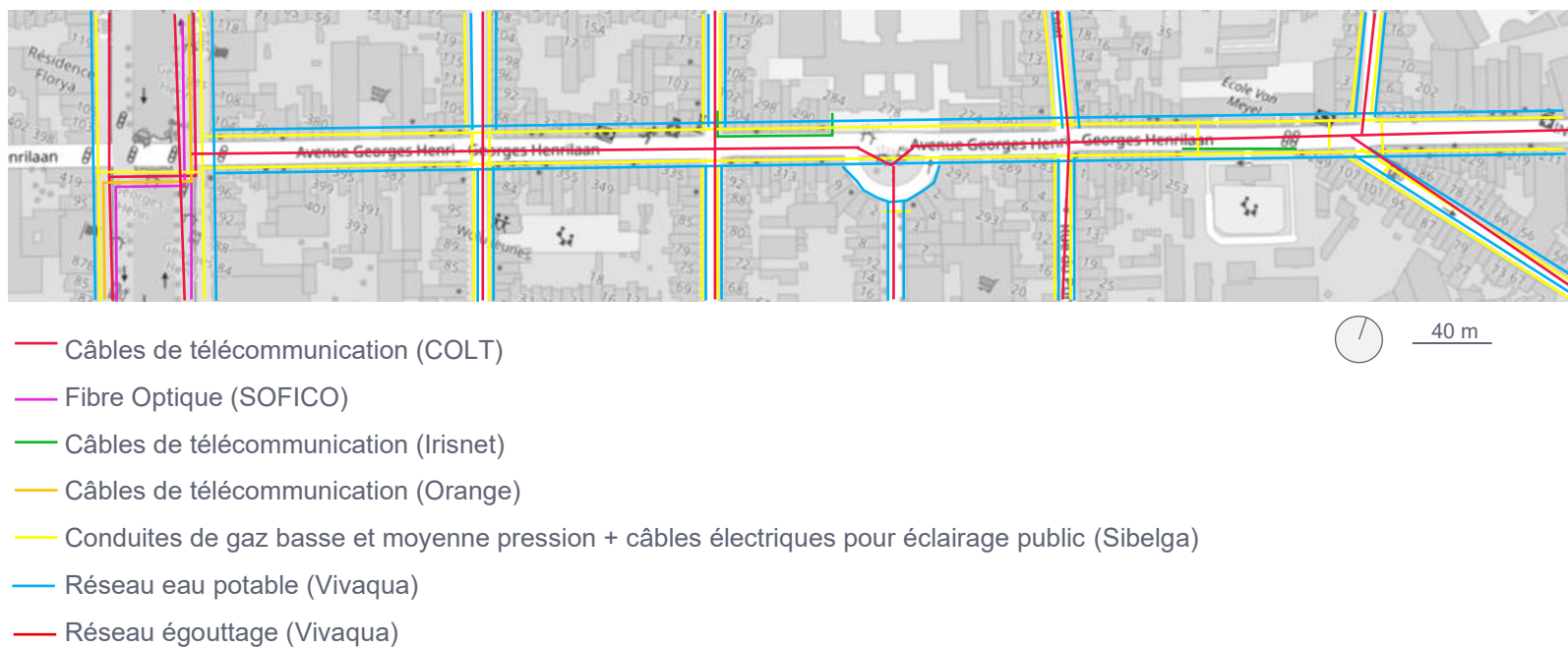


Figure 83 : Carte des impétrants sur la zone d'étude (source : Klim-cicc)

7.5.3 ANALYSE DU PROJET

7.5.3.1 TOPOGRAPHIE, GÉOLOGIE, HYDROGÉOLOGIE ET HYDROLOGIE

La topographie du projet ne modifie pas substantiellement celle existante. Des modifications locales sont toutefois apportées, notamment au niveau de la place J.B. Degroof via la création de fosses de plantation et de noues d'infiltration.

La pente naturelle de 2% en direction de la rue Abbé de l'Épée est conservée sur la place J.B. Degroof. Les interventions ne prévoient pas de modifications souterraines de sorte que l'écoulement de la nappe phréatique ne sera pas impacté.

7.5.3.2 ÉTAT DU SOL

L'exploitation projetée du périmètre d'étude est globalement similaire à l'exploitation actuelle et n'est donc pas de nature à modifier ou dégrader l'état du sol.

Le projet prévoit néanmoins une infiltration des eaux pluviales dans plusieurs zones du projet. Cette infiltration se fait d'une part via des zones de stationnement semi-perméables et d'autre part au sein de noues d'infiltration projetées sur la place J.B. Degroof.

Or, les eaux de ruissellement des voiries charrient les polluants déposés sur celle-ci, notamment les hydrocarbures issus des pots d'échappement des véhicules thermiques. En cas de concentration et d'infiltration des eaux de ruissellement dans des ouvrages infiltrants végétalisés, ces polluants sont en partie capturés dans les premiers centimètres du sol, pouvant conduire à une augmentation de la concentration en polluants dans ces sols. Néanmoins, il ne s'agit pas pour autant d'une pollution. En effet, les concentrations observées dans ce type d'ouvrage restent bien en deçà des teneurs atteintes sur des sites et sols pollués. Par ailleurs, la contamination demeure localisée et peut ainsi être facilement traitée en cas de besoin. Enfin, rappelons que tout ce qui est capté par le sol n'est pas transféré vers les eaux souterraines ou superficielles.

7.5.3.3 GESTION DES EAUX

7.5.3.3.1 Taux d'imperméabilisation

En intégrant davantage de zones végétalisées (pelouses, fosses de plantations, arbres) au sein du périmètre, le projet permet de diminuer le taux d'imperméabilisation de 96% à 89%. Si ce taux reste élevé, il est toutefois cohérent avec le statut de voirie du périmètre qui impose de fortes contraintes de gestion de l'espace lié au maintien des circulations.

7.5.3.3.2 Présentation de la gestion des eaux en situation de projet

Dispositifs prévus

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.

Les dispositifs prévus, permettant de collecter et d'infiltrer les eaux pluviales par le biais d'aménagements spécifiques, sont les suivants :

- Zones de stationnement semi-perméables : réalisées en dalles béton à joints ouverts, elles se situent au même niveau que la chaussée. Ce dispositif, par un jeu de pentes, permet de rediriger les eaux de ruissellement issues des trottoirs vers ces surfaces drainantes.

- Fosses de plantation à bordure fermée : elles recueillent les eaux pluviales provenant des trottoirs lorsque l'infiltration n'est pas suffisante. Elles contribuent à renforcer la capacité d'absorption du périmètre du projet.
- Zone de récolte et d'infiltration des eaux pluviales au niveau de la place J.B. Degroof (voir ci-après dans la section GiEP).
- Avaloirs classiques : ils assurent la collecte résiduelle, pour les eaux non absorbées par les surfaces perméables ou semi-perméables.

Ces différents dispositifs sont localisés sur les plans suivants.

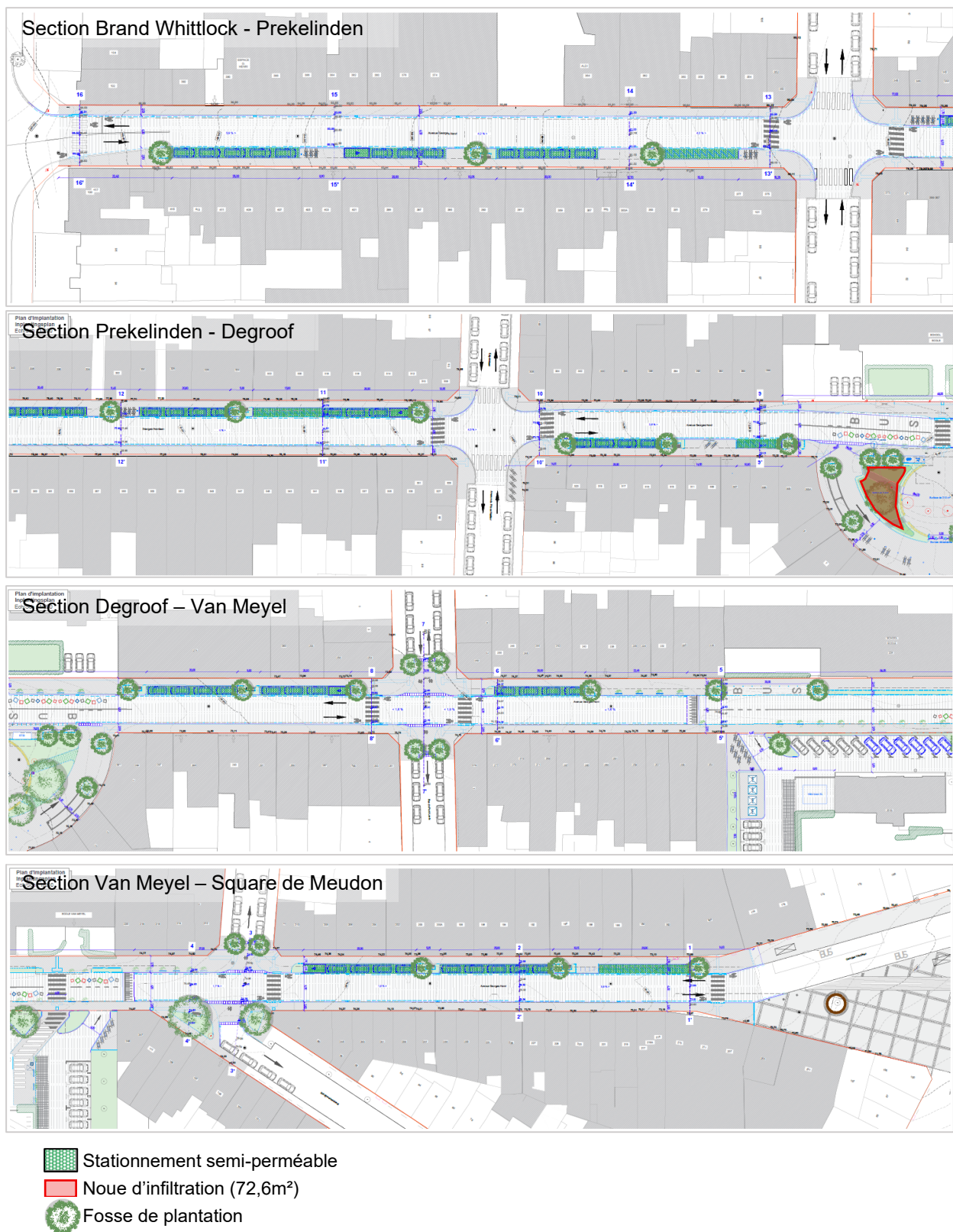


Figure 84 : Dispositifs de gestion des eaux pluviales du projet

GiEP

La possibilité de mettre en œuvre une Gestion Intégrée des Eaux Pluviales (GiEP) a également été étudiée. 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 généralisé sur l'ensemble de la voirie s'avère complexe. 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 ».

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. Les eaux de ruissellement provenant à la fois du boulevard Brand Whitlock et du square de Meudon convergent naturellement vers cet espace.
- 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.

L'aménagement projeté prévoit donc d'y intégrer de larges surfaces perméables et semi-perméables, renforçant la capacité d'infiltration locale. En particulier, le projet y prévoit l'implantation d'une noue d'infiltration sur une superficie de 72,6m² au sein d'un des deux espaces verts de la place. Cette noue permet d'infiltrer les eaux pluviales d'une superficie de 700m², identifiée en bleu sur la figure suivante. Ces 700m² sont donc déconnectés du réseau d'égouttage public.

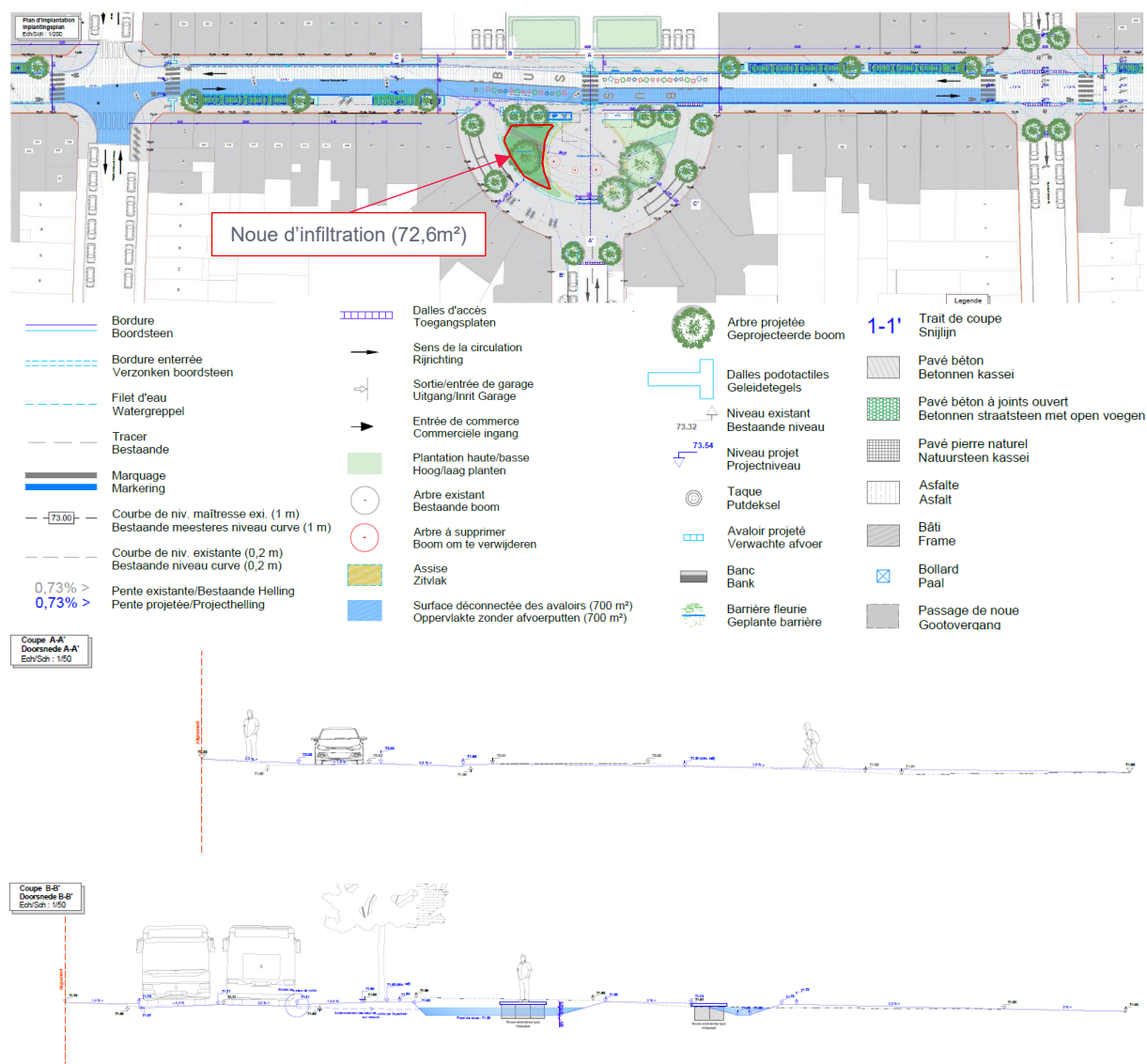


Figure 85 : Présentation des ouvrages prévus au niveau de la place J.B. Degroof

Les eaux récoltées depuis cette superficie de 700 m² de l'avenue Georges Henri seront acheminées 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 la noue paysagère.

nouvelles exigences du RRU Good Living reprises dans l'article 17 du titre 1 qui impose une gestion intégrée des pluies centennales au droit des surfaces aménagées ou au plus proche de celles-ci. En cas d'impossibilité technique, le volume et le débit d'eau rejeté sont limités au strict minimum et le rejet à lieu, par ordre de priorité, dans :

- 1° le réseau hydrographique de surface ;
- 2° un espace ouvert situé en aval et disposant d'une capacité de stockage ou d'infiltration suffisante ;
- 3° l'égout.

Bien que ces exigences ne soient pas encore en vigueur, celles-ci traduisent les nouvelles exigences en matière de gestion des eaux pluviales de Bruxelles Environnement pour la délivrance de permis. Ces exigences en termes de gestion intégrée des eaux pluviales pour la délivrance de permis sont une mise en œuvre concrète de l'axe 5 « Améliorer la résilience du territoire face aux risques liés au changement climatique » du Plan de Gestion de l'Eau 2022-2027.

En augmentant les superficies perméables de pleine terre (de 3,6 à 6,1%) et en implantant des superficies semi-perméables (de 0 à 5,1%), le projet permet d'augmenter les surfaces participant à l'infiltration des eaux pluviales. Cela a pour conséquence de diminuer les volumes d'eau à gérer pour les événements pluvieux et à diminuer le volume d'eau rejeté à l'égout. À titre d'exemple, pour une pluie centennale d'une durée de 4 heures (pluie considérée comme la plus impactante en milieu urbain, présentant un volume de 60l/m²), le projet engendre une diminution du volume d'eau à gérer d'environ 8% (de 854m³ à 788m³). Le projet permet donc de diminuer les rejets d'eau à l'égout de 66m³ pour ce type d'évènement pluvieux.

