



**ADMINISTRATION COMMUNALE DE SCHAERBEEK
GEMEENTEBESTUUR VAN SCHAARBEEK**

URBANISME & ENVIRONNEMENT
STEDENBOUW & LEEFMILIEU

Commission de concertation / Overlegcommissie
Réunion du lundi 10 février 2025 / Zitting van maandag 10 februari 2025

Avis / Adviezen

N.B. Les avis sont établis dans la langue de la demande de permis / De adviezen worden in de taal van de aanvraag opgesteld

BOULEVARD GÉNÉRAL WAHIS 262B	2
AVENUE MAURICE MAETERLINCK 2	7

BOULEVARD GÉNÉRAL WAHIS 262B

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/445=115//000

Objet / Betreft: Aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté EST du boulevard Général Wahis entre les carrefours Louvain et Léopold III.

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 26/12/2024 > 24/01/2025

Réactions / Reacties: 40

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

CONTEXTE

1. Considérant que le projet se situe en sur le territoire communal de Schaerbeek ;
2. Considérant que le bien se situe en zone d'espace structurant, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et en réseau viaire au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) ;
3. Considérant que toutes les voiries concernées par le projet sont reprises comme voirie « Auto Quartier », « Auto Plus », « Poids lourd Quartier », « Poids lourd Confort », « Transport public Quartier », « Transport public Plus », « Piéton Quartier » ; « Piéton Confort » et « Vélo Quartier », « Vélo Plus » aux cartes de spécialisation des modes du Plan Régional de Mobilité (PRM) « Good Move » ;
4. Considérant que le tronçon concerné est adjacent à deux projets suivants :
 - 1) l'aménagement d'une piste cyclable le long de la latérale Est des boulevards Lambermont et G. Wahis – permis d'urbanisme octroyé (réf. 15/PFD/1838375) ;
 - 2) le réaménagement du rond-point Meiser – demande de permis d'urbanisme actuellement en cours d'instruction (réf. 15/PFD/1906525) ;

OBJET :

1. Considérant que l'objet de la demande est le suivant :
 - 1) aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté Est du boulevard Général Wahis entre les carrefours Louvain et Léopold III ;

PROCEDURE :

1. Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité en application de :
 - 1) la prescription 25.1 du PRAS : actes et travaux ayant pour objet la création de voiries et itinéraires des transports en commun,
 - 2) l'article 175/20 du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) : le projet est soumis à un rapport d'incidences au vu de l'Annexe B - Enquête de 30 jours ;
1. Considérant que la demande est soumise à rapport d'incidences en vertu des rubriques suivantes de l'Annexe B du CoBAT :
 - 1) application de l'article 175/15 du CoBAT : le projet est soumis à un rapport d'incidences :
 - 2) 19) tous travaux d'infrastructure de communication introduisant 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. Considérant que la commune de la Région de Bruxelles-Capitale concernée par les incidences du projet et dans lesquelles doit se dérouler l'enquête publique est :
 - 1) La commune de Schaerbeek ;
1. Considérant que, durant l'enquête publique qui s'est déroulée du 26 décembre 2024 au 24 janvier 2025, 40 réclamations ont été introduites ; que ces réclamations portent sur les aspects suivants :

Général :

- 1) La demande de participation à la commission de concertation ;
- 2) Le fait que le dossier n'était pas toujours accessible sur le site web ;

Urbanisme :

- 1) La réception positive du projet en termes de la sécurisation des cyclistes ; la continuité avec les différents projets et futurs travaux prévus dans le quartier ;
- 2) L'inquiétude concernant un certain nombre de lieux mal conçus et dangereux, bien qu'il s'agisse d'un projet globalement positif ;

Mobilité :

- 1) L'inquiétude que les véhicules stationnent sur la nouvelle piste cyclable ;
- 2) La demande de la création d'un véritable axe cyclable sur la moyenne ceinture ;
- 3) L'inquiétude concernant la suppression de zones de stationnement ;
- 4) L'inquiétude concernant la clarté visuelle de la séparation entre la piste cyclable et le trottoir ;
- 5) L'inquiétude concernant le manque de places de stationnement pour les PMR ;

- 6) La crainte de créer des embouteillages ; qu'une piste cyclable bidirectionnelle ne soit pas nécessaire ;
- 7) La demande d'extension de la bande cyclable rouge pour permettre à la circulation de rejoindre la contre-allée Léopold III ;
- 8) La demande de limiter au maximum l'installation de potelets ;
- 9) La demande d'étudier la possibilité une piste cyclable d'une largeur de 4 m ;
- 10) La demande de maintien de la largeur de 4 m de la piste cyclable jusqu'au boulevard Léopold III ;
- 11) La demande de rendre le début du plateau, l'accès du boulevard G. Wahis au boulevard Léopold III, parallèle à la piste cyclable ;
- 12) La demande d'étendre le marquage rouge au niveau de l'insertion des vélos depuis le boulevard Léopold III vers le boulevard G. Wahis ;

Environnement/Paysage :

- 1) La demande de plantations le long de la piste cyclable et au bout du boulevard Léopold III ;
- 2) La demande d'étude pour rendre le trottoir entre la piste cyclable et la chaussée semi-perméable ;
- 3) La demande d'intégrer des bancs ;
1. Vu l'avis du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) du 2 novembre 2024 (réf. T.2023.0263/2), favorable sous réserve du respect des conditions formulées au sein d'un avis précédent (avis du 27 avril 2023 - réf. T.2023.0263/1) ;
2. Vu l'avis favorable Vivaqua du 6 novembre 2024 ;
3. Vu l'avis de la STIB du 2 décembre 2024, favorable à la condition d'élargir la bande de circulation de droite (en direction du Boulevard Léopold III) afin d'atteindre 3,25 m de large ;

SITUATION EXISTANTE :

1. Considérant que le périmètre de la demande est composé de voiries régionales et communales ;
2. Considérant que cette portion du boulevard Général Wahis présente le profil de voirie suivant :
 - 1) un trottoir d'environ 2,6 m de large, constitué de dalles de béton 20 x 20 cm dans un état correct ;
 - 2) une piste cyclable unidirectionnelle d'une largeur variable (1,8 m du côté de la chaussée de Louvain et 1,2m en amont, à hauteur de l'intersection avec le carrefour Léopold III), constituée de dalles de béton 20x20 cm et accompagnée d'une zone tampon de 0,8 m ;
 - 3) une bande de stationnement de 2,3 m de large ;
 - 4) trois bandes de circulation d'environ 3 m de large chacune (la dernière se transformant en bande de tourne-à-droite à hauteur du boulevard Léopold III) ;
 - 5) la berme centrale (située en dehors du périmètre d'intervention) ;
1. Considérant que trois bandes de circulation sont donc implantées sur le tronçon ; que la dernière bande devient une bande de tourne-à-droite à l'approche du carrefour Léopold III, laquelle est empruntée par les transports en commun (ligne de bus 63 [Gare Centrale - Cimetièrre de Bruxelles], à une fréquence estimée à 10 bus/h) ;
2. Considérant que la voirie présente l'offre suivante en matière de stationnement vélo :
 - 1) 2 arceaux vélos du côté du n° 280 boulevard G. Wahis ;
 - 2) 3 arceaux vélos à l'intersection entre le boulevard G. Wahis et le boulevard Léopold III ;
1. Considérant que l'offre en stationnement motorisé correspond à 30 emplacements en voirie, répartis comme suit :
 - 1) 11 emplacements réglementés ;
 - 2) 19 emplacements non-réglémentés ;
1. Considérant qu'aucun emplacement pour les personnes à mobilité réduite (PMR), pour la recharge électrique, pour taxis ou pour voitures partagées n'est relevé dans le périmètre d'intervention du projet ;
2. Considérant qu'il n'existe également pas non plus de zone de déchargement dans le périmètre ;
3. Considérant que l'éclairage existant est exclusivement constitué de quatre consoles le long de la traversée Est-Ouest du boulevard G. Wahis ; qu'une étude d'éclairage a été versée au dossier ; que, toutefois, le bilan de puissance de l'installation de l'éclairage public sur le périmètre d'étude n'y est pas renseigné ;

SITUATION PROJETEE

1. Considérant que le projet de cette partie du boulevard G. Wahis présente les caractéristiques suivantes :
 - 1) un trottoir dont la largeur oscille entre 2,8 m et 3,73 m (côté chaussée de Louvain) ;
 - 2) une piste cyclable bidirectionnelle de 4 m de large, accompagnée d'une zone tampon supplémentaire de 0,8 m de large ;
 - 3) une bande de tourne-à-droite d'une largeur d'environ 3 m, dont l'étendue a été réduite (de 176 m à 92 m de long) ;
 - 4) deux bandes de circulation d'environ 3 m de large chacune ;
1. Considérant que les matériaux suivants sont prévus :
 - 1) des dalles de béton 20x20 cm pour la zone piétonne ;
 - 2) de l'asphalte couleur ocre pour la piste cyclable ;
 - 3) des bordures de séparation : bordures chanfreinées 4*16 posées entre la piste/rue cyclable et le trottoir ;
 - 4) des bordures en béton: à côté des voies de circulation ;
 - 5) les caniveaux en béton : entre les voies de circulation et la zone tampon ;
 - 6) des dalles podotactiles et des lignes-dalles de guidage (entre les passages piétons et les guides naturels tels que les façades des bâtiments) ;
 - 7) un abaissement des trottoirs est prévu à ces endroits (niveau 0 devant les traversées) ;
1. Considérant que les matériaux choisis répondent aux recommandations du « *Vademecum piéton en Région de Bruxelles Capitale* » en matière de revêtements des aménagements piétons ;

2. Considérant que l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté Est du boulevard Général Wahis, nécessite, entre autres :
 - 1) la réduction de la largeur de la bande de tourne-à-droite, sur une longueur de 75 m ;
 - 2) la suppression des 11 emplacements de stationnement réglementés et des 19 emplacements non-réglementés ;
 - 3) la modification du trottoir existant ;
1. Considérant que projet englobe également l'ajout des poteaux d'éclairage public sur le trottoir Est du boulevard G. Wahis entre la chaussée de Louvain et le boulevard Léopold III ;

OBJECTIFS :

1. Considérant que les objectifs poursuivis par le présent projet sont les suivants :
 - 1) fluidifier et sécuriser la circulation des différents modes actifs (piétons, personnes à mobilité réduite [PMR] et cyclistes) ;
 - 2) améliorer l'accessibilité et le confort du transport public et des véhicules motorisés ;
 - 3) améliorer le cadre de vie (suppression du stationnement non organisé devant les garages) ;
 - 4) assurer la continuité avec les futurs projets sur le boulevard Lambermont et la place Meiser ;