Si la majeure partie des eaux de ruissellement issues du périmètre continuent d'être rejetées à l'égout, le projet constitue néanmoins une amélioration significative en comparaison à la situation existante, en particulier dans un contexte de voirie en pente au sein de laquelle les potentialités de gestion intégrée des eaux pluviales sont a priori limitées.

Concernant les conduites, câbles et canalisations, le RRU impose : « *Lorsque les actes et travaux de réaménagement de l'espace ouvert public sont réalisés de façade à façade et touchent aux fondations de la voirie publique, les câbles, conduites et canalisations autres que les égouts, réseaux de chaleur et dispositifs de gestion intégrée des eaux pluviales, sont regroupés sur une largeur de 2 m de chaque côté de la voirie publique le long de l'alignement.* » (Titre 1 Espaces ouverts, Article 6 – Câbles, conduites et canalisations). Il n'est pas possible de vérifier ces éléments à partir des plans et coupes fournies dans la demande de permis. Le projet devra se conformer à cette disposition.

7.5.3.4 IDENTIFICATION DES SOURCES DE POLLUTION DU PROJET

En phase d'exploitation, le projet implique un trafic de véhicules motorisés. Cela représente un risque de pollution des sols et des eaux en raison des fuites d'hydrocarbures pouvant accidentellement provenir des véhicules. Néanmoins cela est similaire à la situation existante, les risques n'étant pas augmentés en situation de projet.

7.5.3.5 MANUEL DES ESPACES PUBLICS

Conformément aux prescriptions de l'outil ENV_2-B du manuel des espaces publics, l'objectif a été de maximiser les surfaces de pleine terre dans l'objectif 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.

En augmentant les superficies perméables de pleine terre (de 3,6 à 6,1%) et en implantant des superficies semi-perméables (de 0 à 5,1%), le projet atteint un ratio de 11,2% de superficies perméables et rencontre bien cet objectif.

7.5.3.6 SYNTHÈSE

Le projet s'inscrit en zone à la topographie marquée dont le point bas (correspondant à la place J.B. Degroof) est concerné par un aléa d'inondation faible à moyen. Le périmètre du projet présente un taux d'imperméabilisation existant à hauteur de 96% et la quasi-totalité des eaux pluviales qui y ruisselle est donc redirigée vers le réseau d'égouttage.

Le projet permet de diminuer le taux d'imperméabilisation à 89% en augmentant les superficies perméables de pleine terre (de 3,6 à 6,1%) et en implantant des superficies semi-perméables sur les surfaces de stationnement (de 0 à 5,1%). En totalisant 11% de surface perméable, le projet rencontre les objectifs du Manuel des espaces publics.

Le projet prévoit également d'améliorer la gestion des eaux pluviales via des dispositifs d'infiltration comprenant des revêtements semi-perméables sur les surfaces de stationnement et des fosses de plantation récoltant et infiltrant les eaux pluviales ruisselant des trottoirs. Le projet prévoit également l'implantation d'une noue d'infiltration sur la place J.B. Degroof qui permet de récolter et infiltrer les eaux pluviales provenant d'une superficie de 700m², dès lors déconnectée du réseau d'égouttage. Cette gestion permet donc de diminuer les eaux claires rejetées à l'égout ainsi qu'à réduire le risque d'inondation de la place J.B. Degroof.

7.6 Faune et flore

7.6.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique étudiée pour la thématique « Faune et flore » correspond aux environs immédiats du tronçon étudié de l'avenue Georges Henri et du quartier.

7.6.2 CONTEXTE

7.6.2.1 PLAN RÉGIONAL NATURE

Adopté par le Gouvernement le 14/04/2016, le Plan Régional Nature propose une vision pour le développement de la nature et de la biodiversité en Région bruxelloise à l'horizon 2050. Pour avancer dans cette direction, des objectifs à l'horizon 2020 ont en outre été définis. Ils sont soutenus par des mesures concrètes.

Pour le moyen terme, le Plan Régional Nature s'articule autour de 7 grands objectifs :

- Améliorer l'accès des Bruxellois à la nature.
- Consolider le maillage vert régional.
- Intégrer les enjeux nature dans les plans et projets.
- Étendre et renforcer la gestion écologique des espaces verts.
- Concilier accueil de la vie sauvage et développement urbain.
- Sensibiliser et mobiliser les Bruxellois en faveur de la biodiversité.
- Améliorer la gouvernance en matière de nature.

La figure ci-dessous présente le réseau écologique de la Région de Bruxelles-Capitale autour du site. Cette figure permet d'identifier les principales zones vertes à proximité de la zone d'étude, notamment le parc Georges Henri à l'extrémité est de l'avenue.

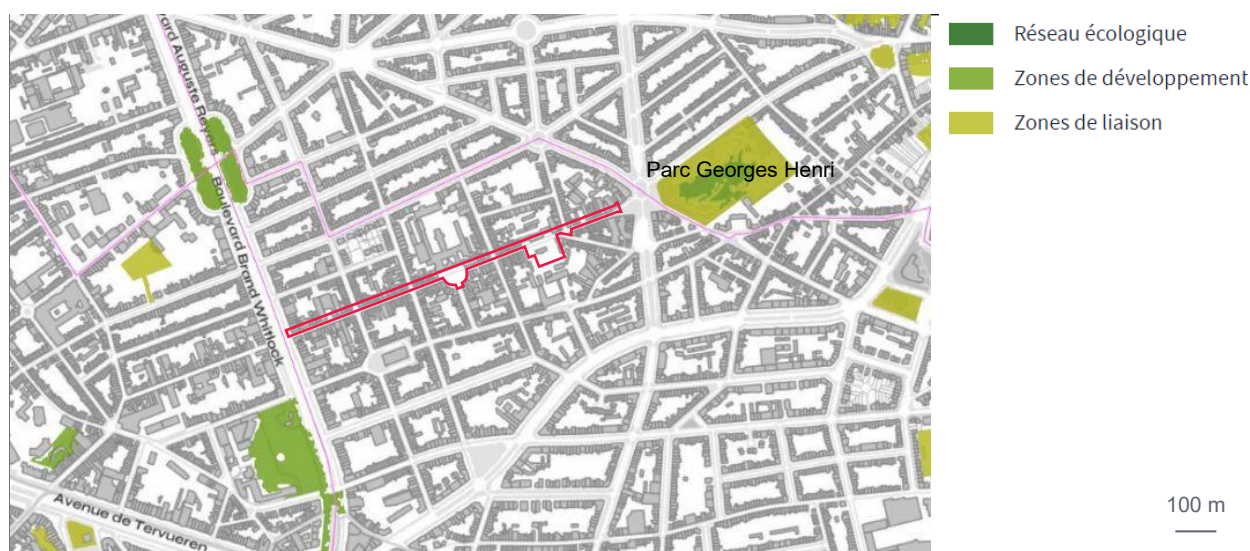


Figure 87 : Réseau écologique Bruxellois (source : Atlas, geodata.environnement)

Dans le Plan Nature sont mis en évidence, entre autres, les zones carencées en espaces verts accessibles au public. Bien que l'avenue Georges Henri ne soit pas identifiée en zone de carence d'espace verts, comme on le verra ci-après, elle est très pauvre en zone végétalisée.



Figure 88 : Zones de carence en espaces verts accessibles au public (source : Bruxelles Environnement)

7.6.2.2 SITES PROTÉGÉS

Aucune zone Natura 2000 n'est présente sur le site du projet ou à proximité.

7.6.2.3 MAILLAGE VERT

Le maillage bleu et vert identifié dans le PRDD à la carte générale n°3 est un programme de préservation et de restauration du réseau hydrologique et des espaces verts afin de relier ces espaces entre eux et permettre d'améliorer la biodiversité. Les objectifs du maillage sont donc la préservation du patrimoine naturel et de la biodiversité mais également de favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes et d'améliorer la qualité paysagère de la ville. Le maillage vert prévoit notamment de créer des espaces verts là où il en manque, puis de relier tous ces espaces entre eux.



Figure 89 : Localisation du projet par rapport au maillage bleu et vert (source : PRDD)

La zone de projet n'est pas concernée par des mesures liées au développement des espaces verts, ni du maillage bleu. Cela dit, une continuité verte se trouve au niveau du square Meudon en limite de projet.

7.6.2.4 ÉLÉMENTS DE VÉGÉTALISATION DE L'AVENUE GEORGES HENRI

La figure suivante présente la végétation (haute et basse) de la zone d'étude :

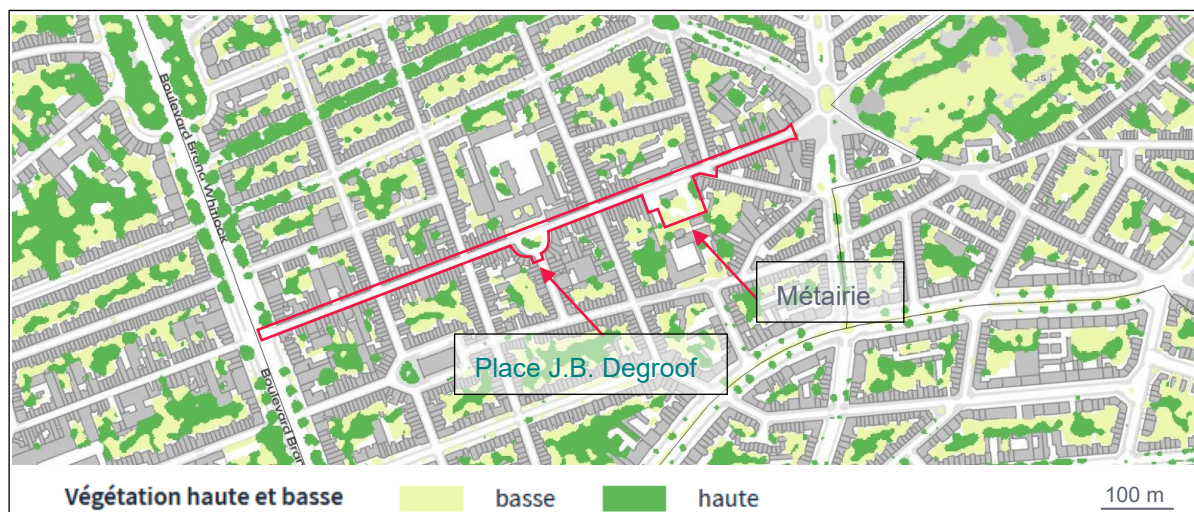


Figure 90 : Végétalisation de la zone de projet

Le quartier Georges Henri (au sens large : pas uniquement l'avenue Georges Henri) a un taux de végétalisation de 32% et un taux de végétalisation haute de 16%.

L'avenue Georges Henri comprend très peu de végétation. Les 2 espaces en comprenant sont la place J.B. Degroof et la zone autour de la Métairie.

La place J.B. Degroof comprend 2 quarts de cercles avec de la pelouse et 7 cerisiers du Japon. 3 sont assez anciens, 2 assez jeunes et 2 ont été plantés très récemment.



Figure 91 : Place J.B. Degroof (sources : Google Street View, mai 2024 et BruGIS, Orthophoto 2024)

La zone entourant la Métairie comprend quelques espaces verts et 14 arbres en bordures de stationnement. Au sud, la plaine de jeux comprend des pelouses et arbres.



Figure 92 : Métairie Van Meyel (source : BruGIS, Orthophoto 2024)

Sur le reste de l'avenue, en plus des 7 arbres de la place J.B. Degroof, on compte 1 arbre au niveau du carrefour avec la rue du Menuisier et 14 arbres autour du parking Métairie. Le nombre total d'arbres est donc de 22.

Soulignons par ailleurs que l'avenue est bordée en 3 endroits de petits espaces verts qui se trouvent en zone privée :

- Sur le tronçon 1 devant l'Aldi
- Devant l'Institut Roral des Sourds, Muets et Aveugles
- Devant l'école Van Meyel.

7.6.2.5 PRÉSENCE DE FAUNE

La cartographie de Bruxelles Environnement Faune et Bâti compile les observations régionales des différentes espèces animales (oiseaux et chauves-souris en particulier) depuis 2001. La figure suivante présente ces observations dans la zone d'étude.



Figure 93 : Carte des espèces animales (source : Atlas, geodata.environnement)

Selon les cartographies de Bruxelles Environnement, de nombreux martinets noirs sont observés dans la zone d'étude.

7.6.3 ANALYSE DU PROJET

7.6.3.1 VÉGÉTATION PRÉVUE PAR LE PROJET

La figure suivante localise la végétation prévue par le projet. En vert sont identifiés les arbres et en rouge les nouvelles zones de végétation basse.

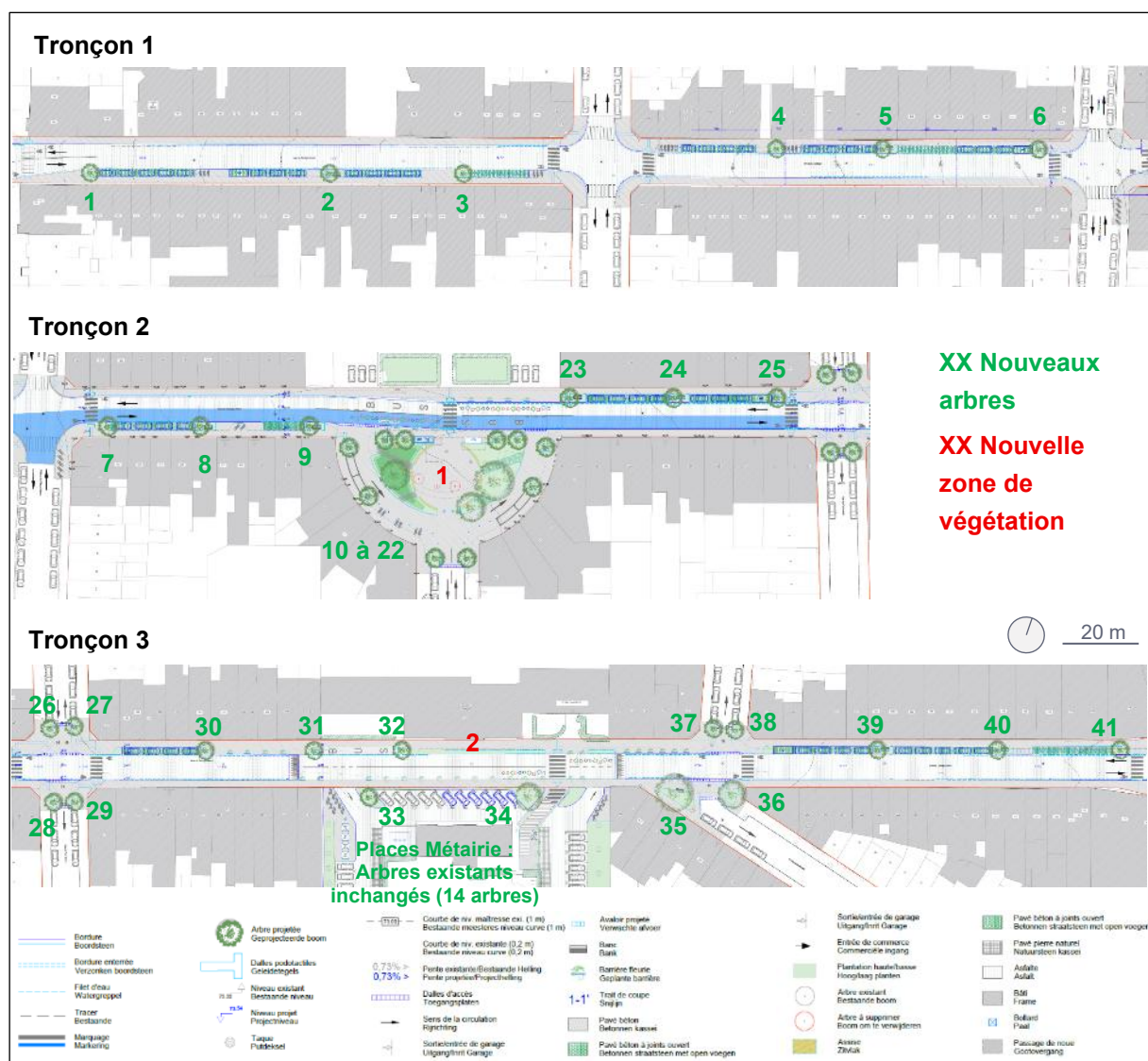


Figure 94 : Plan projeté de la végétation (source : Demandeur)

Abattage et implantation de nouveaux arbres

Les 8 arbres présents en situation existante (cerisiers du japon en majorité) sur la place J.B. Degroof et au niveau du carrefour avec la rue du Menuisier seront abattus pour laisser place aux nouvelles plantations car ils ne sont pas bien situés par rapport aux futurs usages. Au niveau de la place J.B. Degroof les essences existantes ne sont pas adaptées pour des zones de noue prévues en situation projetée.

Les 14 arbres autour de la Métairie seront conservés, ce qui est positif.

Le projet prévoit la plantation de 41 arbres qui se répartissent comme suit :

- Le long de la chaussée, il n'y a aujourd'hui aucun arbre et il est prévu d'en planter un toute les 4 places environ, soit 18.
- Sur la place J.B. Degroof, on passe de 7 arbres en situation existante à 13 arbres.

- Devant la Métairie, seront plantés 2 arbres.
- Enfin, les autres arbres seront plantés au niveau des carrefours avec les rues du Menuisier et J.B. Timmermans, la rue du Pont-Levis et la rue du Bois de Linthout (8 arbres).

Tableau 16 : Synthèse des arbres en situation existante et projetée

Localisation		Situation existante	Situation projetée			
			Nombre abattu	Nombre conservé	Nombre planté	Nombre total
Tronçon 1	Le long de la chaussée	0	0	0	6	6
Tronçon 2	Le long de la chaussée	0	0	0	6	6
	Place J.B. Degroof	7	7	0	13	13
Tronçon 3	Le long de la chaussée	0	0	0	6	6
	En carrefour	1	1	0	8	8
	Devant/autour de la Métairie	14	0	14	2	16
TOTAL		22	8	14	41	55

Autre végétation

Le projet prévoit également une augmentation de la superficie végétalisée (533 m² en situation actuelle et 895 m² en situation de projet). Cette augmentation se trouve :

- Au niveau de la place J.B. Degroof ;
- Devant l'école Van Meyel ;
- Ponctuellement au niveau des différentes fosses d'arbres.

Essences prévues

Pour les arbres, 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 couronnes relativement étroites.
- Leur résilience physiologique, garantissant une bonne adaptation aux conditions urbaines et aux évolutions climatiques.

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 J.B. 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*. L'ensemble de ces choix sera précisé dans un plan de plantation détaillé, transmis dans un second temps.

Au-delà de la strate arborée, l'aménagement prévoit également l'intégration de strates arbustives et herbacées.

Les fosses de plantation, aménagées dans les 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. 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.



Figure 95 : Exemples de plantations référence pour le projet (source : Demandeur)

Au niveau de la place J.B. Degroof, et notamment au niveau de la noue, il sera nécessaire de prévoir des espèces aquatiques résistantes aux variations climatiques. Ces plantes doivent bien résister à l'humidité, et également à des situations de sécheresse prolongées, auxquelles le dérèglement climatique et ce type d'ouvrage risquent de les confronter de plus en plus. Les plantes résistantes à la sécheresse ont un effet tampon en cas de sécheresse en réduisant l'évaporation directe du sol. Ainsi, ce genre de végétation contribue au maintien d'un sol relativement humide même en période de grande sécheresse et donc au maintien des fonctions absorbantes des eaux de pluie.

Une liste non exhaustive d'espèces adaptées aux variations hygrométriques particulières peut être proposée. Cette liste provient des références de Bruxelles Environnement, avec quelques compléments proposés par le chargé d'étude :

- Graminées et plantes apparentées (structure + infiltration)

Très utilisées pour leur système racinaire dense et leur bonne tenue en sol temporairement humide :

- Laïche élevée (*Carex elata*)
- Laïche des marais (*Carex acutiformis*)
- Laïche glauque (*Carex flacca*)
- Laïche hérissée (*Carex hirta*)
- Canche cespiteuse (*Deschampsia cespitosa*)
- Fétuque rouge (*Festuca rubra*)
- Molinie bleue (*Molinia caerulea*)
- Panic érigé (*Panicum virgatum*)
- Jonc épars (*Juncus effusus*)

- Vivaces herbacées tolérant l'humidité variable

Adaptées aux noues qui peuvent être inondées temporairement puis sèches :

- Achillée millefeuille (*Achillea millefolium*)
- Iris des marais (*Iris pseudacorus*) – fond de noue
- Salicaire commune (*Lythrum salicaria*)
- Reine-des-prés (*Filipendula ulmaria*)
- Rudbeckie brillante (*Rudbeckia fulgida*)
- Aster de Nouvelle-Angleterre (*Aster novae-angliae*)
- Aster de Belgique (*Aster novi-belgii*)

- Eupatoire chanvrine (*Eupatorium cannabinum*)
- Campanule des champs (*Campanula patula*)
- Millepertuis commun (*Hypericum perforatum*)
- Mauve sauvage (*Malva sylvestris*)
- Plantes couvre-sol et de stabilisation

Utile pour limiter l'érosion, couvrir rapidement le sol et réduire l'entretien :

 - Bugle rampante (*Ajuga reptans*)
 - Géranium des prés (*Geranium pratense*)
 - Géranium à grosses racines (*Geranium macrorrhizum*)
 - Géranium d'Oxford (*Geranium × oxonianum*)
 - Lysimachie nummulaire (*Lysimachia nummularia*)
 - Petite pervenche (*Vinca minor*) – zones plus sèches de la noue
 - Orpin bâtard (*Sedum spurium*) et Orpin âcre (*Sedum acre*) pour les parties hautes et drainantes
- Plantes favorables à la biodiversité

Souvent encouragées par Bruxelles Environnement pour leur intérêt écologique :

 - Lotier corniculé (*Lotus corniculatus*)
 - Marguerite commune (*Leucanthemum vulgare*)
 - Knautie des champs (*Knautia arvensis*)
 - Centaurée jacée (*Centaurea jacea*)
 - Fusain d'Europe (*Euonymus europaeus*)
 - Nerprun cathartique (*Rhamnus cathartica*)

Les essences végétales retenues dans le cadre du projet combinent des espèces indigènes à la Belgique et des espèces exotiques ou horticoles, sélectionnées pour leur bonne adaptation aux contraintes urbaines et climatiques. Parmi les arbres prévus, certaines essences sont indigènes ou largement naturalisées en Belgique, telles que le charme commun (*Carpinus betulus*), le bouleau verruqueux (*Betula pendula*) ou l'aubépine monogyne (*Crataegus monogyna*), présentant un intérêt écologique avéré pour la faune locale.

D'autres espèces, comme le ginkgo (*Ginkgo biloba*), le févier d'Amérique (*Gleditsia triacanthos*), le chêne vert (*Quercus ilex*) ou le paulownia (*Paulownia tomentosa*), ne sont pas indigènes au territoire belge mais sont aujourd'hui couramment utilisées en milieu urbain en raison de leur résilience face aux stress climatiques, à la pollution et à la compacité des sols. Leur intégration vise à garantir la pérennité du patrimoine arboré à long terme, tout en diversifiant les structures végétales.

Au niveau des strates arbustives et herbacées, notamment au sein des noues, le recours à des espèces majoritairement indigènes ou compatibles avec les écosystèmes locaux permet de renforcer l'intérêt écologique du projet et d'assurer une meilleure intégration dans les continuités vertes existantes. Ainsi, le projet s'inscrit dans un équilibre entre naturalité, fonctionnalité écologique et adaptation aux contraintes spécifiques du milieu urbain dense.

7.6.3.2 INTÉGRATION PAYSAGÈRE ET ÉCOLOGIQUE DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT

Impact sur le paysage

Les aménagements prévus intègrent davantage de plantations, ce qui favorise de meilleures perspectives visuelles et le développement de la faune et de la flore locales.

Cette plus-value esthétique est particulièrement perceptible au niveau de la chaussée avec l'ajout de nombreux arbres et au niveau de la place J.B. Degroof (13 arbres au lieu de 7 et strate herbacée).

La figure suivante présente l'évolution entre la situation existante et la situation de projet au niveau de la place J.B. Degroof.



Figure 96 : Zooms sur la place J.B. Degroof (avant et après le projet) (sources : BruGIS et Demandeur)



Impact sur la biodiversité

Le projet présente un impact globalement positif sur la biodiversité, tant floristique que faunistique, par la diversification des strates végétales et des habitats proposés. La plantation de 41 arbres aux essences variées et résilientes contribue à renforcer la diversité arborée en milieu urbain, limitant les effets de monoculture et améliorant la capacité d'adaptation de l'écosystème aux contraintes climatiques futures.

L'intégration de strates arbustives et herbacées, notamment au sein des fosses de plantation et de la noue, favorise la création de micro-habitats propices à l'installation d'insectes pollinisateurs, d'oiseaux et de petite faune urbaine. Les palettes végétales inspirées d'une approche naturaliste, composées d'espèces adaptées aux conditions urbaines et pour partie indigènes, permettent d'assurer une floraison étalée dans le temps et une meilleure disponibilité des ressources alimentaires.

Par ailleurs, la noue végétalisée constitue un élément structurant pour la biodiversité, en offrant un milieu écologiquement différencié, capable d'accueillir des espèces tolérant des variations d'humidité, tout en jouant un rôle de corridor écologique à l'échelle locale. Malgré les contraintes inhérentes au

contexte urbain dense, le projet participe ainsi, à son échelle, au renforcement des continuités écologiques et à l'amélioration de la qualité biologique du site.

Impact sur la faune environnante

Il est fort probable que l'ajout de végétation impacte positivement le développement de la faune locale (oiseaux notamment). Une attention doit toutefois être apportée pour que l'installation de luminaires se fasse de manière non invasive pour la faune.

Le projet contribue par ailleurs positivement aux maillages verts et bleus, mais dans une mesure limitée compte tenu du faible nombre d'arbres présents en situation projetée (1 arbre tous les 19 m en moyenne sur le périmètre de projet).

7.6.3.3 CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRE ET COHÉRENCE PLANOLOGIQUE

7.6.3.3.1 PRN

Par rapport au Plan Régional Nature, l'avenue n'est pas reprise comme zone spécifique du réseau écologique bruxellois. Il n'y a donc pas de contrainte planologique liée à ce plan.

7.6.3.3.2 PRDD

Concernant le PRDD, l'avenue n'est pas non plus reprise comme zone spécifique. Le projet contribue toutefois à développer le maillage vert en implantant davantage de végétation.

7.6.3.3.3 RRU

Le RRU est analysé dans la partie Urbanisme.

7.6.3.3.4 Manuel des espaces publics

Toute l'avenue est classée dans le filtre « Végétalisation prioritaire ». Lorsqu'un espace public est visé par ce filtre et étant donné que l'avenue se trouve dans une zone de « *espace public en zone de renforcement du caractère vert des intérieurs d'îlot* », son aménagement veille à tenir compte de la recommandation suivante : « *Espace public situé dans l'une des trois zones de verdoisement : adapter les stratégies de végétalisation en fonction des spécificités de l'espace public et de son cadre urbain, et guider vers le développement d'espaces végétalisés qualitatifs dans les espaces publics* ».



Figure 97 : Manuel des espaces publics – Végétalisation prioritaire – Carte (source : BruGIS)

Le projet va globalement dans le sens de ces recommandations. Le projet prévoit de la végétation en prenant en compte l'espace disponible pour garder les fonctions liées à la mobilité (chaussée à double sens, stationnement). On observe une augmentation importante du nombre d'arbre (55 au lieu de 22) et une augmentation des zones plantées.

7.6.3.4 SYNTHÈSE

Les aménagements prévus intègrent davantage de plantations, ce qui favorise de meilleures perspectives visuelles et le développement de la faune et de la flore locales.

Cette plus-value esthétique est particulièrement perceptible au niveau de la chaussée avec l'ajout de 26 arbres. Au niveau de la place J.B. Degroof le projet prévoit la plantation de 13 arbres au lieu de 7 existants (qui seront abattus) et une strate herbacée. Les arbres de la Métairie sont conservés (14) et 2 supplémentaires sont plantés.

Au total le projet prévoit la plantation de 41 arbres, et avec les 14 arbres conservés, on observera un total de 55 arbres sur la zone.

Les essences retenues associent des espèces indigènes et des espèces non indigènes mais résilientes, choisies pour leur adaptation aux contraintes spatiales, urbaines et climatiques, ainsi que pour leur contribution à la diversité structurelle du couvert végétal.

L'intégration de strates herbacées et de dispositifs végétalisés tels que la noue renforce localement les habitats disponibles pour la faune urbaine et les insectes pollinisateurs, et participe à l'amélioration du fonctionnement écologique du site.

Le projet contribue ainsi positivement aux maillages verts et bleus à l'échelle locale.

7.7 Être humain

7.7.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique étudiée pour la thématique « Être Humain » correspond à l'avenue Georges Henri, étendue aux environs immédiats du périmètre.

7.7.2 CONTEXTE

7.7.2.1 SÉCURITÉ ET QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS

Sécurité objective

La commune de Woluwe Saint-Lambert est une commune qui est considérée comme calme et plutôt sûre.

Selon l'IBSA, le nombre de délits enregistrés dans la commune de Woluwe-Saint-Lambert est de 4 070 délits, ce qui en fait la huitième commune de la Région de Bruxelles-Capitale avec le moins de délits. De plus, sur les quatre dernières années, le nombre délit est en baisse.

Tableau 17 : Nombre de délits enregistrés 2021-2024 (source : IBSA)

Nombre total des délits enregistrés				
Année	2021	2022	2023	2024
Woluwe-Saint-Lambert	4 406	4 369	4 196	4 070
Région de Bruxelles-Capitale	156 383	158 354	170 807	163 713

On estime donc que l'avenue Georges Henri, tout comme la commune, est une artère ne présentant pas de problèmes particuliers de sécurité.

Sécurité subjective

Le quartier autour de l'avenue Georges Henri est surtout résidentiel, mais l'avenue Georges Henri est une artère commerciale, renforçant le sentiment de sécurité.

Au niveau de la chaussée, sa largeur, comprise entre 5,0 m et 6 m, est étroite par rapport au trafic routier et des transports publics engendrant un sentiment d'inconfort pour les modes actifs. Les trottoirs de 1,5 à 2,5 m de large ne permettent pas d'accueillir confortablement le flux piéton qui est élevé dans le quartier. Rappelons également que les cyclistes n'ont pas de place sur la chaussée ; ils doivent la partager avec les véhicules.

7.7.2.2 ÉCLAIRAGE

Des lampadaires en façades des bâtiments sont répartis en alternance tous les 20 m environ. De plus, aux abords de certains croisements et places, des lampadaires au sol sont aussi positionnés afin d'éclairer ces espaces. L'avenue est donc suffisamment éclairée pour assurer la sécurité tant des usagers de la route que des usagers sur les trottoirs.

Pour plus de détail sur les luminaires, nous renvoyons le lecteur à la partie « Énergie ».

7.7.2.3 PROPRETÉ

Les conditions de propreté aux abords et au sein du site sont très bonnes. Bien que quelques poubelles publiques soient lacunaires, la rue est très propre.

Pour plus de détail sur la propreté, nous renvoyons le lecteur à la partie « Gestion des déchets ».

7.7.3 ANALYSE DU PROJET

7.7.3.1 SÉCURITÉ SUBJECTIVE

Le projet améliore la qualité de l'aménagement urbain et, par conséquent, contribue à améliorer le sentiment de sécurité subjectif sur l'avenue.

L'aspect urbanistique du projet est analysé en détail dans la partie « Urbanisme et paysage ».

7.7.3.2 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

D'un point de vue de la sécurité routière, le projet unifie l'ensemble du périmètre concerné, et ajoute des aménagements visuels et physiques au niveau des deux établissements scolaires de l'avenue, garantissant la bonne visibilité des usagers sensibles. Également ces aménagements (plateau notamment) induiront une réduction de la vitesse, améliorant aussi la sécurité.

L'augmentation de la largeur de la chaussée (6,3 mètres au lieu de 5,5 à 6 mètres de large) est positive et permettra de fluidifier le trafic réduisant aussi le risque d'accident. Pour illustrer cela, rappelons qu'en situation existante le croisement des bus est difficile à certains endroits. Ainsi certains bus attendent en amont que le bus en sens inverse soit bien passé. Cette situation peut être source d'accident, notamment si des usagers veulent dépasser le bus à l'arrêt (par exemple cyclistes). Avec l'augmentation de largeur les bus devraient pouvoir se croisant, supprimant ainsi cette situation.

L'aspect sécurité routière est analysé en détail dans la partie « Mobilité ».

7.7.3.3 PROPRETÉ

L'aspect propreté publique est analysée en détail dans la partie « Gestion des déchets ».

7.7.3.4 ÉCLAIRAGE

L'aspect éclairage du projet est analysé en détail dans la partie « Energie ».

7.7.3.5 VÉHICULES D'URGENCE

L'accès du SIAMU sera bien entendu toujours possible sur l'avenue. L'accessibilité sera même améliorée avec l'augmentation de la largeur de la chaussée (6,3 mètres au lieu de 5,5 à 6 mètres de large).

7.7.3.6 SYNTHÈSE

Le projet améliore la qualité de l'aménagement urbain et, par conséquent, contribue à améliorer le sentiment de sécurité subjectif sur l'avenue.

En prévoyant des aménagements visuels et physiques au niveau des deux établissements scolaires de l'avenue, le projet améliore la sécurité routière des usagers sensibles.

L'accès du SIAMU sera bien entendu toujours possible sur l'avenue et même facilitée avec l'augmentation de largeur de la chaussée.

7.8 Microclimat

7.8.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse du microclimat couvre le tronçon étudié de l'avenue Georges Henri.