MOTIVATION :

Contexte urbain :

1. Considérant que le tronçon concerné par la demande est adjacent à deux projets, à savoir le projet d'aménagement d'une piste cyclable le long de la latérale Est des boulevards Lambermont et Général Wahis (partie Nord du présent tronçon), dont le permis d'urbanisme a été octroyé (15/PFD/1838375) et le projet de réaménagement du rond-point Meiser, actuellement en cours d'instruction (15/PFD/1906525) ;
2. Considérant que les plans du raccordement à l'intersection avec la place Meiser correspondent à la situation future envisagée et non à la situation de fait ;
3. Considérant que la demande de permis pour le projet Meiser est en cours d'instruction et n'a donc pas encore été octroyée ;
4. Considérant que la prise en compte de cette situation projetée non réglementaire ne permet en effet pas d'apprécier la qualité des raccords entre ces différents projets ; qu'il y a lieu de retravailler le projet, ainsi que ses raccords à son environnement, en conséquence ;
5. Considérant que le présent projet empiète en partie sur le projet de création d'une piste cyclable le long des boulevards Lambermont et Général Wahis (15/PFD/1838375), notamment au droit du carrefour boulevard Léopold III/Général Wahis ;
6. Considérant qu'il s'agit donc d'une modification partielle du projet autorisé (15/PFD/183875) ; que cela permet toutefois d'améliorer les raccords avec le projet autorisé, au bénéfice du confort des futurs usagers ;
7. Considérant que, outre ces deux projets spécifiques, l'environnement urbain est amené à être radicalement modifié dans les prochaines années ; qu'il est en effet nécessaire de tenir compte des projets de mobilité et de réaménagement d'espace public en cours (réaménagement du boulevard Reyers, projets d'espace public 'Médiapark' et 'Médiatram', etc.) ainsi que des développements immobiliers à venir (notamment au travers de la mise en œuvre du Plan d'Aménagement Directeur [PAD] 'Médiapark') ;
8. Considérant que le présent projet contribue à la mise en œuvre d'une continuité entre les aménagements récemment autorisés et futurs ;
9. Considérant, en revanche, que le morcellement de cet axe en différent(e)s (demandes de) permis d'urbanisme est susceptible de créer de la confusion et des incohérences lors de la mise en œuvre des projets en question ;

En termes de mobilité :

Mobilité piétonne :

1. Considérant qu'une petite portion du boulevard G. Wahis semble être omise dans la présente demande de permis, au niveau de l'intersection avec la rue Paul Hymans ;
2. Considérant qu'il s'agit d'une portion appartenant à une propriété privée ; qu'elle n'a donc pas été incluse dans le présent projet mais qu'il y a tout de même lieu de veiller à ce que les raccords entre l'aménagement proposé et cette zone n'entraînent pas de problèmes d'accessibilité (notamment pour les PMR) ;
3. Considérant à cet égard que des potelets sont présents en situation existante, entre la piste cyclable et le trottoir à hauteur de l'intersection entre le boulevard Général Wahis et la rue Paul Hymans ;
4. Considérant que la préservation de ces potelets est susceptible de créer des obstacles pour les différents usagers (dont les PMR) ;
5. Considérant que l'objectif des bornes est en premier lieu d'empêcher le stationnement sauvage et non de protéger les cyclistes ;
6. Considérant que le projet prévoit 3 potelets flexibles amovibles ;
7. Considérant qu'il y a lieu de limiter leur nombre au maximum ;
8. Considérant que le dispositif de dalles podotactiles à hauteur de l'intersection entre le boulevard Léopold III et le boulevard G. Wahis ainsi qu'à hauteur de l'intersection entre le boulevard G. Wahis et la rue Paul Hymans ne paraît pas complet ;
9. Considérant qu'il y a lieu de compléter le dispositif de dalles podotactiles et de veiller à ce qu'il respecte les normes en vigueur ;

Circulation et stationnement cyclables :

1. Considérant que le projet porte sur l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en lieu et place d'une simple bande unidirectionnelle ; que cela permet bien entendu d'améliorer et de sécuriser la circulation des vélos ;

- que le changement de matériau prévu (de pavés béton à piste en asphalte couleur ocre) renforce le confort des usagers ;
2. Considérant qu'une piste cyclable bidirectionnelle séparée, d'une largeur moyenne de 4 m, est prévue afin d'assurer la liaison avec la future latérale sur le boulevard Lambertmont ;
 3. Considérant que le « *Vademecum Vélo 'Aménagements cyclables séparés de la chaussée'* (tome 10) » édité par Bruxelles Mobilité recommande une largeur de 4 m pour les aménagements bidirectionnels prévu dans le cadre du 'Réseau Express Régional (RER) Vélo' ; que cette largeur est reprise dans la qualité des aménagements cyclables au PRM 'Good Move' pour les voiries « Vélo PLUS » ;
 4. Considérant que cette largeur est rétrécie à 3 m entre les carrefours Paul Hymans et Léopold III ;
 5. Considérant que la largeur de la piste est réduite à 3 m juste avant la rue Paul Hymans ; qu'au vu de l'importance des flux attendus qui bifurqueront sur le boulevard Léopold III, le maintien d'une largeur de 4 mètres jusqu'à ce croisement aurait été plus justifié ;
 6. Considérant toutefois qu'à partir de la rue Paul Hymans, la largeur de la piste est techniquement contrainte, d'une part, par le positionnement du plateau surélevé qui ne peut empiéter sur le boulevard et, d'autre part, par les limites du domaine privé (parcelle 426P8) ; que dès lors une largeur de 3 mètres pour le tronçon prévu entre le croisement Paul Hymans et le croisement Léopold III est acceptable ;
 7. Considérant que la piste cyclable est séparée du trottoir par une bordure en saillie, conformément aux normes en vigueur (cahier de l'accessibilité piétonne) ;
 8. Considérant que le panneau publicitaire JC Decaux, implanté à hauteur du n° 228 boulevard Général Wahis, représente un obstacle dans la trajectoire des cyclistes ; que ce dernier vient réduire ponctuellement la largeur de la piste cyclable ;
 9. Considérant à cet égard que la hauteur libre minimale au-dessus d'une piste cyclable doit être de 2,20 m (respect du Règlement Régional d'Urbanisme [RRU]) ; que les documents de la demande de permis ne permettent pas de confirmer que le projet respecte cet impératif et que la hauteur libre sous le panneau publicitaire est bien conforme ;
 10. Considérant qu'il y a donc lieu de prendre contact avec le propriétaire du panneau publicitaire afin de le déplacer et/ou le supprimer, et ce dans l'objectif d'améliorer la sécurité et le confort des usagers ;
 11. Considérant que 5 arceaux vélos sont supprimés au sein de la demande ; que la suppression des deux arceaux vélos côté chaussée de Louvain est nécessaire afin de maintenir une largeur de trottoir suffisante ;
 12. Considérant qu'une 'drop zone' est ajoutée dans la rue Paul Hymans, ce qui est bien entendu positif mais que, un seul arceau étant prévu, cette proposition ne permet pas de compenser la suppression projetée des arceaux existants ;
 13. Considérant que la suppression des 3 arceaux vélos du côté du boulevard Léopold III n'est pas justifiée ; qu'il y a lieu de préserver ces emplacements ou, si cela s'avère impossible, de proposer une compensation pour leur suppression (minimum 3 arceaux) au sein du même tronçon ;
 14. Considérant qu'il y a lieu d'intégrer des panneaux de signalisation en amont du carrefour entre la rue Paul Hymans et le boulevard Général Wahis (panneau de type F87-700 et M9) ainsi qu'un panneau de céder le passage pour les cyclistes venant de Paul Hymans et souhaitant se diriger vers le boulevard Reyers, en complément d'un marquage au sol adapté, et ce dans le but de prévenir les potentiels conflits entre usagers ;
 15. Considérant qu'une zone marquée d'un zébra orange est prévue sur la latérale du boulevard Léopold III, sans que cet aménagement ne soit expliqué ; que ce dernier ne permet potentiellement pas aux cyclistes de se déporter sans danger sur la latérale du boulevard Léopold III depuis le boulevard Général Wahis ;
 16. Considérant dès lors qu'il y a lieu, d'une part, de clarifier l'aménagement prévu au droit des n° 5 à 9 boulevard Léopold III (sur la latérale du boulevard Léopold III) et, d'autre part, de veiller à ce que cet aménagement n'engendre pas de conflits entre usagers ;
 17. Considérant que le projet ne prévoit pas de place de parking spécifiquement dédiée pour les véhicules de livraison et qu'aucun emplacement de stationnement pour taxi n'est prévu ; que 11 places de stationnement et 4 arceaux vélos sont supprimés ;

Transports en commun :

1. Considérant l'avis susvisé de la STIB du 2 décembre 2024, favorable à la condition d'élargir la bande de circulation de droite (en direction du Boulevard Léopold III) afin d'atteindre 3,25 m de large ;
2. Considérant que la STIB requiert donc une largeur supérieure à 3 m de large pour la bande de droite, nécessaire au bon fonctionnement de son service de bus ;
3. Considérant que, pour rappel, le boulevard Général Wahis est repris en voirie 'PLUS' pour les transports en commun sur la carte de spécialisation multimodale ; qu'il y a lieu de rendre leurs déplacements plus performants et, donc, d'étudier la possibilité de respecter les conditions de la STIB ;

Circulation et stationnement motorisés :

1. Considérant la pénurie de places de stationnement dans le quartier ;
2. Considérant que la demande entend supprimer 11 emplacements de stationnement réglementés et 19 emplacements non-réglés, soit un total de 30 emplacements, ainsi que réduire la longueur de la bande de tourne-à-droite ; que la circulation et le stationnement sont donc impactés par le projet ;
3. Considérant que, en ce qui concerne la suppression des emplacements de stationnement, un complément d'étude sur l'état des lieux sur le stationnement est joint à la présente demande de permis ; que cette étude est relativement succincte et prend en compte un périmètre d'étude large ;

4. Considérant que l'étude conclut toutefois à une absence d'incidences notables ;
5. Considérant, de plus, que la suppression de la bande de stationnement est nécessaire dans le cadre de la création d'une piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur suffisante pour répondre aux impératifs PRM 'Good Move' (catégorie « Plus » pour les vélos) ; que des emplacements sont préservés dans les rues adjacentes au périmètre du projet ainsi que de l'autre côté du boulevard Général Wahis ; que les incidences sont donc amoindries ;
6. Considérant qu'une analyse de l'impact généré par la réduction de la bande de tourne-à-droite a été versée au dossier ; que ce rapport recommande de prolonger au maximum ladite bande afin d'éviter les potentielles remontées de files ;
7. Considérant toutefois que la situation projetée et analysée au sein dudit rapport correspond au projet de réaménagement du rond-point Meiser, actuellement à l'instruction (15/PFD/1906525), et qu'aucun renseignement ne permet de vérifier que les données prises en compte sont bel et bien celles de la présente demande ;
8. Considérant qu'il serait dès lors souhaitable, d'une part, de vérifier que les données analysées sont effectivement celles de la présente demande (et adapter l'analyse le cas échéant) et, d'autre part, d'appliquer la recommandation de l'étude ou de prouver l'impossibilité technique de la suivre ;
9. Considérant que, pour rappel, les entrées de garage des habitations sises le long du boulevard devront être facilement accessibles, et ce même durant le chantier ;

En termes de végétation et de gestion des eaux :

1. Considérant qu'une surface minimale d'espaces végétalisés est prévue ;
2. Considérant que le boulevard Général Wahis est un axe structurant qui bénéficie pour la plupart des alignements d'arbres existants ;
3. Considérant que l'espace entre la voirie projetée et les façades permet une végétalisation partielle à cet endroit ;
4. Considérant que le demandeur souhaite ne pas augmenter les superficies d'espaces végétalisés en raison de la présence des accès aux garages des habitations sises le long du boulevard ;
5. Considérant que la superficie de pleine terre existante est remplacée par une végétation généralement privilégiée pour les toitures végétalisées extensives, et ce sur une superficie d'environ 100 m² ;
6. Considérant qu'il s'agit de l'unique zone végétalisée du projet ; que la qualité de l'aménagement n'est pas optimale (qualité paysagère et composition végétale) ; que le changement d'une zone de pleine terre en un dispositif de 10 cm d'épaisseur ne constitue pas une proposition correcte ;
7. Considérant qu'il y a donc lieu d'augmenter les superficies végétalisées, d'améliorer les qualités végétales de ces dernières (composition paysagère et végétale) et d'intégrer des espaces plantés de pleine terre ;
8. Considérant que l'imperméabilisation des sols et les problèmes d'inondation vont croissant en Région de Bruxelles-Capitale ; que la voirie se trouve à moins de 100 m d'une zone d'aléas d'inondation (risque faible) selon la cartographie réalisée par Bruxelles Environnement ;
9. Considérant qu'aucun dispositif de gestion des eaux n'est proposé ; que cet aspect n'est pas développé dans le projet et que, au regard des enjeux environnementaux actuels, cela n'est pas acceptable ;
10. Considérant qu'il y a lieu d'intégrer des dispositifs de gestion des eaux pluviales (dispositifs spécifiques, matériaux au sol adaptés, etc.), de compléter la demande par les analyses et documents nécessaires et, au besoin, de prendre contact avec le Service Facilitateur Eau de Bruxelles Environnement ;

En termes de mobilier urbain :

1. Considérant que le mobilier se compose des éléments suivants :
 - 1) des arceaux vélos placés suivant le modèle type utilisé sur les voiries régionales ;
 - 2) de l'éclairage public complémentaire sur l'entièreté de l'axe ;
 - 3) des poubelles publiques de type régional VBBGW à côté des passages piétons sur le côté Est de l'axe du projet ;
 - 4) des potelets flexibles amovibles placés sur les pistes cyclables à des différents endroits pour empêcher la circulation automobile ;
1. Considérant que des arceaux vélos (issus du catalogue de Bruxelles Mobilité), des poubelles (une seule selon les plans) et du mobilier d'éclairage sont prévus ;
2. Considérant qu'aucun banc n'est prévu et qu'il n'y a que quelques arceaux vélos dans le projet ;
3. Considérant qu'il est nécessaire de rendre cet endroit qualitatif pour tous les usagers et que la présence de bancs et d'arceaux vélo y contribue ;
4. Considérant qu'un ajout de poteaux d'éclairage est prévu sur le trottoir ; que la piste cyclable projetée est éclairée via 11 poteaux d'éclairage ; que le bilan de puissance est d'approximativement 253W sur l'ensemble du site ; qu'il s'agit d'une amélioration de la situation existante, puisqu'aucun éclairage n'est actuellement présent sur le trottoir concerné ;
5. Considérant l'avis susvisé du SIAMU du 2 novembre 2024, favorable sous réserve du respect des conditions formulées au sein de l'avis précédent daté du 27 avril 2023 ;
6. Considérant, au vu de ce qui précède, que le projet s'accorde aux caractéristiques urbanistiques et paysagères du cadre urbain environnant et n'est pas contraire au principe de bon aménagement des lieux ;
7. Considérant que le projet améliore le confort et la sécurité des usagers de l'espace public ; qu'il en améliore également la convivialité ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

- prévoir un alignement d'arbres dans la continuité et en lien avec le projet de boulevard Lambermont ;
- étudier la possibilité d'augmenter les zones plantées et les zones de revêtement semi-perméable et

- améliorer les qualités végétales de ces dernières (intégrer des espaces plantés de pleine terre) ;
- garantir la conformité avec la situation de droit du carrefour Meiser ;
 - mettre les traversées piétonnes en adéquation avec les besoins des usagers des modes actifs ;
 - compléter le dispositif de dalles podotactiles à hauteur de l'intersection entre le boulevard Léopold III et le boulevard Général Wahis afin qu'ils respectent les prescriptions en la matière ;
 - minimiser le nombre de potelets flexibles amovibles ;
 - augmenter le nombre de bancs répondant aux recommandations édictées par le « Cahier de l'accessibilité piétonne » ;
 - augmenter le nombre d'emplacements de stationnement vélo, conserver les arceaux existants du côté du boulevard Léopold III ou, si cela s'avère impossible, proposer une compensation pour leur suppression (minimum 3 arceaux) au sein du même tronçon;
 - assurer un raccordement correct et qualitatif avec le trottoir existant dans la rue Paul Hymans et assurer la continuité pour les piétons continuité (la partie qui a été exclue du permis) ;
 - veiller à ce que la zone de livraison au droit des n°5 à 9 boulevard Léopold III ne constitue pas un obstacle pour les cyclistes ;
 - intégrer des panneaux de signalisation en amont du carrefour entre la rue Paul Hymans et le boulevard Général Wahis (panneaux F87-700 et M9) ainsi qu'un panneau de céder le passage pour les cyclistes venant de Paul Hymans et souhaitant se diriger vers le boulevard Reyers, en complément d'un marquage au sol adapté ;
 - supprimer ou déplacer le panneau publicitaire à hauteur du n° 228 boulevard Général Wahis ;
 - prévoir la mise en place d'une gestion intégrée des eaux pluviales en privilégiant l'aménagement de surfaces végétalisées et perméables permettant l'infiltration, l'évapotranspiration, par le biais d'un dispositif d'infiltration végétalisé en plein air (noue, jardin de pluie, ...) ;
 - maintenir un maximum de places de stationnement et étudier des solutions de mutualisation avec les parkings des commerces situées à proximité ;
 - étudier la possibilité de respecter les conditions de la STIB ;
 - respecter les conditions du SIAMU.

AVENUE MAURICE MAETERLINCK 2

Demande de / aanvraag tot : **permis d'urbanisme**

Réf. / Ref.: 2024/438=141/000

Objet / Betreft: Réaménager l'avenue Huart Hamoir entre la place Princesse Elisabeth et le square Riga : aménager une piste cyclable marquée, modifier le profil de voirie, renouveler les revêtements, réaménager les arrêts de bus, réorganiser le stationnement, rénover et développer la plaine de jeux, abattre 10 arbres et en planter 13, développer les strates arbustive et herbacée, restaurer le petit patrimoine, aménager un espace scénique multifonctionnel et un espace de liberté pour chiens, renouveler l'éclairage, remplacer le mobilier urbain

Enquête publique / Openbaar onderzoek: 26/12/2024 > 24/01/2025

Réactions / Reacties: 42

LA COMMISSION ÉMET L'AVIS SUIVANT / DE COMMISSIE BRENGT HET VOLGENDE ADVIES UIT :

CONTEXTE LÉGAL :

1. Considérant que le projet se situe en réseau viaire, en zone de parc, en zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement (ZICHEE) et le long d'un espace structurant au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 03/05/2001 ;
2. Considérant que l'avenue Huart Hamoir est une voirie communale ;
3. Considérant que le Plan Régional de Mobilité (PRM) 'Good Move' classe le tronçon de l'avenue Huart Hamoir concerné en catégorie « Confort » pour la marche et en catégorie « Quartier » pour les autres modes ;
4. Considérant que l'avenue Huart Hamoir accueille et est traversée par un itinéraire cyclable communal (ICC) – avenues Sleeckx/Maurice Maeterlinck ;
5. Considérant que le périmètre d'intervention est repris en tant que « continuité verte » au Plan Régional de

Développement Durable (PRDD) ;

6. Considérant que l'arrêté du 5 juillet 2018 classe comme site une partie de l'avenue Huart Hamoir, entre la place Princesse Elisabeth et le square François Riga ;

OBJET DE LA DEMANDE

1. Considérant que le projet vise à réaménager l'avenue Huart Hamoir entre la place Princesse Elisabeth et le square Riga, à savoir :
 - 1) aménager une piste cyclable marquée,
 - 2) modifier le profil de voirie,
 - 3) renouveler les revêtements,
 - 4) réaménager les arrêts de bus,
 - 5) réorganiser le stationnement,
 - 6) rénover et développer la plaine de jeux,
 - 7) abattre 10 arbres et en planter 13,
 - 8) développer les strates arbustive et herbacée,
 - 9) restaurer le petit patrimoine,
 - 10) aménager un espace scénique multifonctionnel et un espace de liberté pour chiens,
 - 11) renouveler l'éclairage,
 - 12) remplacer le mobilier urbain ;

PROCÉDURE ET ACTES D'INSTRUCTION

1. Considérant que le projet est soumis aux mesures particulières de publicité pour les motifs suivants :
 - 1) application de la prescription 0.3 du PRAS : « Actes et travaux dans les zones d'EV (sauf code forestier) »,
 - 2) application de la prescription 25.1 du PRAS : « Création ou modification de voiries et d'itinéraires de transport en commun » ;
1. Considérant que le projet est soumis à l'avis de la commission de concertation pour les motifs suivants :
 - 1) application de la prescription 21 du PRAS (ZICHEE) : « Modification visible depuis les espaces publics sauf PPAS/Règl./Patrimoine »,
 - 2) application de l'article 207 §3 du CoBAT : « Bien classé ou en cours de classement depuis max 2 ans (art 235)»,
 - 3) application de l'article 237 du CoBAT : « Zone de protection d'un bien classé (actes et travaux modifiant les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci) » ;
1. Vu l'avis conforme favorable sous conditions émis par la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) en sa séance du 6 novembre 2024, libellé comme suit :

« La CRMS continue de se réjouir du projet de rénovation et de la restauration prochaine d'une majeure partie de cette belle avenue. Elle apprécie particulièrement les démarches entreprises pour mener à bien ce projet : première réunion de présentation, étude historique approfondie, comité d'accompagnement et demandes d'avis de principe.