7.8.2 CONTEXTE

7.8.2.1 CLIMAT MOYEN EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Concernant le climat, la température moyenne annuelle en Région de Bruxelles-Capitale est d'environ 11°C, les maximales moyennes annuelles tournent autour de 15°C et les minimales autour de 7°C.

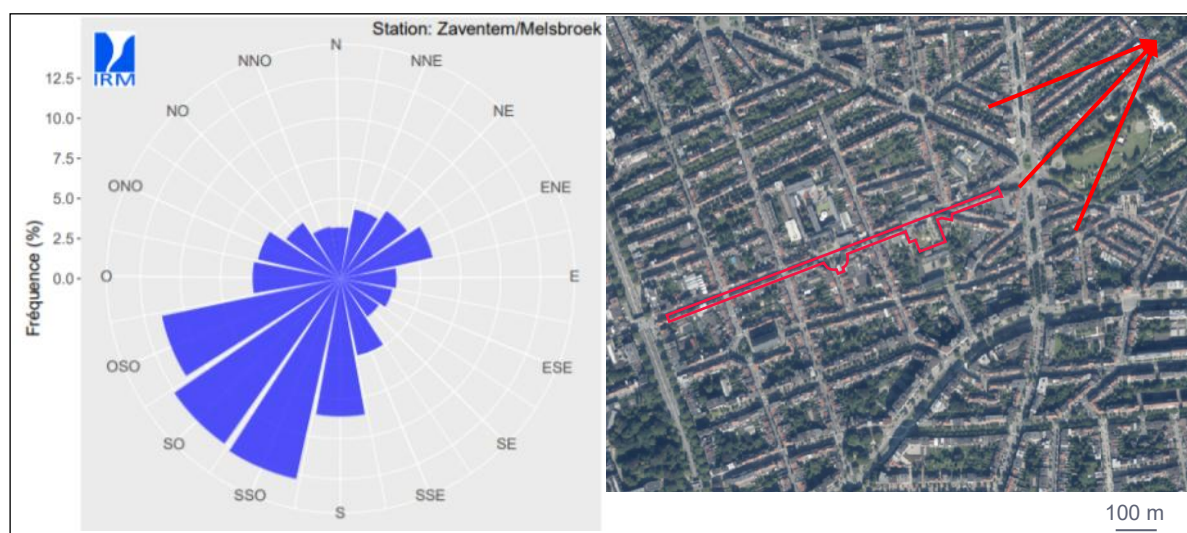
Concernant les précipitations, un peu plus de 800 mm de pluie tombent en moyenne chaque année.

7.8.2.2 CARACTÉRISATION DU VENT

En RBC, la vitesse moyenne annuelle du vent à 10 mètres est de 3,9 m/s (période de référence : 1991-2020). Les directions de vents les plus significatives se situent dans le quadrant Sud-Ouest (rose de vents à la Figure 98). Le quadrant Sud-Ouest, avec les directions SSO-SO-OSO, représente 37% des occurrences et constitue le vent dominant tout au long de l'année.

La direction NNE-NE-ENE représente 15% des occurrences. Celui-ci est plus fréquent en hiver et corrélé à une plus basse température.

La figure ci-dessous présente la rose des vents annuelle moyenne de référence de la station de Zaventem/Melsbroek (1991-2020), ainsi que la direction des vents dominants par rapport à l'avenue Georges Henri.



7.8.2.3 ILOTS DE CHALEUR

La température de l'air est généralement plus élevée dans les villes durant la nuit que dans les zones rurales voisines, phénomène connu sous le nom d'îlot de chaleur urbain. Ces îlots de chaleur urbains s'expliquent par le remplacement des sols végétalisés et perméables par des bâtiments et revêtements

imperméables et réfléchissants, renvoyant davantage la chaleur induite par le soleil. Les éléments accentuant l'effet d'îlot de chaleur sont les suivants :

- Très peu de végétation et d'eau autour d'un bâti qui permettent de rafraîchir l'air ;
- Revêtements en béton et en asphalte qui absorbent beaucoup la chaleur au lieu de refléter les rayons du soleil.

La figure ci-dessous localise le projet sur la carte des îlots de chaleur. On remarque que la rue est une zone chaude du fait de l'absence de végétation. Seules les zones au sud de la place J.B. Degroof et sud de la Métairie sont plus fraîches.

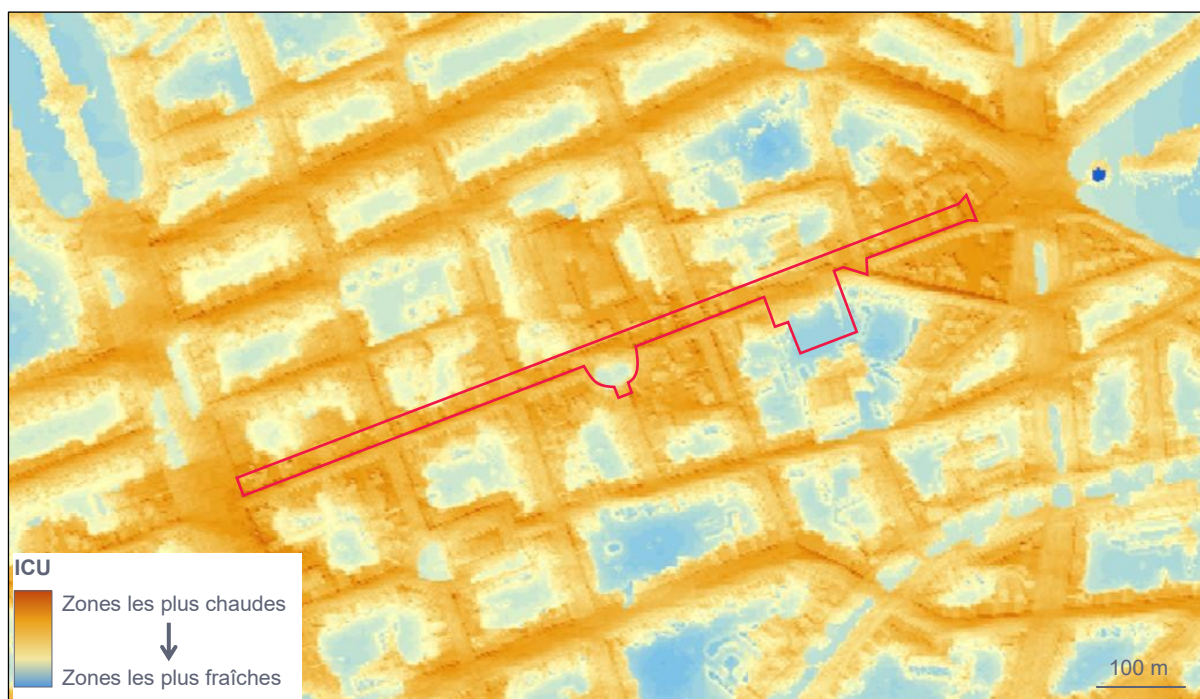


Figure 99 : Cartographie des îlots de chaleur en RBC (source : <https://environnement.brussels>)

7.8.3 ANALYSE DU PROJET

Le projet ne modifie pas les vents, ni les ombres portées.

L'impact principal du projet réside dans la réduction locale de l'effet d'îlot de chaleur grâce aux surfaces perméables et végétalisées.

Pour rappel, le projet prévoit une augmentation du nombre d'arbres (22 en situation existante et 55 en situation de projet). Sur la place J.B. Degroof, on passe de 7 arbres en situation existante à 13 arbres. Devant la Métairie, seront plantés 2 nouveaux arbres (aujourd'hui 14 et donc 16 en situation de projet). Le long de la chaussée, il n'y a aujourd'hui aucun arbre et il est prévu d'en planter un toutes les 4 places environ, soit 18. Enfin, les autres arbres seront plantés au niveau des carrefours avec les rues du Menuisier et J.B. Timmermans, la rue du Pont-Levis et la rue du Bois de Linthout (8 arbres).

Le projet prévoit également une augmentation de la superficie végétalisée (533 m² en situation actuelle et 895 m² en situation de projet). Cette augmentation se trouve au niveau de la place J.B. Degroof et au niveau des différentes fosses d'arbres.

7.9 Air

7.9.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse de l'air couvre le périmètre de projet, de façade à façade, et se prolonge aux rues adjacentes.

7.9.2 CONTEXTE

7.9.2.1 LOCALISATION DU SITE PAR RAPPORT AUX PRINCIPALES SOURCES DE POLLUTIONS

Le secteur des transports est le principal responsable de la qualité de l'air avec notamment le trafic routier. Le périmètre du projet est constitué d'un axe routier avec 2 sens de circulation (une bande par sens) emprunté par des véhicules privés, des transports publics et des camions (livraisons des commerces notamment). L'axe est emprunté par 400 à 600 EVP/heure (deux sens confondus) lors des heures de pointe.

Les systèmes de chauffage des bâtiments environnants constituent la seconde source de pollution.

7.9.2.2 QUALITÉ DE L'AIR

La pollution atmosphérique est responsable de nombreuses atteintes sur la santé humaine et entraîne également des conséquences sur la biodiversité et les bâtiments.

Aux environs du site, les principales sources de dégradation potentielles de la qualité de l'air sont : le transport routier (véhicules particuliers, bus) et les émissions liées au chauffage résidentiel.

Les cartographies du black carbon (sous-catégorie des particules fines indicateur des polluants liés du trafic routier et du chauffage) réalisées par Bruxelles Environnement confirment que les concentrations en black carbon en heures creuses et de pointe sont 2 fois supérieures à la valeur de référence de 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ correspondant à la pollution de fond ou encore au niveau moyen à l'intérieur des habitations.

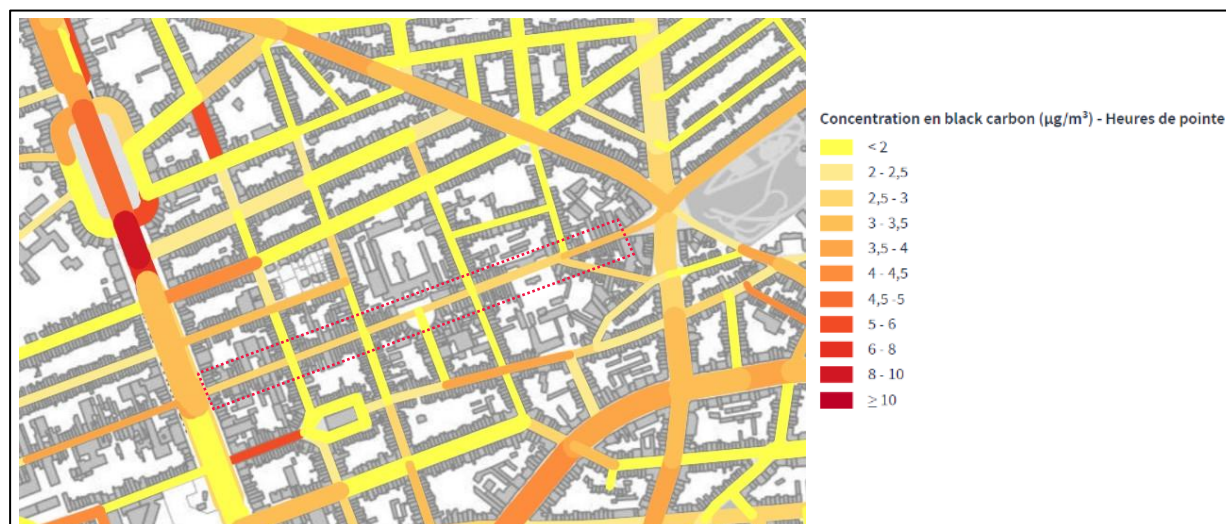


Figure 100: Qualité de l'air – Exposition au Black Carbon (Source : Geodata Environnement Brussels)

7.9.3 ANALYSE DU PROJET

Le projet aura assez peu d'impact sur la qualité de l'air au niveau supra-local, tout en allant dans le sens de l'amélioration.

Circulation routière

Globalement, les flux véhicules seront inchangés (pas de modification des régimes de circulations de l'avenue Georges Henri ou voiries adjacentes), mais le projet permettra de

- Fluidifier le trafic grâce à l'élargissement de la chaussée réduisant les arrêts et démarrage des bus notamment, mais aussi des autres véhicules
- Réduire la vitesse des véhicules avec l'aménagement d'un plateau au droit de l'école Van Meyel.

Ces 2 éléments permettront de réduire légèrement les émissions de polluants (réduction des vitesses et fluidité).

Végétalisation

L'ajout de végétation (arbres + végétalisation de la place J.B. Degroof) a un impact positif sur la qualité de l'air, mais dans le cas de ce projet, l'augmentation n'est pas suffisamment significative pour quantifier une amélioration.

7.10 Énergie

7.10.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

L'aire géographique prise en compte dans l'analyse de l'énergie couvre le périmètre de projet sur l'avenue Georges Henri.

7.10.2 CONTEXTE

Les installations consommatrices d'énergie sur la voie publique sont les lampadaires, qui sont recensés sur le plan ci-dessous.

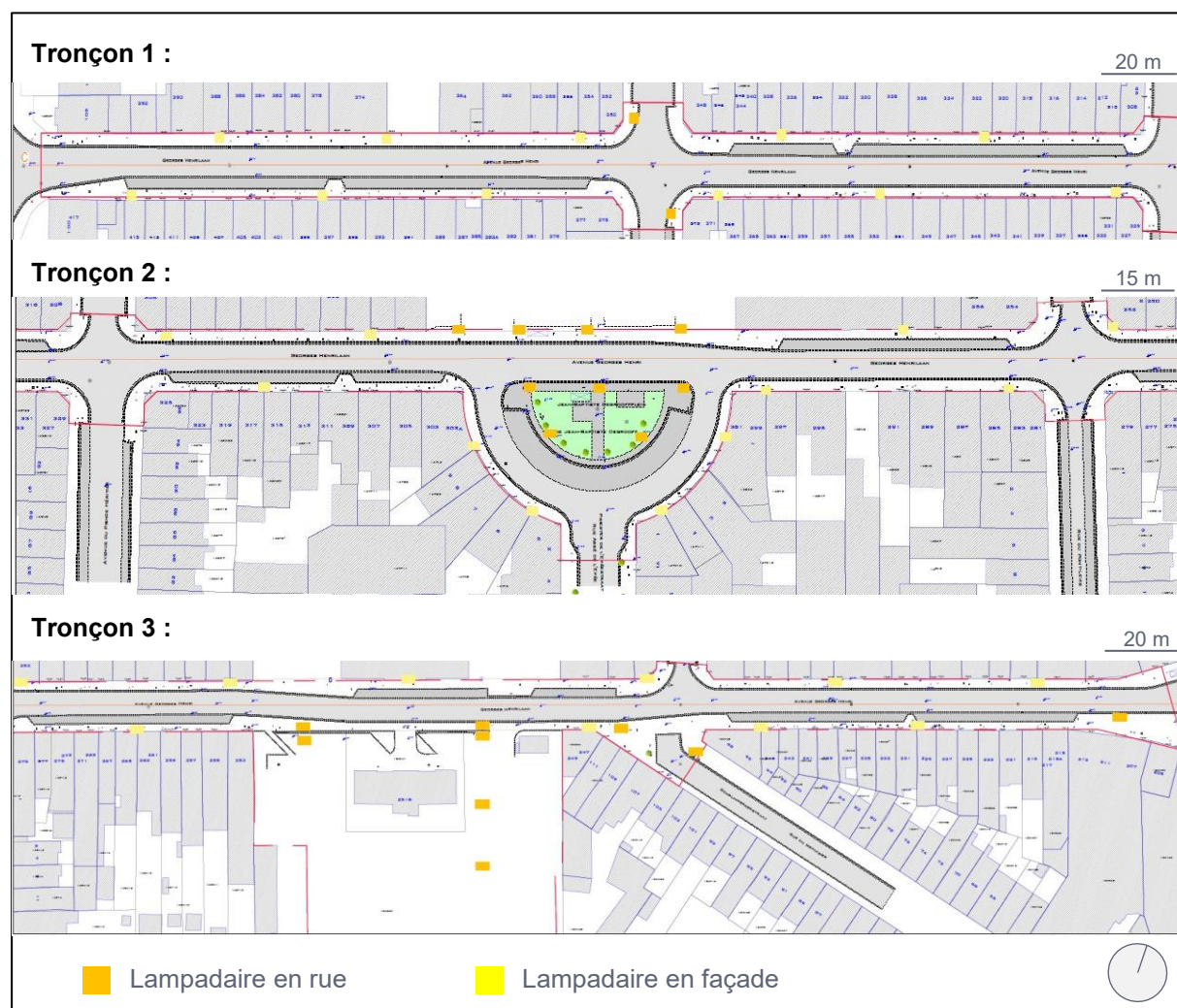


Figure 101 : Plan de l'éclairage public en situation existante

La majorité des luminaires sont en façade (type moderne). Pour les luminaires sur pied, on retrouve des modèles modernes au niveau de l'école Van Meyel et des modèles plus anciens au niveau de la place J.B. Degroof et des carrefours avec la rue du Menuisier et de l'avenue Prekelinden.