L'Assemblée souscrit au choix de la période de référence « 1950 » pour les plantations et les aménagements, qui reflète tant la configuration d'origine des lieux que les adaptations qui y ont été apportées dans l'immédiat après-guerre.

Afin d'orienter au mieux le projet dans le respect du patrimoine, elle formule les conditions suivantes :

Voirie, profils et revêtements

La nouvelle version du projet persiste à matérialiser la zone 30 par des aménagements physiques en voirie, comme la surélévation des carrefours sur le pourtour de l'espace central ou la création d'avancées de trottoirs. Ces dispositifs, très présents visuellement, rompraient la fluidité du tissu viaire et obstrueraient les vues depuis les rues adjacentes à l'ellipse centrale. C'est pourquoi la Commission demande de formuler une solution qui maintienne la continuité visuelle des voiries, par exemple en ne changeant pas leur matérialité et en limitant la surface de l'élévation.

En termes de profil de voirie, le projet porte le stationnement automobile à hauteur des trottoirs. Cette configuration prévue sur l'ensemble du périmètre du projet implique le remplacement systématique des bordures de pierre bleue actuellement en place. Elle s'accompagne en outre de l'ajout de banquettes de 50 cm de large en gravier aggloméré entre les fosses d'arbres et les espaces de stationnement. Ces banquettes sont destinées à faciliter le débarquement des passagers tout en évitant le tassement des fosses de plantations.

La CRMS estime que le profil projeté introduit une forme urbaine étrangère à la typologie de la voirie et à la période de référence retenue. Elle demande de renoncer aux banquettes en gravier aggloméré, et d'implanter le stationnement au niveau de la chaussée, ce qui améliorerait l'écoulement des eaux de ruissellement et permettrait de conserver dans la mesure du possible les bordures de pierre bleue existantes.

L'Assemblée remarque en outre que le projet prévoit le remplacement du revêtement en pavés sciés de la place Princesse Elisabeth par un revêtement bitumineux. Bien que se trouvant en-dehors de l'emprise du site classé, la CRMS regrette ce changement de revêtement qui crée une rétrogradation paysagère par rapport à la situation actuelle, et plaide pour le maintien d'un revêtement pavé, qui peut tout à fait être adapté au charroi lourd.

Plantations

Concernant les plantations, plusieurs permis d'urbanisme ont déjà été délivrés pour l'abattage d'arbres en fin de vie et représentant un danger pour les usagers du site et de la voirie. La volonté du demandeur est de maintenir les essences déjà présentes en alignement à l'exception des Fraxinus en bas de l'avenue, qui sont victimes de la chalarose. Les essences proposées en remplacement sont le Quercus petraea et le Liquidambar styraciflua.

Le choix du Quercus petraea en remplacement de l'alignement de frênes dans le bas de l'avenue pose question. En alternance avec le Liquidambar et à inter distance égale à la situation actuelle, le Quercus risque à long terme de dominer le Liquidambar et d'avoir une canopée dense et étendue, ce qui risque d'ombrager fortement les façades de l'avenue côté

nord et empêcher la pousse de pelouse au pied de l'arbre. Les frênes possèdent un feuillage léger qui laisse passer plus de lumière. La CRMS demande de choisir une autre essence que le *Quercus petraea* avec un feuillage léger, par exemple le *Gleditsia triacanthos*.

Il est en outre prévu d'abattre huit tilleuls se trouvant dans la perspective axiale de l'avenue pour rouvrir les vues. Si les tilleuls en question sont sains, la CRMS ne souscrit pas à leur abattage, mais demande plutôt de ne pas les remplacer le jour où leur abattage sera requis. Dans l'intervalle, leur couronne pourrait être réduite de manière localisée afin de dégager la vue axiale.

Eaux de ruissellement

Il est prévu d'installer des fascines basses dans la partie centrale de l'avenue, en amont des plaines de jeux, sur les pentes engazonnées. L'objectif affiché est la diminution de l'érosion des pentes situées à cet endroit. Les fascines serviraient également à accueillir les feuilles mortes d'autres endroits de l'avenue. Les noues prévues dans la phase préalable et situées sur la pelouse centrale ont été supprimées et remplacées par une petite noue semi-circulaire en aval, au niveau des numéros 29 à 31.

La CRMS est défavorable à l'implantation des fascines dans le vertugadin central. Celles-ci porteraient préjudice à la lisibilité de cet « amphithéâtre » végétal, qui participe à la composition et à la mise en scène de l'espace central de l'avenue. Elle s'interroge également sur le rôle et la pertinence technique de l'unique noue projetée dans le bas de l'avenue. Elle préconise de profiler en creux les zones centrales engazonnées, afin de gérer la problématique de l'eau à l'échelle de l'axe.

Espaces de jeu

Les espaces de jeu sont présents depuis les années 1950 sous la forme de deux bacs à sable pour « grands » et « petits » enfants. Le projet vise à rester dans l'emprise actuelle de ces zones de jeux en actualisant les installations aux normes et exigences actuelles. Concernant la zone pour « grands enfants », le demandeur prévoit l'installation d'un grand dispositif circulaire surélevé qui suit les courbes et limites du bac à sable actuel.

La CRMS constate que le projet de plaine de jeu est en tout point identique à celui sur lequel elle avait émis un avis de principe. Pour mémoire, la Commission est défavorable à l'installation de la plaine de jeu monumentale prévue pour les « grands enfants » au droit de la zone centrale de l'avenue Huart Hamoir. Celle-ci représente une entrave de taille aux perspectives, et semble en contradiction avec l'intention du projet de revaloriser l'axe central de l'avenue.

Elle demande de revoir le projet pour proposer une plaine de jeu comportant des activités diverses et variées tout en évitant d'installer un volume de cette dimension à cet endroit. Elle préconise d'étendre la réflexion à l'ensemble du square central de l'avenue et de ne pas se limiter aux deux plaines de jeux et à leurs abords directs, ce qui permettrait éventuellement une meilleure répartition des infrastructures.

Concernant les cheminements, la CRMS ne s'oppose pas à l'utilisation de KoMex anthracite, pour peu que celui-ci ait une esthétique égale à l'asphalte actuellement en place.

Espace scénique et aire de liberté pour chiens

La forme de l'espace scénique adjacent au bunker situé dans le bas de l'avenue a été revue. La CRMS constate malheureusement que celui-ci demeure massif, et attire excessivement le regard. Il est également désormais prévu d'implanter derrière le bunker une aire de liberté pour les chiens de 600 m², délimitée par des haies d'un mètre 30. Pour la CRMS, ces aménagements s'ajouteront aux nombreux obstacles visuels déjà présents sur cette partie de l'avenue (signalisation, poubelles, bornes, canisite, potelets, arceaux), et entreront en concurrence avec la perspective axiale. Cette perspective historique constitue pourtant la structure axiale majeure de l'ensemble de la composition de l'avenue Huart Hamoir, et organise ses séquences scénographiques. Sa valorisation et sa préservation doivent être prises en compte comme un élément fondateur du projet et pour cela être bien étudiée et comprise : longueurs et largeurs, espaces principaux et secondaires, rapports de proportion, disposition des arbres (lignes droites ou courbes), éléments linéaires tels les chemins alternant avec des surfaces (pelouses en forme d'arcs et massifs de plantation), implantation des ornements, ... La CRMS demande donc de renoncer à l'installation de ces nouveaux dispositifs encombrant les vues, et de poursuivre l'effort de désencombrement des lieux » ;

1. Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Mobilité (réf. GA26-1702) daté du 13 novembre 2024 ;
2. Vu l'avis favorable sous conditions de Bruxelles Environnement, Division Autorisations et Partenariats (réf. SCH_AI_EP_HuartHamoir1) daté du 6 novembre 2024 ;
3. Vu l'avis favorable sous conditions du Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) (réf. T.2024.0776/1) daté du 2 novembre 2024 ;
4. Vu l'avis de Vivaqua (réf. IN1419661) daté du 6 novembre 2024 ;
5. Considérant que 42 réclamations ont été introduites à l'issue de l'enquête publique d'une durée de 30 jours, qui s'est tenue du 26 décembre 2024 au 24 janvier 2025, portant sur les aspects suivants :

Piétons :

- 1) regrette que le trottoir le long de la berme centrale soit réduit ; craint que les voitures en stationnement empiètent sur le trottoir ; propose que les lampadaires soient déplacés en stationnement afin de maintenir un passage libre plus large pour les piétons ;
- 2) estime qu'il ne s'agit pas réellement de trottoirs continus autour du parc Hamoir (matériau différent et passages marqués) ; la matérialité des trottoirs traversant ne devrait pas être modifiée ; de la même manière les traversées piétonnes ne devraient pas être marquées au sol ; la différence de niveau avec le reste de la chaussée doit être marquée ;
- 3) propose de réaliser un grand trottoir traversant surélevé à hauteur du square Riga ;
- 4) estime que les oreilles de trottoirs devraient être élargies au carrefour avec le square Riga (rayon de courbure plus

- faible pour les automobilistes) ;
- 5) demande d'ajouter un passage piéton en provenance des avenues Jean Jaurès, Sleenckx et Giraud afin qu'il y en ait un dans la prolongation de chaque trottoir ;
 - 6) salue la réalisation de traversées piétonnes élargies dans l'axe de la berme centrale ; estime qu'elles devraient toutefois être élargies davantage afin d'intégrer les lignes de désir des trottoirs ; signale qu'elles ne sont pas conformes au code de la route (dessins de ginko, lignes blanches discontinues) ;
 - 7) demande à ce que la face supérieure des pavés placés sur les trottoirs soit aussi plate que possible ; estime que le choix de pavés porphyres n'offre pas un niveau de confort suffisant ;

Cyclistes :

- 1) accueille positivement la création d'une piste cyclable séparée ; demande de réaliser des pistes cyclables séparées et surélevées ; demande de prévoir la piste cyclable dans le prolongement des trottoirs (inversion zone de stationnement / piste cyclable) ;
- 2) propose d'envisager la création d'une rue cyclable (au moins dans le sens descendant) ;
- 3) attire l'attention sur le fait qu'il existe des endroits accidentogènes où les bus peuvent facilement entrer en collision avec les cyclistes ;
- 4) propose de mettre la portion de rue autour du square Riga à double sens pour les vélos ;
- 5) demande le maintien de la traversée cycliste entre les avenues Sleenckx et Maeterlinck ;
- 6) demande de s'assurer que la signalisation du sens unique « excepté vélos » soit correctement mise à jour dans les deux directions ;
- 7) demande de prévoir à minima 1 emplacement de stationnement vélos cargo au bout de chaque dispositif de stationnement vélo classique ;
- 8) demande à ce que les arceaux vélos soient placés en zone de stationnement et non sur les trottoirs ;
- 9) s'oppose à l'ajout d'arceaux vélos supplémentaires, les arceaux existants étant sous-utilisés ;
- 10) estime que le stationnement vélo se trouve parfois fort près du cheminement des piétons ; les places de stationnement motos du côté de la place Princesse Elisabeth se trouvent dans la prolongation de la traversée piétonne ; des arceaux vélos sont placés au milieu des traversées piétonnes de la partie centrale du parc ;
- 11) demande à ce que l'offre en boxes vélos soit augmentée ; un des 2 boxes présents en face du n°75 n'est pas repris sur les plans de la demande ;
- 12) demande de prévoir une zone de stationnement pour la micromobilité ;
- 13) propose de déplacer la station Villo ! du square Riga dans une voirie adjacente ;

Stationnement :

- 1) demande de prévoir des pavés à joints ouverts en stationnement ;
- 2) demande de prévoir des emplacements de stationnement pour véhicules électriques ;
- 3) s'oppose à la suppression de places de stationnement ;
- 4) déplore le maintien du stationnement le long de la berme centrale (obstruction de la perspective et sentiment d'oppression pour les cyclistes) ;
- 5) s'oppose à la mise du stationnement au même niveau que le trottoir (empiètement des voitures sur l'espace piéton) ;
- 6) estime que les banquettes dans les fosses de plantations sont trop étroites pour permettre le débarquement des passagers ;
- 7) estime que le projet n'est pas assez ambitieux en terme de suppression de stationnement ;
- 8) demande à ce que des places soient réservées à des voitures partagées ;
- 9) Circulation
- 10) regrette que le trafic de transit puisse encore emprunter l'avenue alors qu'elle a un statut Auto « Quartier » ; la note explicative devrait contenir des chiffres sur le volume du trafic ;
- 11) propose d'ajouter des filtres de circulation pour empêcher d'utiliser l'espace central autour du parc Hamoir comme un grand rond-point ;
- 12) s'inquiète de la sécurité routière dans le quartier ; souhaite une diminution du trafic ;
- 13) propose le placement de coussins berlinois à hauteur des voiries qui débouchent sur le parc Hamoir afin de ralentir le trafic ;
- 14) estime qu'il manque d'éléments dans le dossier quant aux effets sur la circulation automobile ;
- 15)
- 16) s'interroge sur la nécessité d'abattre des arbres ; s'oppose à des abattages sauf si maladie ;
- 17) propose de remplacer les ginkgos femelles (sources de nuisances à cause des fruits) par des essences locales et mellifères ;
- 18) propose l'ajout de grilles ou de plantations adaptées aux pieds des arbres afin de dissuader les dépôts de déchets ;

Zone de jeux :

- 1) demande à ce que les 2 kiosques du square soient supprimés (repères de drogués, etc.) ;
- 2) demande à ce que le terrain autour des zones de jeux soit égalisé afin d'éviter la formation de flaques d'eau ;
- 3) demande l'installation de panneaux interdiction de fumer autour des zones de jeux ;
- 4) demande l'installation de panneaux explicatifs sur l'interdiction de laisser des déchets autour des poubelles et les sanctions ;
- 5) propose de supprimer les buissons autour des aires de jeux qui sont propices à l'accumulation d'ordures et de réunions de dealers ;

- 6) propose d'installer une table de ping-pong et une table de jeux d'échec ;

Divers :

- 1) demande à ce que des containers à verre enterrés soient prévus au niveau de la place Princesse Elisabeth ;
- 2) manque d'éléments dans le dossier quant à l'entretien ;
- 3) salue le travail de documentation et la réflexion effectuée ;
- 4) documents en ligne non accessibles pendant tout la durée de l'enquête ;

SITUATION DE DROIT ET DE FAIT

1. Considérant que le tronçon de l'avenue Huart Hamoir concerné par le projet relie la place Princesse Elisabeth au square François Riga ;
2. Considérant que l'avenue est dotée d'un terre-plein central arboré ; qu'elle présente une forme elliptique vers le milieu de son parcours, portant sa largeur de 60 à 120 m et formant un square traversé de chemins, orné de rocaillies et doté en son centre d'une aire de jeux pour enfants ; que, dans son dernier tronçon, l'église de la Sainte-Famille prend place sur le terre-plein, clôturant la perspective initiée par la gare de Schaerbeek ;
3. Considérant que la voirie et la zone de stationnement sont en asphalte ; que les trottoirs le long des façades comportent des dalles de béton (30x30 cm) en mauvais état et parfois des anciens pavés platine en grès d'origine belge ; que les trottoirs bordant la berme centrale verte sont en asphalte, tout comme les cheminements à l'intérieur de l'espace vert central (plaine de jeux) ; que la borduration des chemins du parc est constituée d'un alignement d'anciens pavés oblongs ;
4. Considérant que le manque d'investissement dans cet espace a conduit à un manque d'unité dans les revêtements de sol, seules les bordures en pierre bleue étant toujours d'origine ; que l'état de ces bordures est très variable en raison de l'usure et du soulèvement provoqué par les racines des arbres ;
5. Considérant que l'avenue Huart Hamoir est végétalisée dans son ensemble ; qu'elle se compose, dans ses parties rectilignes, de 4 alignements d'arbres (2 par sens de circulation) ; que le centre elliptique est également parsemé d'arbres, dont un certain nombre sont de taille conséquente ;
6. Considérant que l'état sanitaire général des arbres de l'avenue varie très fortement, certains spécimens nécessitant une intervention car ils pourraient représenter un danger ; que les enracinements traçants des *Prunus* et les *Ginkgo* gigantesques ont déformé le trottoir et déchaussé les dalles ; que l'alignement des *Fraxinus* dans le bas de l'avenue n'est plus très cohérent, dans le sens où de jeunes arbres ont été replantés à côté de très grands ; que certains sujets ont été très fortement élagués, le résultat étant que l'alignement originel n'est plus homogène et a perdu de sa superbe ;
7. Considérant que le reste des espaces verts est recouvert de pelouse avec, de temps à autre, une zone de plantations (arbustes, vivaces, etc.) ;

SITUATION PROJETÉE

1. Considérant que le projet prévoit de renforcer le statut de zone 30 de cette voirie via :
 - 1) l'aménagement d'avancées de trottoirs afin de sécuriser les traversées piétonnes,
 - 2) la réalisation de dispositifs ralentisseurs sur le pourtour de l'espace central (plateau ralentisseur),
 - 3) le rétrécissement des bandes de circulation afin de réduire la vitesse ;
1. Considérant qu'une piste cyclable marquée est aménagée dans chaque sens de circulation ;
2. Considérant que des trottoirs traversants sont prévus dans la continuité des cheminements piétons ; que de nouvelles traversées sont créées en suivant les lignes de désir usuelles ;
3. Considérant que les trottoirs le long des habitations sont constitués de pavés platines de porphyre de 15x15 cm ; que les trottoirs traversant au droit des avenues Giraud, Slecckx, Maeterlinck et Jaurès sont réalisés en béton de roulement discontinu ; que la surface supérieure colorée sera imprimée d'un motif de pavés en pierre naturelle ; que les trottoirs le long de la berme centrale sont en asphalte, comme tel est le cas actuellement ;
4. Considérant que le projet prévoit les voiries carrossables en asphalte, comme actuellement également ; que la piste cyclable marquée est réalisée en asphalte de couleur ocre ; que, au niveau de la place Princesse Elisabeth, le revêtement de la chaussée existant en pierre naturelle est remplacé par un revêtement en asphalte ;
5. Considérant que les 2 arrêts de bus de la STIB sont réaménagés selon les recommandations du Vademecum des arrêts de surface de la STIB ;
6. Considérant que le projet prévoit une réorganisation du stationnement et une diminution du nombre d'emplacements de 281 à 256, c'est-à-dire une différence de 25 places par rapport à la situation actuelle ; que les zones de parking sont prévues en pavés oblongs, issus du démontage de la voirie, à niveau avec les trottoirs ;
7. Considérant que le projet prévoit le développement d'une zone ludique qui regroupe une plaine de jeu mais aussi des zones à fonctions récréatives ;
8. Considérant que, dans le haut de l'espace ovale, le projet met en œuvre des promenades thématiques (jardin des insectes, jardin des 5 sens, ...) qui agrémentent, à la fois de manière paysagère et pédagogique, cette zone plus ensoleillée du square ;
9. Considérant que les chemins du square central et de la plaine de jeux sont prévus en KoMex de couleur anthracite pour s'associer avec la couleur du revêtement en asphalte de la berme centrale ;
10. Considérant que dans le bas de l'avenue est prévu l'aménagement d'un espace scénique multifonctionnel qui sert de point d'appel visuel vers l'avenue-promenade que constitue Huart Hamoir ; que cet espace a un rôle d'animation culturel destiné à accueillir du théâtre de rue et d'autres manifestations ;

11. Considérant qu'une aire de liberté pour chiens de 656 m² est également prévue sur les pelouses de la berme centrale ;
12. Considérant que, en termes de biodiversité, le projet prévoit l'agrandissement des fosses de plantation existantes en trottoir avec plantations vivaces et arbustives basses, ainsi que la densification des massifs arbustifs existants avec des essences indigènes dans les pentes ceinturant la plaine de jeux ;
13. Considérant que, en raison de la bonne santé des arbres d'alignement et de la cohérence sur le plan historique, le demandeur privilégie la conservation maximale des arbres de l'avenue ; que 8 arbres sont abattus (les *Tillia americana* entourant les bacs à sable de la plaine de jeux) ;
14. Considérant que la surface perméable est augmentée de plus de 20 % au niveau de la berme centrale, dans le parc et en trottoir, par l'aménagement de noues paysagères et de zone d'infiltration pour récupérer et infiltrer les eaux pluviales ; que le projet prévoit également des ouvrages de retenue naturelle des eaux (fascines) afin de réduire le lessivage du sol dans les talus ;
15. Considérant que le volet éclairage public prévoit une uniformité des installations à l'échelle du quartier inscrit entre la place Princesse Élisabeth, l'avenue Eugène Demolder et la chaussée de Helmet ; que l'installation projetée avenue Huart Hamoir est composée de 106 points lumineux, dont 46 réutilisent les crosses décoratives en place ;