Figure 102 : Types de luminaires présents en situation existante (source : photos Stratec, décembre 2025)

7.10.3 ANALYSE DU PROJET

7.10.3.1 ÉCLAIRAGE

L'éclairage projeté sera réalisé en lien avec Sibelga, gestionnaire du réseau. En l'absence de plan détaillé d'éclairage disponible au moment de l'écriture de ce rapport, il est prévu que peu de modifications soient apportées quant à l'implantation des lampadaires dans une optique de réduction des coûts de chantier.

Il est estimé que l'utilisation de luminaires de type anciens pour certains lieux comme la place J.B. Degroof soit judicieuse, mais l'utilisation des luminaires plus modernes pourraient également être intéressantes.

Les types d'ampoules pourront être revus par des LED afin de permettre une réduction de la consommation énergétique.

Une attention devra être portée à ce que les éclairages projetés ne soient pas dirigés vers le haut car cela gênerait la faune volatile, ainsi que les riverains (pollution lumineuse).

7.10.3.2 CONSOMMATIONS

À ce stade les consommations énergétiques ne sont pas connues. Les consommations concerneront, comme actuellement, de l'électricité uniquement.

7.11 Gestion des déchets

7.11.1 AIRE GÉOGRAPHIQUE

Pour la thématique « Gestion des déchets », l'aire géographique prend en compte le périmètre de projet lui-même.

7.11.2 CONTEXTE

L'avenue Georges Henri dispose de plusieurs poubelles publiques le long de la voirie, principalement situées autour des carrefours et des places.

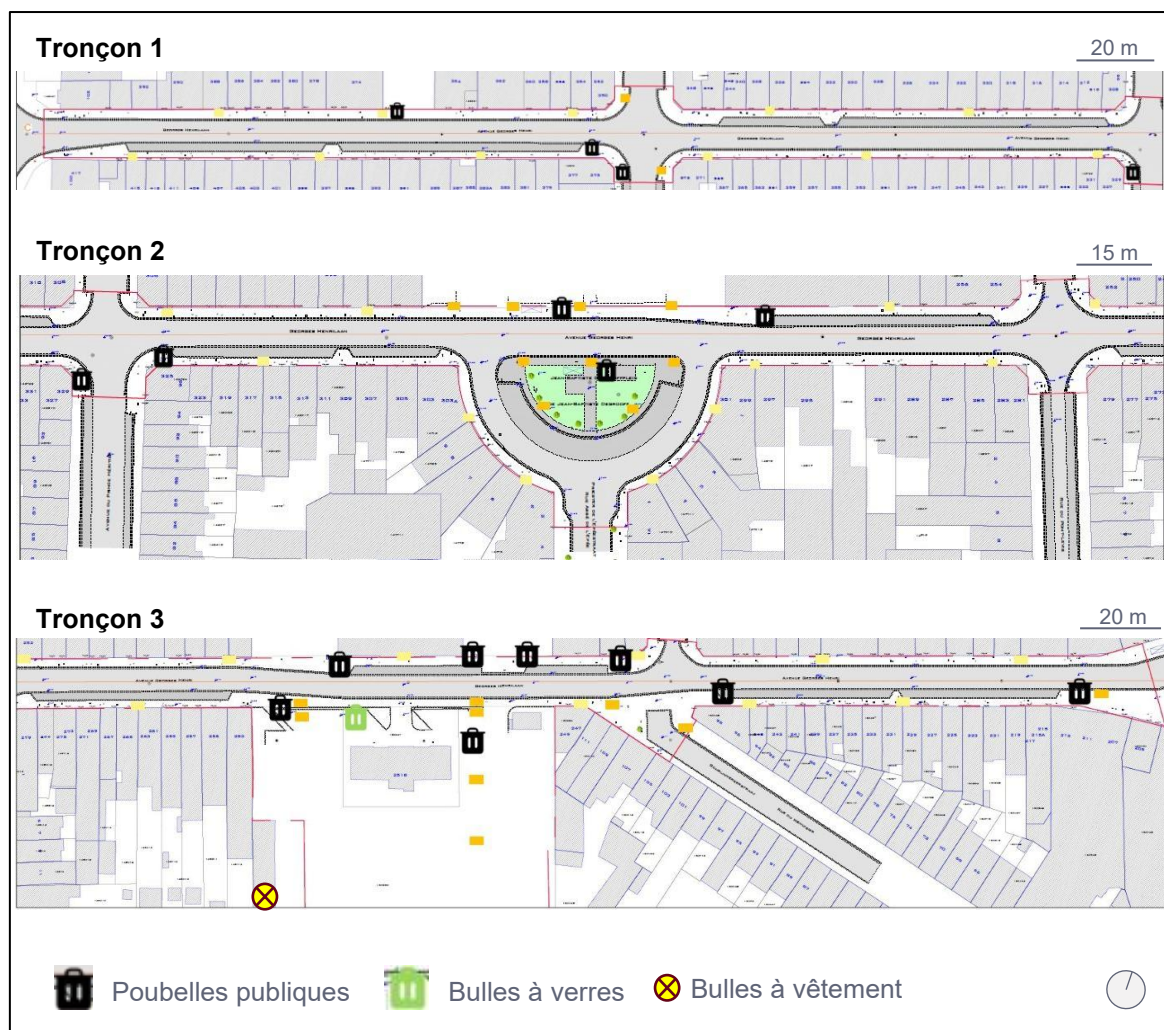


Figure 103 : Plan des aménagements pour les déchets en situation existantes (source : Demandeur)

La répartition des poubelles publiques est assez homogène avec néanmoins quelques lacunes au niveau du carrefour avec la moyenne ceinture (ouest du tronçon 1), et au niveau du carrefour avec la rue du Pont-Levis.

Les poubelles sont d'un type uniforme sur toute l'avenue, avec le modèle présenté sur la photo ci-dessous :



Figure 104 : Modèle des poubelles existantes (source : photo Stratec, décembre 2025)

La collecte des déchets pour les riverains de la rue s'effectue le mardi soir à partir de 20h pour tous les sacs (blanc, jaune, bleu, vert et orange) par Bruxelles Propreté. Précisons que depuis 2024, la commune de Woluwe-Saint-Lambert a décidé d'imposer progressivement l'usage de poubelles rigides pour les déchets organiques (sacs orange) et les déchets résiduels (sacs blancs) sur l'ensemble de son territoire. Les commerçants doivent avoir un contrat particulier pour la collecte de leurs déchets.

Les bulles à verre présentes devant le bâtiment Métairie ont une emprise assez importante comme présenté sur la photo suivante :



Figure 105 : Bulles à verre (source : photo Stratec, décembre 2025)

Situation ressentie

Concernant la propreté ressentie du quartier, les habitants de Woluwe-Saint-Lambert trouvent à 34% que les dépôts clandestins et détritiques trainant dans la rue n'est plutôt pas un problème dans ce quartier¹¹. En effet, l'avenue Georges Henri ne semble pas particulièrement sujette aux dépôts clandestins ou aux détritiques dans la rue.

Lors d'une visite sur site en décembre 2025, quelques dépôts clandestins ont été observés, mais la rue est globalement très propre.

¹¹ Source : « Moniteurs de sécurité 2024 » de la police fédérale pour Woluwe-Saint-Lambert.

7.11.3 ANALYSE DU PROJET

Les plans du projet ne précisent pas la localisation des poubelles projetées, ni le type. Le Demandeur a toutefois indiqué que les localisations existantes seraient maintenues car il n'y a pas de problématique liée aux déchets actuellement (éventuellement quelques poubelles seront supprimées).

En cas de remplacement au même endroit, il serait judicieux de prévoir des poubelles aux endroits lacunaires identifiés en situation existante, à savoir au niveau du carrefour avec la moyenne ceinture (ouest du tronçon 1), et au niveau du carrefour avec la rue du Pont-Levis.

À titre informatif, il est généralement conseillé d'avoir une distance entre 50 et 100 m entre chaque poubelle dans l'espace public.

D'autres poubelles pourront être ajoutées au niveau de la place J.B. Degroof, sujet à une fréquentation accrue compte tenu du nouvel aménagement, d'autant plus qu'il s'agit d'une zone génératrice de déplacements avec l'arrêt STIB et l'Institut Royal pour Sourds, Muets et Aveugles juste à côté.

Si des nouvelles poubelles sont ajoutées, une attention devra être portée à ce qu'elles soient toutes du même modèle que celles existant.

Les poubelles spécifiques (bulles à verre et à vêtements) au niveau de la métairie Van Meyel seront maintenues mais déplacées de quelques mètres et enterrées (voir en rouge ci-dessous), pour une meilleure intégration paysagère (et sonore).

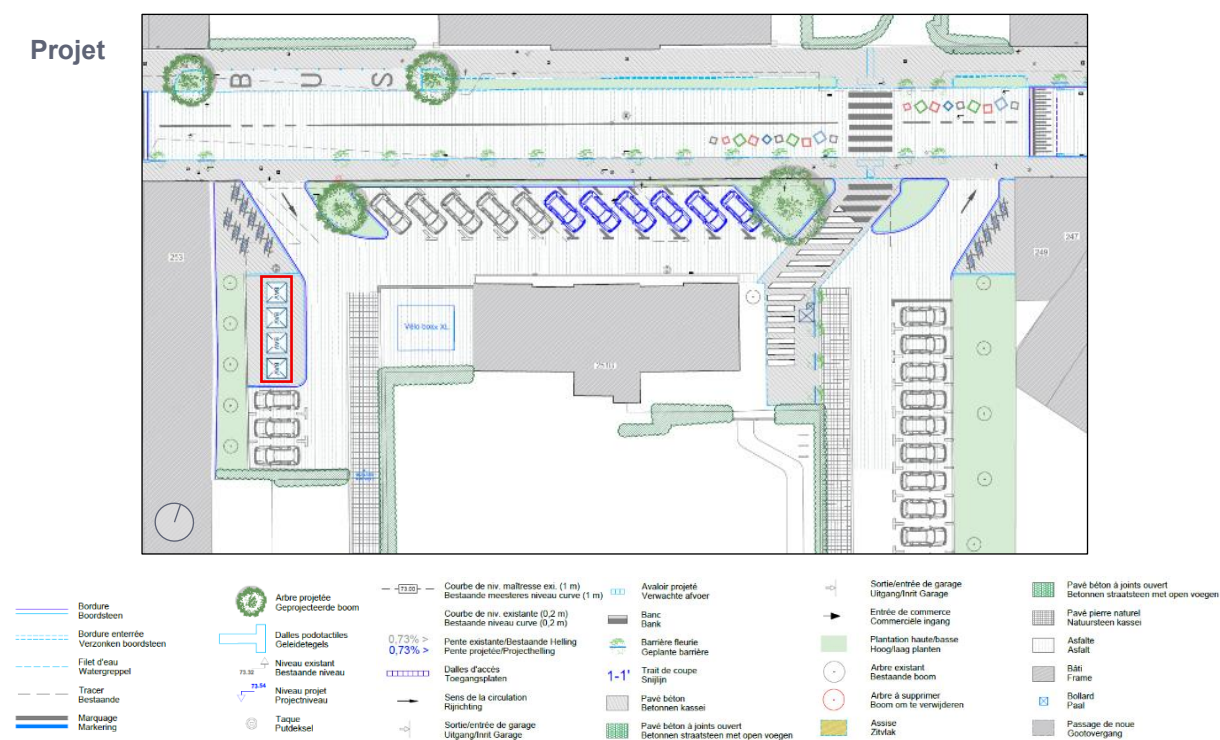


Figure 106 : Localisation des bulles à verre en situation de projet (source : Plan de la demande de PU)

7.12 Analyse du chantier

7.12.1 RAPPEL DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU CHANTIER

Le chantier est détaillé au point 5. Les éléments suivants résument les principales informations relatives au chantier.

Il est prévu que le chantier démarre à l'été 2027 et dure 2-3 mois chaque été pendant 3 à 4 ans, avec des travaux réalisés sur une zone de l'avenue Georges Henri à la fois (pas nécessairement les 3 tronçons présentés pour la description du projet). Pour rappel, ce planning sera dépendant des procédures en cours (négociation d'un accord, procédure de demande de permis, etc.). De plus, au stade du présent avant-projet, aucun marché n'a été attribué et aucun calendrier détaillé établi.

Le chantier se déroulera entièrement sur la zone du projet (emprise du chantier et stationnement des ouvriers / engins de chantier) et nécessitera donc d'empiéter sur l'espace public. Chaque phase de chantier aura une emprise concernée par les travaux, avec divers accès possibles au niveau des voiries perpendiculaires à la rue et depuis l'avenue Georges Henri elle-même.

Ce projet nécessitera peu d'évacuation de matériaux, car la topographie sera peu modifiée. Seuls les anciens pavés seront à évacuer, ainsi que de l'asphalte et quelques éléments de mobilier urbain.

Les matériaux à apporter sont ceux nécessaires à l'aménagement des trottoirs et de la chaussée (asphalte, pavés, ...), ainsi que le mobilier urbain et la végétation.

7.12.2 MOBILITÉ

Trafic routier

Le charroi attendu n'est donc pas connu, mais le phasage en différents tronçons permet de diviser l'impact du flux de camions sur la durée du chantier.

Le chantier impliquera des interruptions de circulations, qui ne sont pas encore connues à ce jour (interruption complète ou par demi-chaussée).

Modes actifs

Le chantier impactera les trottoirs et les voies cyclables (sur la chaussée) lorsqu'ils seront en travaux. Il sera donc nécessaire de correctement signaler l'accès et les cheminements pour les piétons afin de garantir leur sécurité. Pour les cyclistes et les piétons qui sont uniquement en transit via la zone de chantier, des déviations temporaires par les rues parallèles pourront être mises en place par une signalétique spécifique.

Transports en commun

Les lignes de bus seront impactées si la chaussée est totalement coupée, ou dans un sens en alternance. Aussi, il est préférable d'envisager de les dévier par les arrêts Gribaumont et Joséphine-Charlotte au sud (pour les lignes 27 et 80) et par les arrêts Mai et Levie au nord (pour la ligne 28).

Stationnement

Le chantier se faisant en voirie, il y aura des réductions temporaires de places de stationnement en voirie. Néanmoins, il est prévu que le chantier se déroule l'été, période où la demande en voirie est plus faible avec les congés.

7.12.3 URBANISME, PAYSAGE ET PATRIMOINE

Les perspectives visuelles, y compris des éléments patrimoniaux, seront fortement impactées par le chantier, mais sur un temps court de quelques mois estivaux. Entre 2 phases de chantier, les perspectives visuelles seront peu qualitatives puisque 2 types d'aménagements seront visibles (l'ancien et le nouveau).

7.12.4 DOMAINE SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

Le chantier se déroulant sur une avenue commerçante importante, des incidences sur les activités sociales et économiques alentours sont à prévoir.

L'impact principal sera pour les commerçants et les riverains. Néanmoins, en prévoyant le chantier sur des périodes estivales où moins de personnes sont présentes, les incidences sont réduites.

De plus, une compensation financière est prévue par la commune pour les commerçants impactés par des travaux. Il s'agit d'une prime à la relance de l'activité économique des commerces à l'issue de certains travaux publics, lorsque la commune est le maître d'ouvrage et que ces travaux ont nécessité l'interruption de la circulation automobile ou dans les transports publics dans au moins un sens de circulation pendant au moins 29 jours consécutifs¹². Le périmètre et la durée du chantier sont déterminés par le Collège des bourgmestre et échevins. La prime comporte un montant forfaitaire de 5 000 € par commerce et un montant complémentaire de 500 € par travailleur équivalent temps plein à durée indéterminée ou indépendant à titre principal travaillant au sein du commerce au premier jour du mois qui suit la fin du chantier. La demande doit être adressée au plus tard le 1^{er} jour du 6^e mois qui suit la notification de la date de réouverture à la circulation. Cette compensation permet de dédommager de manière équivalente les différents commerces du secteur, sans que cela ne soit proportionnel à la durée de la fermeture.

Les accès aux écoles seront perturbés sur un été, limitant l'impact pour les établissements scolaires.

7.12.5 ENVIRONNEMENT SONORE ET VIBRATOIRE

Les nuisances sonores durant la phase de chantier seront essentiellement liées aux engins de chantier (mobiles ou présents en permanence), aux outils et équipements de chantier, aux transports de matériel et aux travaux bruyants. Les bruits causés par les éclats de voix, les sirènes de recul et les bruits de chargements/déchargements des matières pourront également engendrer des nuisances sonores.

Les bâtiments concernés par des impacts sonores et vibratoires sont ceux situés tout au long de l'avenue et concernent des activités sensibles (habitations). La puissance acoustique des activités liées à un chantier étant estimée entre 95 et 115 dB(A), ces bâtiments situés à moins 50 mètres du chantier seront exposés un niveau de pression acoustique important. Dès lors, les engins ou équipements de chantier perturberont de manière significative l'environnement sonore actuel des activités riveraines de l'avenue Georges Henri. À noter que la réduction du trafic routier et de transports publics sur l'avenue réduira le niveau sonore ambiant.

Des bonnes pratiques de chantier doivent donc être adoptées par l'entreprise qui réalisera les travaux, afin de bénéficier d'équipements techniques récents moins bruyants.