OBJECTIFS DU PROJET

1. Considérant que les objectifs poursuivis par le projet sont les suivants :
 - 1) renforcer le statut de zone 30 de ces voiries par la réalisation de dispositifs ralentisseurs et l'aménagement d'oreilles de trottoirs,
 - 2) revitaliser cette importante promenade urbaine du début du 20^{ème} siècle,
 - 3) rénover et adapter cet espace public patrimonial en respectant ses caractéristiques historiques,
 - 4) préserver et rouvrir l'axe de perspective qui relie la gare de Schaerbeek à l'église de la Sainte-Famille,
 - 5) renforcer le caractère ludique du centre de l'ovale en revitalisant sa plaine de jeux,
 - 6) améliorer et sécuriser l'usage du vélo par la création de pistes cyclables marquées,
 - 7) préserver et entretenir les alignements d'arbres existants à long terme,
 - 8) améliorer les conditions de vie de la composante végétale dans l'avenue (agrandissement des fosses de plantation, développement de sa biodiversité),
 - 9) développer une politique de gestion des eaux pluviales dans l'espace ;

MOTIVATION

Aménagement

1. Considérant que le projet d'aménagement ambitionne de concilier les exigences patrimoniales, paysagères, de mobilité et d'attractivité ;
2. Considérant que le PRM 'Good Move' recommande pour le réseau Auto « Quartier » de limiter autant que possible le trafic de transit motorisé afin d'apaiser le quartier ; que le réseau Auto « Quartier » est notamment aménagé en zone 30, en zone de rencontre, en rue cyclable ou sous une autre forme d'aménagement apaisé ;
3. Considérant que la largeur actuelle de la voirie incite les automobilistes à pratiquer des vitesses excessives ; que la largeur de la bande de circulation sera réduite à 3,20 m ; que le projet aménage une piste cyclable marquée dans chaque sens de circulation ; que ces actions rencontrent les objectifs de réduction des vitesses et de sécurisation des cyclistes (surtout) en montée ;
4. Considérant que la zone 30 est matérialisée par des aménagements physiques, notamment la réalisation de dispositifs ralentisseurs sur le pourtour de l'espace central (plateaux ralentisseurs) aux carrefours avec les avenues Albert Giraud, Sleenckx, Maurice Maeterlinck et Jean Jaurès ; que ces dispositifs ralentisseurs sont prévus en revêtement béton imprimé coloré ; que, afin de sécuriser davantage les piétons et de garantir une continuité visuelle du cheminement, il aurait été opportun de réaliser des trottoirs traversants présentant un revêtement semblable à celui des trottoirs auxquels ils se greffent (même type de matériaux et couleur) et de supprimer le marquage des traversées (piétons prioritaires) ;
5. Considérant toutefois que, d'un point de vue patrimonial, la surélévation de l'ensemble de la chaussée autour du parc et la création d'avancées de trottoirs rompent la fluidité du tissu viaire et obstruent les vues depuis les rues adjacentes à l'ellipse centrale ; qu'il y a lieu de maintenir la continuité visuelle ; que, en conséquence, il y a lieu de supprimer les dispositifs surélevés au droit des carrefours entre l'avenue Huart Hamoir et les rues adjacentes ;
6. Considérant que le profil de voirie projeté introduit une forme urbaine étrangère à la typologie de la voirie et la période de référence retenue ; que ce profil implique le retrait des bordures en pierre bleue existantes ; que, dès lors, le maintien du stationnement au niveau de voirie permet de conserver le profil de voirie compatible avec la typologie et la période de référence ainsi que les bordures en pierre bleue ;
7. Considérant que la mise en place d'un revêtement bitumeux en lieu et place des pavés sciés en chaussée carrossable sur la place Princesse Élisabeth constitue une rétrogradation paysagère par rapport à la situation actuelle ; que l'emprise de la place Princesse Élisabeth est située en dehors du site classé ; qu'à ce titre l'avis de la CRMS n'est pas conforme sur ce point ; qu'au vu du passage quotidien de véhicules lourds, le revêtement en asphalte semble plus adéquat en termes d'entretien ; que le revêtement en asphalte contribue à diminuer les nuisances sonores liées au charroi ; que le choix de ce revêtement assure une continuité et une cohérence générale avec l'ensemble de la maille Huart Hamoir ; que le projet conserve toutefois le revêtement en dalles du parvis de la gare ;
8. Considérant que le SIAMU a remis un avis favorable sous conditions sur le projet ; qu'il y a lieu de s'assurer que, au droit des carrefours, les girations des auto-échelles du SIAMU soient possibles dans tous les sens de circulation

réglementaires ;

Piétons

1. Considérant que le revêtement pour les trottoirs doit être conforme au Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) et aux recommandations dictées par le « *Cahier de l'accessibilité piétonne* » ainsi qu'au standard requis pour le réseau piéton « Confort » ;
2. Considérant que le projet prévoit l'utilisation de pavés platines de porphyre (15x15 cm) en appareillage à joints alternés pour les trottoirs le long des façades ; que l'auteur de projet indique que la largeur et la profondeur des joints de mortier garantissent un niveau de confort optimal et que ce revêtement répond aux standards requis ; que les fondations doivent être renforcées au droit des entrées carrossables ; que les voies d'accès des garages doivent être au même niveau que le trottoir (absence d'inflexion du trottoir au droit des garages dont l'accès est néanmoins facilité par la mise en œuvre de bordures reprofilées, conformément à l'article 6 §2 du titre 7 du RRU) ;
3. Considérant dès lors qu'une attention particulière doit être apportée lors de la mise en œuvre des pavés platines de porphyre afin de garantir un niveau d'accessibilité et de confort d'usage optimal pour les cheminements le long des façades ;
4. Considérant, en outre, que le maintien d'un revêtement en pierre naturelle participe à la préservation des qualités patrimoniales de l'avenue classée ;
5. Considérant que les trottoirs le long de la berme centrale sont, quant à eux, réalisés en asphalte comme actuellement ; que ce revêtement répond aux standards élevés en matière d'accessibilité et de confort d'usage ;
6. Considérant que le projet rétrécit la largeur des bandes de circulation et aménage une piste cyclable marquée dans chaque sens de circulation ; que, malheureusement, ces mesures se font au détriment de la taille des trottoirs côté berme centrale ; que ces trottoirs, qui composent le centre de l'avenue-promenade, ont une largeur de 2,33 m (contre 3,73 m actuellement), qui est réduite ponctuellement par la présence des mâts des lampadaires ; que le stationnement s'opère au même niveau que le trottoir ; que des débordements sont à craindre ; que la largeur utilisable du trottoir pourrait en être davantage réduite ; que la suppression du stationnement côté berme centrale serait une solution afin de garantir une promenade large et confortable en partie centrale de l'avenue ;
7. Considérant que les cheminements actuels du parc Hamoir sont composés d'asphalte ; que ce matériau est dégradé et n'offre plus les qualités esthétique et paysagère escomptées ;
8. Considérant que, à cette fin, le demandeur propose du KoMex pour les cheminements du parc, et ce afin d'offrir un matériau qui dispose du même rendu que l'asphalte pour préserver les qualités patrimoniales et esthétiques du site ; que le KoMex est un matériau semi-perméable et semi-dur, ce qui permet d'améliorer l'infiltration des eaux de pluie tout en offrant un confort de circulation acceptable (tant pour les piétons que pour les vélos) ;

1. Considérant que l'avenue Huart Hamoir s'impose comme l'une des plus larges avenues-promenades de la capitale ; qu'il convient de conserver l'esprit de son aménagement tel qu'il a été pensé et d'en préserver sa conception initiale ; que le choix du KoMex constitue un bon compris, tant du point de vue patrimonial que pour les aspects écologiques/environnementaux et de mobilité, pour maintenir les axes de promenades du parc ;
2. Considérant que les avenues perpendiculaires au parc Hamoir (Jean Jaurès, Sleenckx et Giraud) ne disposent pas de traversées piétonnes dans la prolongation de chaque trottoir ; que cela induit un risque de traversées sauvages en direction du parc ; que dès lors il y a lieu d'étudier les possibilités de compléter les traversées piétonnes pour respecter les cheminements naturels à tous les croisements ;
3. Considérant que, au droit des traversées piétonnes, les bordures assurant la jonction entre le trottoir et le filet d'eau doivent être enterrées (bordure niveau zéro), conformément au « *Cahier de l'accessibilité piétonne* » ;
4. Considérant que les dispositifs podotactiles doivent également être conformes au « *Cahier de l'accessibilité piétonne* » ; que le placement de certains d'entre eux doit être revu (par exemple : celui près de la Place Princesse Élisabeth au niveau de l'*Express Press Shop* où la dalle de vigilance est au niveau de la fosse d'arbre ; ceux en berme centrale à hauteur des n° 50 et 51 ne renvoient vers aucune ligne guide (naturelle ou artificielle)) ;
5. Considérant que la localisation choisie pour le mobilier urbain ne peut entraver ou gêner le cheminement naturel des piétons, particulièrement des personnes mal - ou non-voyantes ; que, par exemple, certains arceaux vélos sont implantés dans l'axe des traversées en berme centrale où le piéton a naturellement tendance à se diriger en venant de l'allée centrale du parc ;
6. Considérant que, de par leur taille ou leur essence, les plantations ne doivent pas constituer un masque de visibilité envers les piétons qui s'appêtent à traverser à hauteur d'un passage pour piétons ;
7. Considérant que le projet prévoit un marquage de traversées piétonnes ponctué de dessin de feuilles de ginkgo ; que cela n'est pas conforme à l'article 76.3 du Code de la Route qui stipule que « *les passages piétons sont délimités par des bandes de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée* » ;
8. Considérant que le projet prévoit le placement de bancs ; que des points de repos (bancs, banquettes et sièges) sont importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu leur âge et/ou leur condition physique ; que ces points de repos doivent être accessibles et répondre aux recommandations dictées par le « *Cahier de l'accessibilité piétonne* » (25 % d'entre eux équipés de dossier et accoudoirs) ;
9. Considérant que l'éclairage public doit assurer des conditions d'éclairage correctes (sans ombrage), en particulier à hauteur des traversées piétonnes, et que les mâts ne doivent pas constituer un masque de visibilité ;