7.12.6 SOL ET EAUX

Déblais de chantier

¹² Source : https://www.woluwe1200.be/app/uploads/2025/06/INF_Primes_2025_FR_web.pdf (page 11).

Il a été estimé que le projet ne nécessitera que peu d'évacuation de matériaux, avec peu de terres déblayées.

Selon l'article 4. §1^{er} et §2 de l'ordonnance sol (du 5 mars 2009 et modifiée par l'ordonnance du 23/06/2017), toute découverte de pollution du sol ou d'évènement susceptible d'entraîner une pollution du sol imminente, doit être déclarée. Suite à cela, une reconnaissance de l'état du sol devra être réalisée, accompagnée des mesures adéquates selon le type de pollution et le type de risques générés par cette pollution.

Risques de pollution

Les chantiers impliquent toujours un risque de pollution des sols et des eaux : risque de déversement et fuites d'huiles, de carburants ou d'autres substances chimiques plus ou moins dangereuses, issues des véhicules, des équipements de chantier, des opérations de chantier, etc.

Pour limiter les risques de pollution, certaines mesures doivent être mises en place :

- La vérification régulière de l'état des véhicules, équipements, citernes éventuelles du chantier.
- Le stockage de produits dangereux et/ou polluants devra obligatoirement se faire sur des ouvrages de rétention (vérification de la compatibilité des produits stockés sur le même ouvrage).
- Dans le cas d'un ravitaillement des engins de chantier à même le site avec une cuve mobile, les équipements suivants seront mis en place :
 - Kit de dépollution au sein du véhicule de distribution ;
 - Bac de rétention à mettre en place sous l'orifice du réservoir du véhicule.
- Mise en place de cuves rétentrices, protection imperméable des surfaces, dispositif de collecte des eaux éventuellement complété par un séparateur d'hydrocarbure.

Gestion des eaux

La profondeur de la nappe par rapport au niveau du sol varie de 14 à 24 m. Considérant cette profondeur importante et le fait que le projet n'implique pas d'ouvrage en sous-sol (uniquement les fondations et la noue), l'écoulement des eaux souterraines sera donc peu impacté par sa mise en œuvre.

Les eaux de ruissellement seront également impactées par l'implantation du chantier. En cas de présence d'effet barrière (obstacles) ou de risque de pollution des eaux par le chantier, les eaux de ruissellement devront être récoltées et filtrées afin d'éviter le ruissellement d'eau chargée en sédiments vers les fossés de récupération d'eau puis vers l'égout.

Stabilité du sol

Lorsque le chantier nécessite de modifier fortement le relief notamment par creusements, des phénomènes de stabilité, de tassement, d'affaissement ou de claquage peuvent survenir. Dans le cas de ce chantier, le relief de la zone est globalement conservé, ce qui diminue fortement les risques d'apparition de ce type de phénomènes.

Des risques de stabilité peuvent également être observés lors de l'utilisation de matériel de vibro-fonçage ou de battage, ou d'engins lourds et de grues. Pour ce chantier, seule la présence d'engins lourds pourrait impacter la stabilité du sol. Pour limiter les incidences, il sera demandé aux entreprises de vérifier les risques de tassements aux alentours.

7.12.7 FAUNE ET FLORE

Le périmètre de projet comprend peu de végétation existante et elle sera de toute manière remplacée par le nouvel aménagement. Des précautions sont néanmoins nécessaires au niveau de la végétation

des espaces privés (Aldi, Institut Royal des Sourds, Muets et Aveugles, école Van Meyel) et autour de la Métairie Van Meyel (arbres conservés).

Les mouvements de terre, les poussières, les vibrations et les bruits incombant aux engins de chantier auront un impact faible sur ces espaces verts et la faune qui y est présente, mais il convient, en raison du phasage du chantier, de veiller à ce que les éléments végétaux introduits lors des précédentes phases soient bien protégés et/ou nettoyés des poussières qui viendraient se déposer sur les feuilles.

7.12.8 ÊTRE HUMAIN

En général pour des chantiers en milieu urbain, la principale problématique aux abords de zones de chantier est l'absence de contrôle social, impactant ainsi la sécurité subjective et objective.

Dans ce cas présent, le chantier aura lieu uniquement en voirie, limitant cet effet négatif. Les points d'attention dans ce cas-ci sont donc :

- La sécurité de tous les modes sur le site ;
- Les risques d'accidents ;
- Les gênes aux usagers des bâtiments alentours.

Ces éléments sont traités ci-après de façon sommaire, car à ce stade du projet, les détails ne sont pas encore connus.

Sécurité des différents modes sur le périmètre impacté par le chantier

Pour rappel, sur le périmètre, les véhicules circulent à une vitesse faible (< 30 km/h) et des déviations devront être mises en place pendant les travaux.

Les véhicules générés par le chantier n'impliqueront pas de risques de sécurité pour les usagers du périmètre, mais les déviations pourront nécessiter davantage de signalétique dans les avenues parallèles pour sécuriser les usagers cyclistes et piétons.

Risques d'accidents

Sur le chantier, le Règlement Général pour la Protection du Travail doit être appliqué et respecté. Par ailleurs, les travaux devront être réalisés conformément à l'A.R du 25 janvier 2001 concernant les chantiers temporaires ou mobiles.

L'entrepreneur veillera à empêcher aux tiers l'accès au chantier conformément à l'article 8 de l'Arrêté du GRBC du 13 juillet 2013 :

« L'emprise du chantier est isolée, en permanence, des espaces réservés à la circulation des usagers actifs et des véhicules à moteur ».

L'entrepreneur appliquera également toute la signalisation nécessaire afin d'interdire l'accès aux personnes non compétentes et de garantir la sécurité de la circulation.

Les points d'attention pour la sécurité du chantier se trouveront sur les zones les plus proches de celui-ci, à savoir au niveau des différentes voiries donnant sur le périmètre de projet.

Information des riverains

Le manque d'information des riverains est la première cause de désagrément. L'incertitude quant à la nature du chantier, à sa durée et à ses périodes de travail est souvent la source de réclamations légitimes des riverains. Des actions de communication simples et efficaces pourraient être poursuivies par une personne responsable de la gestion du chantier. Par exemple :

- Un affichage clair au moyen de panneaux placés en bordure du chantier doit indiquer le descriptif des actes et travaux autorisés avec indication de la durée des différentes phases

de chantier, les numéros de téléphone des personnes de contact du Maître de l'ouvrage et/ou de l'entrepreneur ;

- Des « toutes-boîtes » doivent informer les riverains proches des chantiers de la durée présumée du chantier, des dates de travail la nuit et le week-end, des désagréments attendus de manière générale et de la possibilité de signaler des problèmes avec le chantier sur la plateforme Osiris.
- Un service « info riverains » est généralement disponible tout au long du chantier auprès des différentes parties prenantes. Dans le cas de ce projet, il s'agit de la commune de Woluwe-Saint-Lambert.
-

7.12.9 MICROCLIMAT

Le chantier n'aura pas d'impact durable sur le microclimat.

7.12.10 AIR

Types de travaux impactant la qualité de l'air

Les émissions de poussières, dues aux charrois du chantier, auront une incidence sur la qualité de l'air local. Ces émissions seront d'autant plus importantes si l'air ambiant est sec, ce qui est probable en période estivale.

Des poussières peuvent également être émises pendant les travaux de terrassement, la manutention du sable fin, des granulats et du ciment (matériaux pulvérulents) pendant l'approvisionnement, l'entreposage et le transbordement, et les activités de transport sur le chantier. Le chantier générera principalement de grosses poussières (avec un diamètre supérieur à 10 µm) et une petite quantité de fines poussières et d'aérosols¹³. Les grosses poussières se diffusent uniquement au niveau local et leur émission est limitée à un nombre d'activités spécifiques dans le temps et dans l'espace. Les grosses poussières sont présentes dans l'air parce qu'elles sont soulevées et dispersées par le vent.

Afin de limiter les nuisances dues aux poussières, l'entrepreneur devra prévoir des cuves de nettoyage pour les camions. À ce stade du projet, ceci n'a cependant pas encore été défini.

Par ailleurs, les engins de terrassement et de construction émettront localement et temporairement des polluants liés à la combustion de leur moteur.

Activités impactées par les émissions de poussières du chantier

Les activités commerçantes riveraines seront impactées lors du chantier. De même pour les logements donnant sur l'avenue ou ayant des fenêtres à proximité. Les équipements seront moins impactés pendant l'été puisqu'ils ne seront pas autant occupés qu'en période scolaire (uniquement par des stages par exemple).

7.12.11 ENERGIE

Le chantier n'aura pas d'impact sur l'énergie, excepté pour les consommations d'électricité et de carburant nécessaires pour le fonctionnement des engins de chantier (non quantifiables à ce stade).

¹³ Gaz comprenant des particules en suspension.

7.12.12 GESTION DES DÉCHETS

Déchets de chantier

Les déchets de chantier seront assez faibles, étant donné qu'il n'y a pas de déconstruction ni de déblaiement important. Les déchets seront triés par type et acheminés par les entreprises de travaux vers un centre de recyclage. Aucun déchet ou terre de chantier ne sera laissé sur la zone du projet.

Propreté dans le chantier

La propreté sur et autour de la zone d'intervention lors du chantier est importante aussi bien en termes de confort que de sécurité. Elle dépendra de la gestion des endroits de stockage des déchets et des mesures prises en vue de faire respecter la propreté (respect des lieux de stockage, élimination des boues, etc.).

Les déchets produits lors du chantier, tel les déblais, déchets des ouvriers, etc., pourraient s'accumuler et modifier le cadre visuel. Le tri et recyclage des déchets de chantier réduiront sensiblement cet impact visuel, étant donné que le chantier se déroule sur l'espace public.

Les camions du charroi peuvent produire des dépôts de boues sur les différents axes. Conformément à l'article 10 de l'arrêté du GRBC du 13 juillet 2013 : *l'emprise du chantier et tout ce qui s'y trouve ainsi que les palissades et les clôtures, sont nettoyés avec soin, de manière à ne pas laisser des souillures sur la voirie, lesquelles sont immédiatement supprimées sans détériorer ni obstruer les avaloirs*. Les principales voiries qui pourront être impactées par les boues des camions est le boulevard Brand Whitlock et l'avenue Georges Henri en elle-même. Pour compenser ces incidences, il sera imposé aux entreprises un nettoyage régulier des voiries avec une évacuation des déchets collectés.

Par ailleurs, les chantiers sont généralement des zones de déchets clandestins privilégiés. Néanmoins, le chantier se trouvant sur une zone urbaine bordée de commerces et d'habitations, il ne devrait pas être concerné par de type de nuisances.

En général, les entreprises de construction ont bien conscience des contraintes liées à la propreté publique et mettent en œuvre une multitude de mesures pour s'assurer de la propreté de leur chantier et des abords. Il s'agit par exemple :

- Récupérer, trier et évacuer régulièrement les déchets de chantier ;
- Stockage adéquate des matériaux et des déchets ;
- Nettoyage de la zone de chantier et des outillages ;
- Limitation des poussières grâce à une humidification.

7.13 Interactions entre les domaines

Il n'y a pas d'interactions significatives entre les différentes thématiques analysées.

8 MESURES MISES EN ŒUVRE POUR RÉDUIRE LES INCIDENCES

Le projet a été pensé de manière à limiter ses incidences sur l'environnement. Il jongle également avec des contraintes particulières qui sont :

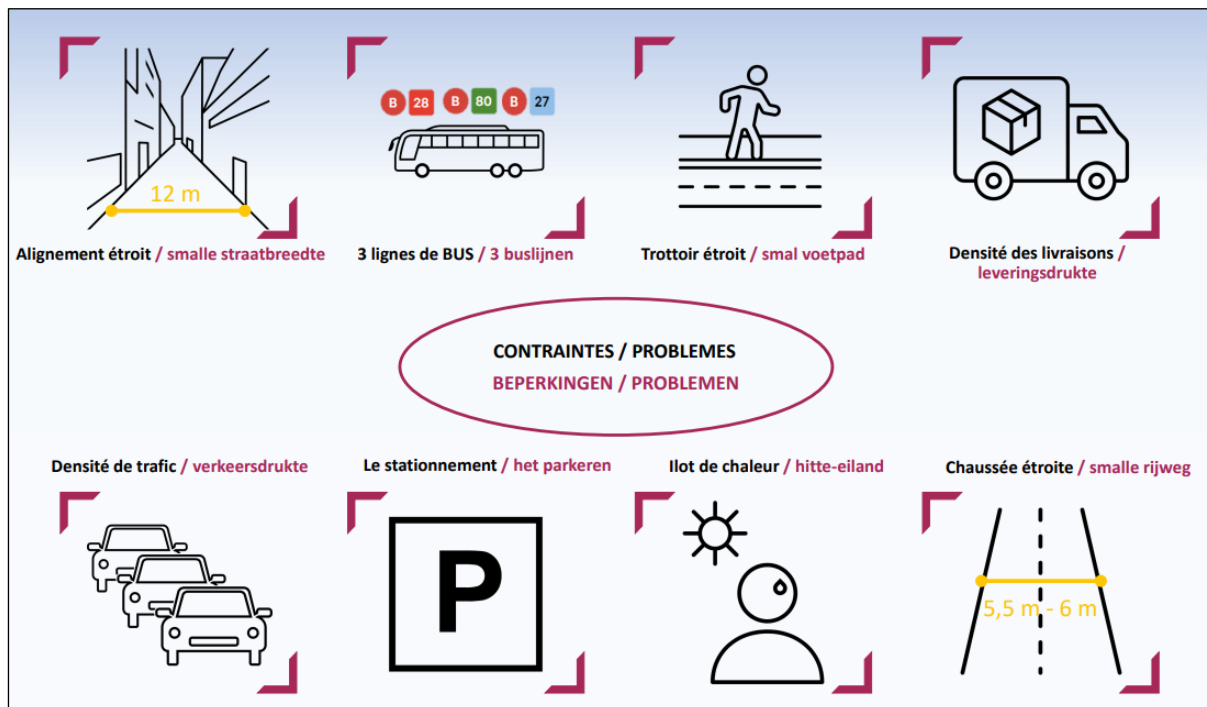


Figure 107 : Principales contraintes du périmètre de projet (source : réunion publique du 17/12/2025)

Les principales mesures portent sur la mobilité, la gestion des eaux, la flore et l'attractivité commerciale de l'avenue.

Concernant la **mobilité**, le projet vise le confort et la sécurité des usagers actifs tout au long de l'avenue. En raison de l'étroitesse de celle-ci et de la multiplicité des modes y circulant, le projet a été conçu pour optimiser le partage de l'espace disponible entre les modes, faute de disposer d'une largeur de rue suffisante pour satisfaire l'ensemble des besoins. La chaussée a été élargie à 6,3 m pour le croisement des bus STIB sans ralentissement excessif. La largeur minimale des trottoirs a été augmentée à minimum 1,7 m au lieu de 1,5 m. Pour les cyclistes, des places supplémentaires courte et longue durées sont prévues en réponse au caractère commerçant de l'avenue et de la proximité de logements et d'équipements scolaires. L'avenue ne constituant qu'une liaison « QUARTIER » dans le PRM, combinée à la présence de flux importants de bus et voitures, la piste cyclable reste suggérée uniquement, au moyen de chevrons. Le stationnement automobile est partiellement réduit afin de rééquilibrer les usages au profit des transports publics, des piétons et de la végétalisation, quasi inexistante aujourd'hui, alors que la demande en stationnement n'est pas saturée. Des dispositifs de ralentissement sont prévus, notamment au niveau des écoles, pour renforcer la sécurité routière.

Concernant la **gestion des eaux**, le projet a été conçu en considérant les contraintes importantes de terrain (pente et asphaltage) et d'aménagement paysager et routier. En effet, une grande superficie imperméable avec asphaltage est obligatoire pour le passage des véhicules pour une question de stabilité.

Le projet prévoit une infiltration des eaux pluviales dans plusieurs zones du projet, via des zones de stationnement semi-perméables et au sein de noues d'infiltration projetées sur la place J.B. Degroof. Le projet diminue le taux d'imperméabilisation de 96% à 89%, ce qui reste élevé mais cohérent avec le statut de voirie du périmètre. Le déploiement généralisé de la GIEP sur l'ensemble de la voirie est complexe et, par conséquent, mis en œuvre au niveau de la place J.B. Degroof uniquement (point bas, superficie disponible).

Concernant la **végétalisation**, le projet propose le développement de superficies végétalisées et la plantation d'arbres de haute tige isolés tout au long du périmètre, ainsi que l'aménagement d'une zone verte avec un plus grand nombre d'arbres. Cela réduira localement l'effet d'îlot de chaleur urbain, tout en permettant le développement de la faune et de la flore localement. Le projet contribue ainsi positivement aux maillages verts et bleus, mais dans une mesure limitée avec, en situation projetée, seulement 1 arbre tous les 19 m en moyenne sur le périmètre de projet.

Enfin, concernant **l'attractivité commerciale de l'avenue**, le projet a été conçu de manière à embellir l'avenue tout en lui donnant une unité architecturale propre, de manière à être identifiable par son revêtement de sol unique. Le réaménagement de cet espace public s'inscrit positivement dans la volonté de redynamiser le noyau Goerges Henri, en harmonisant l'avenue et en prévoyant un espace partagé polyvalent au niveau de la place J.B. Degroof. Les différents éléments du patrimoine bâti local, classé et inventorié, seront mieux mis en avant grâce au projet.

9 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

9.1 Objet de la demande

Le présent rapport d'incidences accompagne la demande de permis d'urbanisme introduite par la commune de Woluwe-Saint-Lambert, pour le réaménagement de l'avenue Georges Henri entre la moyenne Ceinture (boulevard Brand Whitlock) et le square Meudon.

La figure suivante localise le projet.



Figure 108 : Illustration du projet (fond de plan : BruGIS)

Ce réaménagement a pour objectif de pallier différentes faiblesses d'aménagements, comme le confort et la sécurité des usagers actifs, la gestion des eaux et la faible perméabilité de la zone et l'attractivité de l'avenue. Ainsi, un réaménagement façade à façade est prévu avec les ambitions suivantes :

- Proposer des trottoirs les plus larges possibles pour les piétons ;
- Élargir la chaussée à 6,3 mètres pour assurer le passage des bus ;
- Améliorer les conditions de circulation des cyclistes, bien qu'un aménagement cyclable linéaire en chaussée ne soit pas possible ;
- Augmenter la perméabilité de l'espace public (au minimum à 10%) ;
- Augmenter les éléments de végétation ;
- Assurer l'attractivité de la rue que ça soit pour les commerces et habitations ;
- Réduire l'offre en stationnement de 34%.

La demande de permis nécessite un permis d'urbanisme, accompagné d'un rapport d'incidences, justifié par le point 19 de l'annexe B du CoBAT : « *tous travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, et pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes.* »

9.2 Principaux éléments du projet

9.2.1 CHIFFRES CLES DU PROJET DU POINT DE VUE DE LA MOBILITE

Ce tableau résume les différents éléments du projet en rapport avec la mobilité :

Tableau 18 : Comparaison de la situation existante et du projet du point de vue de la mobilité

Objet	Situation existante	Situation projetée	
Largeur de la chaussée	entre 5,5 m et 6,00 m	6,3 m	Largeur augmentée pour la fluidité du trafic et des transports publics
Largeur des trottoirs	entre 1,5 m et 2,5 m	Entre 1,7 et 3,7 m	Largeur augmentée pour le confort des piétons et PMR
Largeur du stationnement	2 m	2 m	/
Nombre de places de stationnement	126	83	Réduction de 34% pour une meilleure répartition de l'espace pour les différents modes
Espaces de livraison	54 m	60 m	/
Places PMR	1	4	/
Arceaux vélos	33 arceaux = 66 places	46 arceaux = 92 places	+40%
Box vélo	5 places	20 places	

9.2.2 ACCESSIBILITÉ ET INCLUSION

Afin d'améliorer l'accessibilité à toutes les conditions physiques sur l'avenue, les normes et recommandations en vigueur ont été appliquées pour :

- Sécuriser les cheminements piétons (élargissement des trottoirs de minimum 1,7 m à 3,7 m, revêtements réguliers et confortables pour les usagers PMR, poussettes, en fauteuil roulant) ;
- Traiter les traversées et intersections (bordures systématiquement abaissées à 0 cm, installation de dalles podotactiles) ;
- Rendre accessible les équipements et commerces (maintien de places PMR, traitement des abords d'écoles par des zones sécurisées et apaisées, amélioration des arrêts de bus place J.B. Degroof) ;
- Inclure l'ensemble des usagers intergénérationnels (espaces de repos avec bancs adaptés, zones ombragées, parcours continus pour les personnes avec poussettes ou à mobilité réduite, espaces polyvalents pour divers événements) ;

9.2.3 REVÊTEMENTS ET IDENTITÉ DE L'AVENUE

La qualité et l'uniformité des revêtements participent directement à l'identité de l'espace public et leur choix est au cœur du projet afin de permettre les éléments précédemment cités (gestion des eaux pluviales, de marquage identitaire et de confort d'usage).

Le revêtement piéton est inspiré du caractère propre à Georges Henri, avec un matériau « signature » différenciant cet axe des autres espaces publics de la commune. Il s'agira de pavés béton multiformat (modèle Union de chez Ebema), mis en œuvre avec ou sans joints ouverts selon les zones et leurs usages. Il s'agit de pavés résistants et durables dans le temps, de surface régulière limitant les vibrations et existants en modèle à joints ouverts pour les zones où une désimperméabilisation ponctuelle est possible.

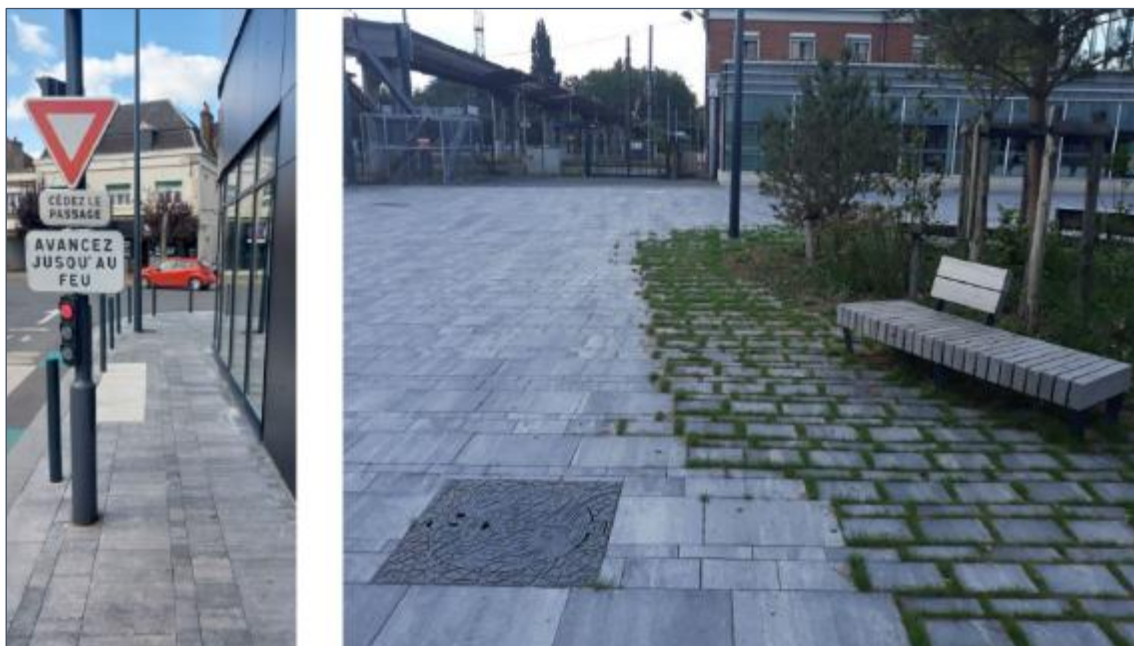


Figure 109 : Pavés types choisis pour l'avenue (source : Demandeur)

Ce type de revêtement permet d'avoir une cohérence tout au long de l'avenue tout en permettant des variations là où cela est nécessaire.

9.2.4 GESTION DES EAUX PLUVIALES ET DESIMPERMEABILISATION

L'effet d'îlot de chaleur urbain étant particulièrement marqué sur l'axe concerné par le projet, les enjeux de gestion des eaux pluviales et de perméabilisation des espaces publics sont importants ici.

En se basant sur les recommandations du manuel Espaces Publics d'Urban.Brussels, le projet cherche à mettre en œuvre 10% de surfaces perméables.

Pour ce faire, le projet s'appuie sur 3 types de gestion :

- Zones de stationnement semi-perméables (dalles béton à joints ouverts).
- Fosses de plantation au niveau du trottoir : par un jeu de pente, elles recueillent les eaux pluviales provenant du 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 mise en place de dispositifs de GIEP (Gestion Intégrée des Eaux Pluviales) a été étudiée mais les contraintes de l'avenue (dont la topographie exigeante) la rendent complexe à mettre en œuvre. L'avenue figure en effet parmi les axes les plus difficiles à déconnecter du réseau d'égouttage, sauf au niveau de la place J.B. Degroof, classée comme potentiel « moyen » pour la GIEP.

Dès lors, un focus GIEP est projeté sur cette place. En effet, la place présente une topographie favorable (point le plus bas de l'avenue) où les eaux de ruissellement convergent naturellement depuis les deux extrémités du périmètre de projet. De plus, cette place revêt un emplacement stratégique en raison de sa centralité et de sa typologie en arc de cercle.

C'est pourquoi le projet y aménage de larges surfaces (semi-)perméables pour renforcer la capacité d'infiltration locale.

Les surfaces par type de perméabilité sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 19 : Tableaux des surfaces projetées par type de revêtement (source : Demandeur)

Objet	Situation existante	Situation projetée
Aire 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

9.2.5 VÉGÉTALISATION ET CONFORT CLIMATIQUE

Toujours dans l'optique de réduire l'effet d'îlot de chaleur sur l'avenue, la stratégie du projet intègre davantage de plantations, de manière significative compte tenu de l'absence totale de végétation sur le tronçon 1 et peu sur les tronçons 2 et 3 actuellement.

La sélection des essences s'est faite en fonction de deux critères principaux :

- « Les contraintes spatiales, notamment l'alignement réduit de 12 m, qui impose le choix d'arbres à couronnes relativement étroites [sauf au niveau des espaces plus ouverts comme la place J.B. Degroof]. »
- Leur résilience physiologique, garantissant une bonne adaptation aux conditions urbaines et aux évolutions climatiques. »

Tableau 20 : Tableaux des végétaux projetés (source : Demandeur)

Objet	Situation existante	Situation projetée
Aire d'intervention (m²)	14 664	14 664
Surface de pleine terre (m²)	533	895
Nombre d'arbres dans l'espace public (unité)	22	55
Fréquence moyenne d'arbre (unité/100 m)	3	7

9.3 Analyse environnementale

Mobilité

Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de déplacement de tous les usagers. Ce projet d'aménagement améliorera le confort, mais la redynamisation de l'avenue Georges Henri dépasse la seule question de l'aménagement. Ainsi si des flux supplémentaires liés à l'aménagement de l'avenue Georges Henri sont possibles, ceux-ci seront limités.

Les accès et circulations des véhicules automobiles aux abords du périmètre de projet resteront semblables à l'actuel. La chaussée est élargie à 6,3 mètres (contre 5,5 à 6 mètres actuellement) pour améliorer la circulation des transports publics et le confort de circulation des automobilistes. La vitesse de 30km/h est maintenue sur l'avenue Georges Henri et des dispositifs de ralentissement (plateau au niveau de l'école Van Meyel, couleurs sur le revêtement) sont aménagés pour augmenter la sécurité au niveau des équipements scolaires. La place J.B. Degroof est par ailleurs aménagée en zone de rencontre et est limitée à 20 km/h.

Le nombre de places de parking automobile sur le périmètre est réduit de 43 places (34%), de manière assez uniforme. Cette réduction est possible car, même si la demande est importante, elle n'est pas saturée. Elle est de plus nécessaire pour rééquilibrer les usages en voirie pour les transports publics et les piétons.

13 arceaux vélos sont ajoutés tout au long du périmètre de projet (33 en situation existante et 46 en situation de projet), pour permettre un stationnement de courte durée pour les visiteurs des commerces, logements et équipements de l'avenue et ses abords directs. Pour le stationnement longue durée, un box vélos XL avec 20 places au niveau de la métairie Van Meyel remplacera celui de 5 places existant. Le projet est conforme aux plans réglementaires et planologiques en vigueur, en répondant favorablement aux prescriptions et recommandations de ceux-ci, dans la mesure du possible compte tenu de la faible largeur de la voirie (12 m de façade à façade). En particulier, la STIB devra être contactée pour valider l'aménagement projeté au niveau de l'arrêt de bus Degroof (longueur du quai surélevé, largeur disponible, dimensions de l'abribus, ...).

Urbanisme, paysage et patrimoine

Le projet améliorera la qualité paysagère et urbaine du périmètre et de la perspective offerte grâce à la végétalisation de l'avenue et grâce aux nouveaux matériaux et mobilier urbain mis en œuvre. Une cohérence architecturale en ressortira et améliorera la lisibilité de l'avenue comme une entité à part entière, malgré les différences actuelles (en termes de commerces, etc.). Une charte relative aux enseignes serait bénéfique pour finaliser cette cohérence architecturale.

Au niveau des raccords du projet avec l'existant, la principale problématique est la transition de matériaux de revêtement de sol des trottoirs. En l'état, elles sont à préciser sur les plans.

Le choix de matériaux semblables rend cohérent le renouvellement de l'avenue, tout en permettant un confort de circulation accru pour les piétons. Le choix des pavés béton mis en œuvre avec ou sans joints ouverts selon les zones et leurs usages permet d'apporter une variation dans le design des espaces publics, tout en gardant une forte cohérence.

Sur le plan patrimonial, la Commission Royale des Monuments et Sites sera consultée (zone de protection). Les différents éléments du patrimoine bâti local, classé et inventorié, seront mieux mis en avant grâce au projet.

Le projet prévoit un réaménagement d'espaces publics, principalement en zone de voiries au sens du PRAS, et en partie sur une zone d'équipements. Le projet est conforme aux affectations du PRAS, ainsi qu'aux prescriptions. Il est également bien conforme au RRU, sauf pour 2 articles du titre VII (16 et 17) pour lesquels il doit être demandé des dérogations. Il s'inscrit positivement dans la volonté de redynamiser le noyau Georges Henri, comme indiqué dans le PCD communal, notamment en harmonisant les espaces publics le long de l'avenue.

Dans le cadre du manuel espaces publics d'Urban, le projet est concerné pour le patrimoine avec, entre autres, l'Institut Royal (pour lequel la valorisation de la place J.B. Degroof permet d'améliorer les abords du bâtiment).

Domaine social et économique

La convivialité du quartier est améliorée grâce aux aménagements paysagers projetés. Le projet aura un impact positif sur l'ensemble des activités de la zone d'étude (commerces, logements, TC, équipements).

L'amélioration de la convivialité de l'avenue et notamment de ses trottoirs uniformisés et végétalisés contribuera à renforcer l'attrait pour les commerces existants compte tenu du fait que la majorité des chalandes habitent le quartier et y viennent à pied. L'espace public réaménagé au niveau de la place J.B. Degroof y contribuera tout particulièrement (marché de Noël, braderie, ...).

Le périmètre de projet conserve son statut communal et restera entretenu par les services de la commune.

Les coûts d'investissement du projet sont estimés à 6 millions d'euros à la charge de la commune de Woluwe-Saint-Lambert.

Sol et eaux

Le projet s'inscrit en zone à la topographie marquée dont le point bas (correspondant à la place J.B. Degroof) est concerné par un aléa d'inondation faible à moyen. Le périmètre du projet présente un taux d'imperméabilisation existant à hauteur de 96% et la quasi-totalité des eaux pluviales qui y ruisselle est donc redirigée vers le réseau d'égouttage.

Le projet permet de diminuer le taux d'imperméabilisation à 89% en augmentant les superficies perméables de pleine terre (de 3,6 à 6,1%) et en implantant des superficies semi-perméables sur les surfaces de stationnement (de 0 à 5,1%). En totalisant 11% de surface perméable, le projet rencontre les objectifs du Manuel des espaces publics.

Le projet prévoit également d'améliorer la gestion des eaux pluviales via des dispositifs d'infiltration comprenant des revêtements semi-perméables sur les surfaces de stationnement et des fosses de plantation récoltant et infiltrant les eaux pluviales ruisselant des trottoirs. Le projet prévoit également l'implantation d'une noue d'infiltration sur la place J.B. Degroof qui permet de récolter et infiltrer les eaux pluviales provenant d'une superficie de 700m², dès lors déconnectée du réseau d'égouttage. Cette gestion permet donc de diminuer les eaux claires rejetées à l'égout ainsi qu'à réduire le risque d'inondation de la place J.B. Degroof.

Faune et flore

Les aménagements prévus intègrent davantage de plantations, ce qui favorise de meilleures perspectives visuelles et le développement de la faune et de la flore locales.

Cette plus-value esthétique est particulièrement perceptible au niveau de la chaussée avec l'ajout de 26 arbres. Au niveau de la place J.B. Degroof le projet prévoit la plantation de 13 arbres au lieu de 7 existants (qui seront abattus) et une strate herbacée. Les arbres de la Métairie sont conservés (14) et 2 supplémentaires sont plantés.

Au total le projet prévoit la plantation de 41 arbres, et avec les 14 arbres conservés, on observera un total de 55 arbres sur la zone.

Les essences retenues associent des espèces indigènes et des espèces non indigènes mais résilientes, choisies pour leur adaptation aux contraintes spatiales, urbaines et climatiques, ainsi que pour leur contribution à la diversité structurelle du couvert végétal.

L'intégration de strates herbacées et de dispositifs végétalisés tels que la noue renforce localement les habitats disponibles pour la faune urbaine et les insectes pollinisateurs, et participe à l'amélioration du fonctionnement écologique du site.