Cyclistes

1. Considérant que les bus empruntent l'avenue Huart Hamoir dans les deux sens de circulation ; qu'il y a lieu

- d'ajouter une ligne Sauwens pour sécuriser la piste cyclable marquée ; que, en mettant les zones de stationnement au même niveau que la voirie et en réduisant leur largeur à 1,80 m sans marquages, il est possible de récupérer les quelques centimètres nécessaires pour ce marquage ;
2. Considérant que plusieurs points de conflits cyclistes/automobiles ou bus/véhicules longs subsistent (notamment aux endroits où la piste cyclable marquée s'arrête) ; qu'il faut impérativement éviter que les cyclistes soient pincés entre les véhicules et la bordure (notamment en courbe/virage) ; que ces zones de conflits doivent, à tout le moins, être marquées en schlamm rouge ;
 3. Considérant que le modèle d'arceau doit se conformer au « Cahier de l'accessibilité piétonne » (U renversé avec double barre horizontale pour une meilleure fixation des vélos ; ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premier et dernier arceaux d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes) ;
 4. Considérant que le projet prévoit le maintien des boxes vélos présents au sein du périmètre ; que deux boxes vélos sont situés à l'entrée du parc Huart Hamoir, en face du n° 75 ; que ceux-ci n'entravent pas le cheminement naturel des piétons ; que le plan projeté prévoit le déplacement d'un des deux boxes au carrefour avec l'avenue Albert Giraud ;
 5. Considérant que les boxes vélos ne peuvent constituer un masque de visibilité entre les usagers ; qu'ils ne peuvent être placés dans la zone des 5 m, ni en amont ni en aval d'une traversée piétonne ; que, pour garantir un libre passage suffisant en trottoir, il doit être envisagé de les placer en zone de stationnement ; qu'il y a lieu de déplacer le box vélo situé au carrefour avec l'avenue Albert Giraud ;
1. Considérant que la solution des boxes vélos permet de réduire la possibilité des vols et permet de promouvoir le vélo ; qu'il y a lieu d'étudier l'opportunité de prévoir des boxes vélos supplémentaires au sein du périmètre ; que, le cas échéant, il serait opportun de placer ces boxes vélos en zone de stationnement et en dehors du cheminement piéton ;

Transports en commun

1. Considérant que les véhicules de grand gabarit (notamment les bus articulés qui transitent par l'avenue Huart Hamoir lorsque les trams 55 ne se sont pas exploitables) ont besoin d'une largeur de voirie de 3,20 m hors filet d'eau lorsqu'ils roulent en ligne droite, et de 3,50 m hors filet d'eau dans une voirie en courbe ; que le projet prévoit une largeur de 3,10 m hors filet d'eau ; que, dès lors, il y a lieu d'étudier la possibilité d'agrandir la voirie en récupérant l'espace nécessaire pour le passage des bus de grand gabarit ;
2. Considérant que les simulations de girations réalisées par la STIB font apparaître plusieurs endroits critiques pour la giration des bus au vu d'une trop grande largeur d'oreille de trottoir ; qu'il convient de revoir la largeur des oreilles de trottoirs à hauteur des n° 1, 8, 50, 51, 91 et 96 afin de garantir le passage des bus ;
3. Considérant que le projet ambitionne de renforcer l'accessibilité des deux arrêts de bus situés au nord et au sud du parc Huart Hamoir ; que, afin de parfaire cet objectif, le gestionnaire du réseau émet plusieurs recommandations, à savoir
 - 1) allonger les zones d'arrêt à 20 m (plutôt que 18 m), ce qui permet à la dernière porte du bus pour un bus standard et aux deux dernières portes des bus articulés d'être plus accessibles aux personnes moins valides,
 - 2) libérer les espaces en privilégiant pour les équipements (comme poteaux d'arrêt, poubelles, ...), des localisations qui laissent un espace de cheminement piéton libre de 2 m,
 - 3) placer la dalle PMR, déjà bien située à hauteur de la seconde porte du bus, à 1,5 m de la bordure de quai ;
 - 4) privilégier une bordure de transition (entre le quai et le trottoir) d'une largeur de 30 cm ;

Stationnement

1. Considérant l'objectif du PRDD de réduire d'au moins 25 % le stationnement automobile en voirie à l'horizon 2030 (l'objectif de 2030 vise à passer en dessous de 200.000 places en voirie, contre 265.000 recensées en 2014), confirmé dans le PRM 'Good Move' qui indique, en outre, qu'il s'agit d'un outil très puissant pour orienter les comportements en matière de mobilité, en particulier pour diminuer le taux d'usage et de possession de la voiture individuelle ;
2. Considérant que la suppression du stationnement permet, outre le placement de stationnement vélo ou des largeurs de trottoirs plus confortables, d'aménager des espaces favorisant l'infiltration des eaux de pluie et la végétalisation de l'espace public visant à limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU) ;
3. Considérant que le projet prévoit la suppression de 25 emplacements sur les 281 existants, soit environ 10% ; que cette suppression intervient principalement au niveau des jonctions entre la berme centrale et le parc afin d'assurer la continuité de la promenade piétonne en partie centrale de l'avenue ; que cette mesure mérite d'être saluée ;
4. Considérant toutefois qu'il y a lieu de viser les objectifs régionaux, c'est-à-dire une suppression de 25% des places de stationnement sur l'ensemble du périmètre ou, le cas échéant, motiver objectivement ce qui justifie le maintien de X/X places (X%) (par ex. données d'occupation/saturation, possibilités de compensation hors voirie, ...) ;
5. Considérant que la suppression de places de stationnement supplémentaires devrait intervenir en priorité du côté de la berme centrale afin de maintenir la largeur des trottoirs et de dégager la perspective dans l'axe de l'avenue ;
6. Considérant que le projet prévoit la création d'une banquette d'une largeur de 50 cm dans les fosses le long de la zone de stationnement pour permettre le débarquement ; que cette banquette introduit une différence de niveau entre la zone de stationnement et le trottoir, susceptible de provoquer des chutes ; que, en outre, cette banquette n'offre pas une qualité esthétique et paysagère suffisante au regard de l'avenue-promenade classée ; que, dès lors,

il y a lieu de retirer les banquettes en gravier aggloméré ; que cette mesure, combinée au maintien du stationnement au niveau de voirie (cf. ci-dessus), permet de conserver le profil de voirie compatible avec la typologie et la période de référence ;

7. Considérant que la largeur de la place de stationnement pour les personnes handicapées doit être de 3,30 m, conformément aux recommandations édictées par le « Cahier de l'accessibilité piétonne » ; qu'une inflexion conforme doit être disponible par le biais d'un passage piéton présent à proximité immédiate ou doit être créée afin de permettre à la personne handicapée de rejoindre rapidement le trottoir ;
8. Considérant que, conformément au « Cahier de l'accessibilité piétonne », l'emplacement PMR doit être positionné sur une zone la plus plane possible ; que le revêtement de l'emplacement doit être conforme aux critères régissant la qualité d'un revêtement piéton et que tout obstacle potentiel (banquettes prévues au niveau des fosses d'arbres) est à proscrire sur les côtés latéraux de l'emplacement ;

Plantations

1. Considérant que l'avenue et le parc Huart Hamoir se trouvent dans une zone de liaison du Réseau écologique bruxellois au sens de l'ordonnance du 1^{er} mars 2012 relative à la conservation de la nature ;
2. Considérant que le PRDD reprend comme objectif la fonction écologique du paysage, à savoir renforcer le maillage pluie, intégrer une gestion de l'eau *in situ*, maintenir et renforcer la biodiversité (chapitre ville en transition) ;
3. Considérant que l'axe 2 du PRDD (cadre de vie agréable, durable et attractif) présente l'espace public comme un support de la qualité du cadre de vie, demandant son enrichissement en éléments naturels ;
4. Considérant que ce même axe préconise d'enrichir l'espace public d'un maximum d'éléments naturels là où le minéral prédomine ; que le présent projet répond à ces recommandations en maintenant au maximum la végétation existante, en limitant les abattages, en agrandissant les fosses à arbres et en développant les strates arborée et arbustive ;
5. Considérant que le projet prévoit la plantation de 13 nouveaux arbres en remplacement des sujets disparus dans l'alignement situé dans le bas de la berme centrale (entre la gare et la plaine de jeux) ; que les essences prévues sont le *Quercus petraea* et le *Liquidambar* ;
6. Considérant que le *Quercus petraea* risque, à terme, de dominer le *Liquidambar* issu du même alignement ; que le *Quercus petraea* risque de présenter une canopée dense et étendue qui ombrage les façades des maisons de l'avenue ; que le profil du *Quercus petraea* dénote par rapport au profil du *Fraxinus* actuellement en place ; que, dès lors, il y a lieu de planter un alignement d'une essence d'arbre qui porte une feuillage léger plus en harmonie avec le *Fraxinus*, comme par exemple le *Gleditsia triacanthos* ;
7. Considérant que les tilleuls sains doivent être maintenus ; qu'un élagage permettant de dégager la vue axiale est possible ;
8. Considérant que l'avenue et le parc Huart Hamoir ont une valeur ornementale historique et que, de ce fait, le choix des essences doit s'opérer en connaissance de cause ;
9. Considérant que le choix de la palette végétale décrite dans la demande concilie l'esthétique de la période de référence et les exigences actuelles en termes de biodiversité et d'entretien ; que toutefois une augmentation de la proportion d'essences indigènes est possible tout en préservant les caractéristiques esthétiques choisies ;
10. Considérant enfin que la densification et diversification de la palette végétale proposés seraient idéalement complétés par des dispositifs favorables à l'accueil et l'abris de la petite faune, à proximité directe ou intégrés aux massifs ;

Gestion des eaux

1. Considérant l'objectif de zéro-rejet d'eaux pluviales au réseau d'égouttage pour une pluie de retour 100 ans ;
 2. Considérant que l'avenue Huart Hamoir est située à l'amont de zones d'aléas faible à fort d'inondations d'après la carte des zones d'aléa d'inondation et des risques d'inondation de Bruxelles Environnement ; que, dès lors, il est primordial de réaliser une gestion des eaux pluviales ambitieuse dans le cadre du présent projet ;
 3. Considérant que le projet intègre une réflexion sur la gestion des eaux pluviales ; que les eaux des trottoirs et de la zone de stationnement longeant les façades sont dirigées vers les fosses de plantation ; que des barrages en fascines successives ralentissent l'écoulement et favorisent l'infiltration au niveau du square central ; qu'une noue est prévue autour de la plaine de jeux, ainsi qu'au niveau de la berme centrale dans le bas de l'avenue ; qu'un massif de drainage enterré récolte les eaux résiduelles autour de la plaine de jeux ;
 4. Considérant toutefois qu'il n'est fait mention d'aucune ambition de gestion d'une pluie de temps de retour 100 ans ; que, dès lors, il y a lieu de préciser plus en détails les dispositifs de gestion des eaux et leurs objectifs et, le cas échéant, les modifier afin qu'ils répondent à une gestion de pluie centennale ;
 5. Considérant que le rôle et la pertinence technique de l'unique noue projetée dans le bas de l'avenue posent question ; que la création de creux dans la partie centrale des zones engazonnées de l'axe permettrait une meilleure gestion des eaux pluviales à l'échelle de toute l'avenue ;
-
1. Considérant que le revêtement choisi pour les cheminements (KoMex) est caractérisé comme perméable alors qu'il n'est en réalité que semi-perméable ; qu'il se colmate rapidement et n'est donc pas adapté pour assurer un drainage naturel des eaux de pluie ; que, à défaut de proposer d'autres types de revêtements tels que des matériaux drainants/poreux dans la masse (asphalte ou béton drainant) qui disposent d'une excellente perméabilité, il y a lieu d'installer quelques bouches d'injection ;

2. Considérant que l'alimentation de la tranchée drainante autour de la plaine de jeux ne peut se faire par percolation naturelle de l'eau à travers le KoMex, compte tenu de sa nature peu perméable dans les faits ;
3. Considérant que, d'un point de vue patrimonial, les fascines prévues dans le vertugadin central nuisent à la lisibilité de l'« amphithéâtre » végétal ; qu'il y a donc lieu de trouver un autre système permettant un ralentissement et une absorption des eaux de pluies progressive au fil de la pente du projet ;
4. Considérant que les zones de stationnement sont prévues en pavés oblongs de réemploi ; qu'il y a lieu d'assurer la semi-perméabilité des zones de stationnement (joints semi-ouverts et perméables) afin de garantir l'infiltration des eaux pluviales ;
5. Considérant qu'il y a lieu d'assurer au maximum la continuité des fosses de plantation sous le revêtement lorsque cela est techniquement possible ;
6. Considérant que, afin de créer une continuité entre les différents espaces verts sur toute la longueur de la rue, des liaisons en dalles de béton enherbées sont réalisées ; que ces ouvertures permettent, outre une infiltration supplémentaire des eaux de pluie, de rejoindre le trottoir depuis la zone de stationnement sans piétiner les fosses ;

Equipements et mobilier :

1. Considérant que la plaine de jeux pour « grands enfants » nuit aux perspectives paysagère de l'avenue ; que cette plaine de jeux entre en contradiction avec la volonté de revaloriser l'axe central de l'avenue ; qu'il y a lieu de revoir le projet de plaine de jeux pour qu'il offre un panel diversifié d'activités tout en limitant le volume spatial de celle-ci ;
2. Considérant qu'il serait opportun d'étendre la réflexion à l'ensemble du square central de l'avenue et de ne pas se limiter aux deux plaines de jeux et à leurs abords directs, ce qui permettrait éventuellement une meilleure répartition des infrastructures ;
3. Considérant que le projet prévoit un espace scénique en bois dans le bas de l'avenue ; que celui-ci marque visuellement l'entrée de l'avenue ; qu'il est trop impactant visuellement ;
4. Considérant que la zone de liberté pour chiens, entourée d'une haie d'une hauteur de 1,30 m, constitue également un obstacle visuel dans la perspective centrale de l'avenue ;
5. Considérant que la perspective axiale constitue la structure majeure de l'ensemble de la composition de l'avenue ; que sa valorisation et sa préservation doivent être prises en compte comme un élément fondateur du projet ; que, en outre, il y a lieu d'éviter de démultiplier les équipements et divers mobiliers afin de conserver une lecture claire de l'espace central ; qu'il y a donc lieu de supprimer les dispositifs liés à l'espace scénique et à la zone de liberté pour chiens afin de dégager les perspectives visuelles ;
6. Considérant que les rocailles sont restaurées dans le cadre du projet ; que la préservation et la restauration des rocailles valorisent l'espace central de l'avenue ;

Conclusion

1. Considérant que le PRDD a pour objectif de faire des modes actifs le mode de déplacement majoritaire pour les courts trajets dès 2030 (axe 4) ;
2. Considérant que, pour atteindre cet objectif, le PRDD préconise de donner davantage de place aux modes actifs dans l'espace public et d'améliorer la qualité des aménagements piétons et cyclistes ; que le projet répond à cet objectif, moyennant le respect des conditions émises ci-dessous ;
3. Considérant que le projet est conforme à la prescription n° 5 du PRM qui indique que la politique de mobilité s'inscrit dans le respect du 'principe STOP', visant à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche>vélo>transport public>voiture (page 255) ;
4. Considérant que la prescription n° 6 du même plan indique que le trafic dans les quartiers est apaisé en vue de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des déplacements dans les quartiers ;

AVIS / ADVIES : Favorable sous conditions (unanime)

Aménagements :

- Viser une suppression de 25% des places de stationnement sur l'ensemble du périmètre au profit, par exemple, du maintien de la largeur des trottoirs en berme centrale et du dégagement de la perspective, de stationnement vélo, d'espaces favorisant l'infiltration des eaux de pluie et la végétalisation, etc. ou, le cas échéant, motiver objectivement ce qui justifie le maintien de X/X places (X%) (par ex. données d'occupation/saturation, possibilités de compensation hors voirie, ...)
- Reprofiler les voiries pour que le stationnement soit au niveau de celles-ci ;
- Retirer les banquettes en gravier agglomérés ;
- Supprimer les dispositifs surélevés au droit des carrefours entre l'avenue Huart Hamoir et les rues adjacentes ;
- Revoir la largeur des oreilles de trottoirs à hauteur des n° 1, 8, 50, 51, 91 et 96 afin de garantir le passage des bus ;
- Renforcer l'accessibilité des 2 arrêts de bus :
 - ▣ allonger les zones d'arrêt à 20 m, ce qui permet à la dernière porte du bus pour un bus standard et aux deux dernières portes des bus articulés d'être plus accessibles aux personnes moins valides,
 - ▣ libérer les espaces en privilégiant pour les équipements (comme poteaux d'arrêt, poubelles, ...), des

localisations qui laissent un espace de cheminement piéton libre de 2 m,

☒ placer la dalle PMR, déjà bien située à hauteur de la seconde porte du bus, à 1,5 m de la bordure de quai,

☒ privilégier une bordure de transition (entre le quai et le trottoir) d'une largeur de 30 cm;

- Etudier la possibilité d'agrandir la voirie en récupérant l'espace nécessaire pour le passage des bus articulés (3,20 m hors filet d'eau en ligne droite, 3,50 m en courbe) ;

- S'assurer que, au droit des carrefours, les girations des auto-échelles du SIAMU soient possibles dans tous les sens de circulation réglementaires ;

- Afin de dégager les perspectives visuelles :

☒ revoir la plaine de jeu afin qu'elle offre un panel diversifié d'activité tout en limitant son volume spatial,

☒ supprimer les dispositifs liés à l'espace scénique et à la zone de liberté pour chiens ;

Modes actifs :

- Assurer la sécurité et le confort des cyclistes en :

☒ prévoyant une ligne Sauwens pour sécuriser la piste cyclable marquée,

☒ marquant en schlamm rouge les zones conflictuelles cyclistes/auto ou bus/véhicules longs (là où la piste cyclable marquée s'arrête) ou en maintenant la piste cyclable dans les girations,

- S'assurer que les dispositifs podotactiles soient exempts de tout obstacle et renvoient vers des lignes guides (naturelles ou artificielles) ;

- Revoir le marquage des traversées piétonnes (pas de dessin au sol, lignes blanches continues) ;

- Déplacer les arceaux vélos hors du cheminement naturel des piétons, notamment ceux au niveau des traversées centrales et ceux aux abords de certaines traversées ;

- Etudier les possibilités de compléter les traversées piétonnes pour respecter les cheminements naturels à tous les croisements autour du parc ;

- Prévoir une largeur de 2,50 m minimum pour les emplacements de stationnement PMR et garantir leur accessibilité (à niveau du trottoir, matériau plane) ;

- Déplacer le box vélo situé au carrefour avec l'avenue Albert Giraud afin qu'il ne constitue pas un masque de visibilité et que l'aménagement réponde à l'article 5 du Titre VII du RRU (dégagement de 5 m avant une traversée piétonne) ;

- Etudier l'opportunité de prévoir des boxes vélos supplémentaires au sein du périmètre ;

Plantations et gestion des eaux :

- Maintenir les 8 *Tilia americana* situés autour des cercles destinés aux zones de jeux ;

- En ce qui concerne le remplacement des *Fraxinus*, choisir une autre essence que le *Quercus petraea* avec un feuillage léger ;

- Supprimer les fascines du vertugadin central ;

- Adapter les essences de la strate arbustive afin qu'elle comprenne plus d'arbustes indigènes et mixtes (par exemple : fusain, aubépine, érable champêtre, cornus, amélanchier européen, etc.), tout en gardant la densification comme proposé ;

- Modifier le choix des essences afin d'intégrer des essences indigènes et diversifiées pour toutes les strates, les massifs et les bulbes à naturaliser, avec un ratio de 70 % d'indigènes minimum ;

- Ajouter des abris pour la petite faune (tas de bois/sable/empierrement) à proximité ou dans les massifs, tout en respectant le cadre ornemental du parc classé ;

- Prévoir des ouvrages d'infiltration d'eaux de pluie dimensionnés sur base de l'occurrence de pluie qui sera gérée au sein du périmètre du projet en cherchant à atteindre l'ambition de gestion d'une pluie centennale ;

- Etudier une alternative aux dispositifs de gestion des eaux de pluie de manière à ce que l'impact paysager soit moindre (par ex. création de creux dans la partie centrale des zones engazonnées de l'axe) ;

- Assurer la semi-perméabilité des zones de stationnement (joints semi-ouverts et perméables) ;

- Assurer au maximum la continuité des fosses de plantations sous le revêtement lorsque cela est techniquement possible ;

- Adapter le fonctionnement de la tranchée drainante entourant la plaine de jeux, de façon à ce que l'injection de l'eau de pluie dans cette dernière ne se fasse pas via le revêtement type Komex qui a une forte tendance au colmatage ;

- Proposer d'autres types de revêtements (que le Komex) tels que des matériaux drainants/poreux dans la masse (asphalte ou béton drainant) qui disposent d'une excellente perméabilité, ou bien installer

quelques bouches d'injection disponible sur la page web du guide bâtiment durable à ce sujet :
<https://guidebatimentdurable.brussels/massifs-stockants> ;

- Fournir un échantillon du matériau choisi pour les cheminements piétons en partie centrale du parc à la Direction du Patrimoine Culturel avant la délivrance du permis ;