Le projet contribue ainsi positivement aux maillages verts et bleus à l'échelle locale.

Autres domaines

Sur les autres domaines environnementaux, le projet est également bénéfique.

- Bien que le projet n'ait pas d'impact significatif en termes de bruit, puisque le plus gros générateur de bruit de la rue, à savoir le trafic routier, reste inchangé en situation de projet, quelques améliorations pourront être perceptibles, comme la fluidité du trafic et la réduction

de la vitesse grâce à des aménagements spécifiques (plateau au niveau de l'école Van Meyel, dispositifs de couleurs sur la chaussée pour les 2 écoles, zone de rencontre au niveau de la place J.B. Degroof).

- Pour la thématique être-humain, le projet améliore la qualité de l'aménagement urbain et, par conséquent, contribue à améliorer le sentiment de sécurité subjectif sur l'avenue. En prévoyant des aménagements visuels et physiques au niveau des deux établissements scolaires de l'avenue, le projet améliore la sécurité routière des usagers sensibles. L'accès du SIAMU sera bien entendu toujours possible sur l'avenue et même facilitée avec l'augmentation de largeur de la chaussée.
- L'impact principal du projet sur le microclimat, bien qu'il soit assez faible, réside dans la réduction locale de l'effet d'îlot de chaleur grâce aux surfaces perméables et végétalisées.
- Le projet aura assez peu d'impact sur la qualité de l'air au niveau supra-local, tout en allant dans le sens de l'amélioration (fluidité du trafic induisant une réduction des émissions de GES et végétalisation)
- Du point de vue de l'énergie, à ce stade il est envisagé de remplacer les luminaires existants.
- Il en est de même pour les déchets avec la conservation des localisations des poubelles existante.

Chantier

Il est prévu que le chantier démarre à l'été 2027 et dure 2-3 mois chaque été pendant 3 à 4 ans, avec des travaux réalisés sur une zone de l'avenue Georges Henri à la fois (pas nécessairement les 3 tronçons présentés pour la description du projet). Pour rappel, ce planning sera dépendant des procédures en cours (négociation d'un accord, procédure de demande de permis, etc.). De plus, au stade du présent avant-projet, aucun marché n'a été attribué et aucun calendrier détaillé établi.

Le chantier se déroulera entièrement sur la zone du projet (emprise du chantier et stationnement des ouvriers / engins de chantier) et nécessitera donc d'empiéter sur l'espace public. Chaque phase de chantier aura une emprise concernée par les travaux, avec divers accès possibles au niveau des voiries perpendiculaires à la rue et depuis l'avenue Georges Henri elle-même.

Ce projet nécessitera peu d'évacuation de matériaux, car la topographie sera peu modifiée. Seuls les anciens pavés seront à évacuer, ainsi que de l'asphalte et quelques éléments de mobilier urbain.

Les matériaux à apporter sont ceux nécessaires à l'aménagement des trottoirs et de la chaussée (asphalte, pavés, ...), ainsi que le mobilier urbain et la végétation.

Le chantier concerne le réaménagement d'une chaussée de façade à façade. Il aura donc évidemment des incidences sur la mobilité et ce, pour tous les modes. Le chantier impliquera des interruptions de circulations véhicules, qui ne sont pas encore connues à ce jour (interruption complète ou par demi-chaussée). Les modes actifs seront également impactés avec des trottoirs impraticables et donc des déviations à prévoir. Enfin, l'offre en stationnement sera également réduite durant le chantier.

Ces impacts sur la mobilité auront des incidences sur les activités sociales et économiques de la rue, du fait de la réduction de l'accessibilité. C'est d'ailleurs pour réduire ces incidences que le demandeur prévoit un chantier par phase et durant l'été.

Le chantier aura des incidences temporaires et localisées, mais assez importantes, principalement liées aux bruits, poussières et mouvements de camions. Ces nuisances concerneront toutes les activités et habitant des tronçons en chantier.

10 ANNEXE : SYNTHÈSES DES ÉTUDES CONCERNANT LE DEMANDE EN STATIONNEMENT DE L'AVENUE GEORGES HENRI

Une étude de la demande en stationnement et une enquête de rotation du stationnement ont été menées en 2020 par le bureau d'études STRATEC. L'étude de rotation de stationnement vise à évaluer et à caractériser le plus précisément possible la demande en stationnement. Les relevés en voirie ont été effectués toutes les heures, de 5h à 20h, le jeudi 05/03/2020 et le samedi 7/03/2020.

La figure suivante détaille l'offre en stationnement et les types de zones à l'époque des comptages. Précisons que les couleurs de zones ne sont plus les mêmes aujourd'hui.



	Bleu	Orange	Rouge	Total
Nombre d'emplacements	329	124	111	564
... dont classiques	241	107	99	447
... dont réservés	11	15	9	35
... dont accès carrossable	77	2	3	82

Couleur actuelle de zone bleu gris orange

Figure 110 : Synthèse de l'offre en stationnement sur le périmètre en 2020 (source : Stratec)

Le périmètre étudié présentait un taux d'occupation globalement élevé tout au long de la journée, sans atteindre la saturation complète. De fortes disparités apparaissaient toutefois entre les zones réglementées : la zone rouge, et dans une moindre mesure la zone orange, dissuadent le stationnement de courte et moyenne durée, entraînant un report notable vers les zones bleues adjacentes. Ces dernières se rapprochaient de la saturation en continu, tant en semaine que le week-end, limitant fortement leur capacité à absorber une demande supplémentaire. À l'inverse, la zone rouge restait faiblement occupée en dehors des heures de pointe, avec un maximum de 80 % le jeudi en fin de journée et de 85 % le samedi en milieu de journée, des niveaux qui témoignent d'une absence de saturation mais d'un seuil critique proche, en particulier le samedi. La marge en stationnement demeure limitée à l'échelle du périmètre et souligne la vulnérabilité du secteur à toute augmentation de la demande en stationnement.



Figure 111 : Résultats des taux d'occupations pour le jeudi 05/03/2020 et le samedi 7/03/2020 (source : Stratec)

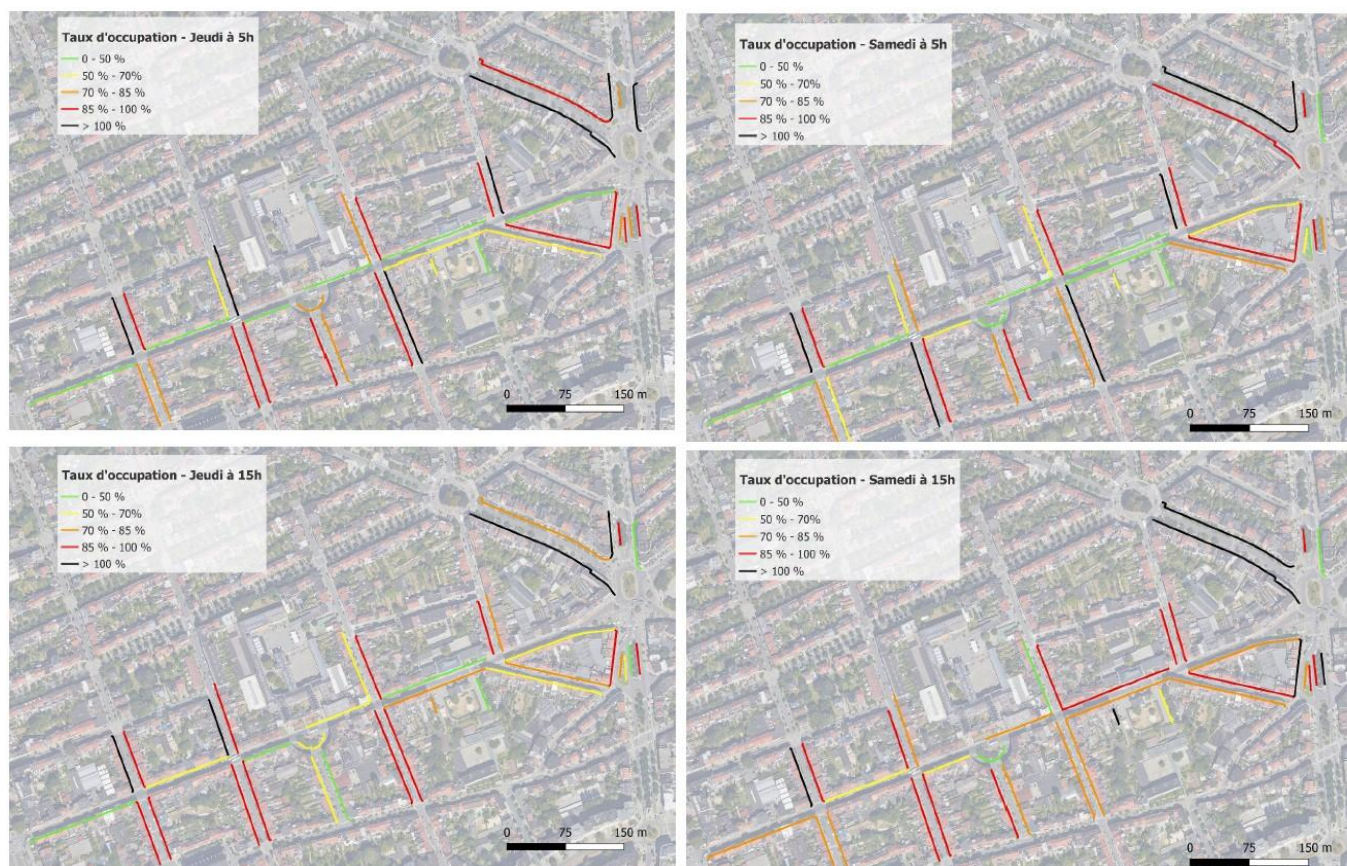


Figure 112 : Résultats des taux d'occupations par tronçons pour le jeudi 05/03/2020 et le samedi 7/03/2020 (source : Stratec)

Au niveau des taux de rotation, les résultats des relevés en semaine étaient les suivants :

- Sur tout le périmètre : Le taux de rotation est de 3.5 véhicules/places/15h, ce qui montre plutôt un usage de stationnement de longue durée.
- En zone bleue : Les taux d'occupation se situent entre 90 et 100% sans varier beaucoup tout au long de la journée. Le taux de rotation est de 3 véhicules/places/15h, montrant une prédominance du stationnement longue durée. Les usagers sont principalement des riverains mais également par les personnes réalisant leurs courses en journée (vraisemblablement afin d'éviter de payer les tarifs relatifs à la zone orange ou rouge).
- En zone rouge : Le taux de rotation est assez élevé, avec 5.4 véhicules/places/15h. Le stationnement de courte durée (< 2h) concerne plus de 60% des véhicules ayant stationnées en zone rouge. En semaine, la zone rouge est loin d'être saturée. À 5h du matin, seulement 50% des emplacements sont occupés. Un pic est cependant observé vers 19h avec un taux d'occupation de 82%. Il s'agit probablement des personnes réalisant leurs courses en fin de journée (supermarchés ouverts jusqu'à 20h).
- En zone orange : Le taux de rotation y est le plus faible avec 2.6 véhicules/places/15h. La zone possède des emplacements incitant plutôt à un stationnement longue durée.

Pour les résultats des relevés du samedi, les taux de rotation présentent les mêmes tendances que la semaine mais sont légèrement plus élevés pour les zones rouges et bleues. La zone orange présente un taux de rotation de 3.5 véhicules/places/15h. Ce taux de rotation est plus élevé que le jeudi, en particulier parce que le parking de la Métairie est plus utilisé le samedi que le jeudi et que celui-ci concerne plutôt de l'offre courte durée.

De plus, **Bruxelles Mobilité a aussi mené une campagne d'étude de la demande en stationnement en 2023**. La figure suivante détaille l'occupation du stationnement de 5 à 7h et de 20h à 22h, représentatif de l'occupation de nuit (à priori résidentielle), ainsi que de 10 à 12h, représentatif de l'occupation en journée au heures de travail.



Figure 113 : Occupation du stationnement en 2023 (source : <https://data.parking.brussels/>)

Sur base de ces données de 2023, les places de stationnements semblent globalement moins saturées dans la même zone d'étude qu'en 2020, autant le jour que la nuit, avec une saturation inférieure à 70% par endroit.

Finalement, le **bureau d'études Agora a aussi mené une étude de stationnement le jeudi 24 mars 2022 et le samedi 26 mars 2022 (commerces) sur 3 périodes distinctes de la même journée.**

- Matinée : entre 09h30 et 11h30 ;
- Après-midi : entre 16h00 et 17h30 ;
- Soirée : entre 20h30 et 22h00.

Et un samedi :

- Entre 10h et 13h.

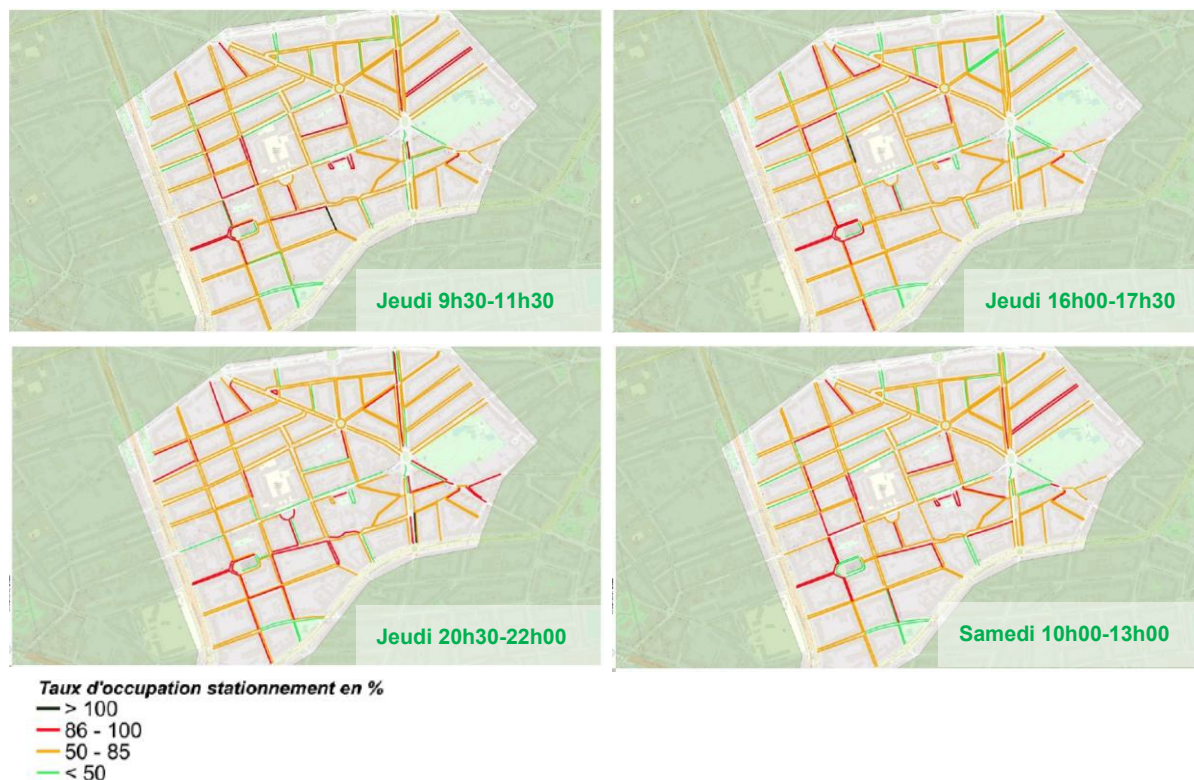


Figure 114 : Cartes de l'occupation du stationnement le jeudi 24 mars 2022 et le samedi 26 mars 2022 (source : AGORA)

Leurs conclusions étaient les suivantes : « Le taux d'occupation est de manière générale assez élevé dans l'ensemble du périmètre tout au long de la journée sans vraiment dépasser la limite des 85% où il devient difficile de trouver une place de stationnement. En semaine, les différentes zones réglementées n'ont pas un taux d'occupation clairement différencié. Les voiries en zone bleue sont proches de la saturation tout au long de la journée et il est un peu plus prononcé en soirée qui représente la demande des riverains. Toutefois le samedi, la zone rouge de l'avenue Georges Henri a un effet de report dans ses perpendiculaires surtout que la zone bleue n'est réglementée que du lundi au vendredi. Ce report induit une saturation dans les premiers tronçons des voiries perpendiculaires à l'avenue mais pas au-delà. La zone rouge, de l'avenue Georges Henri, est plus fortement occupée le matin, le soir et le samedi matin, et paradoxalement plus faiblement en soirée à l'heure de pointe des courses. La demande en stationnement sur l'avenue Georges Henri est donc plus liée au personnel des écoles et des riverains, qu'à la demande liée aux commerces. Par ailleurs une étude réalisée en 2014 par Atrium montre que la part modale, des clients des commerces de l'avenue Georges Henri, est de 60% à pied, 38% en transport en commun répartis de manière équilibrée entre le bus, métro et Tram, seulement 16 % en voiture. Le commerce y est clairement local. »