

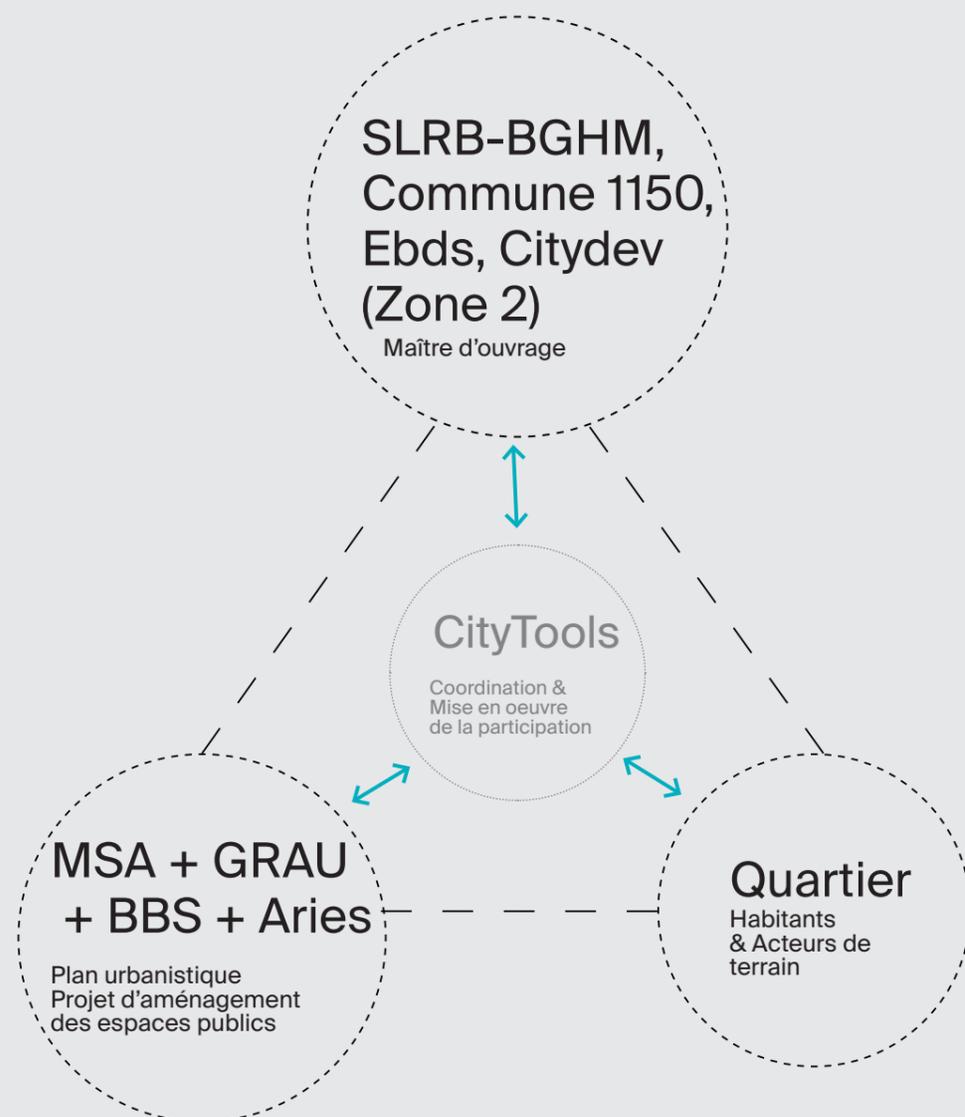
# Mission de participation citoyenne projet Dames Blanches

● MAÎTRE D'OUVRAGE

SLRB  
RUE JOURDAN 45-55  
1060 BRUXELLES  
T +32 2 533 19 11  
F +32 2 533 29 00  
W slrb.brussels

● BUREAU D'ÉTUDE

CITYTOOLS SRL  
Rue du Houblon, 47 – 1000 Bruxelles  
T +32 2 648 83 35  
M info@citytools.be  
W citytools.be



## TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

2. MÉTHODOLOGIE

3. BILATÉRALES

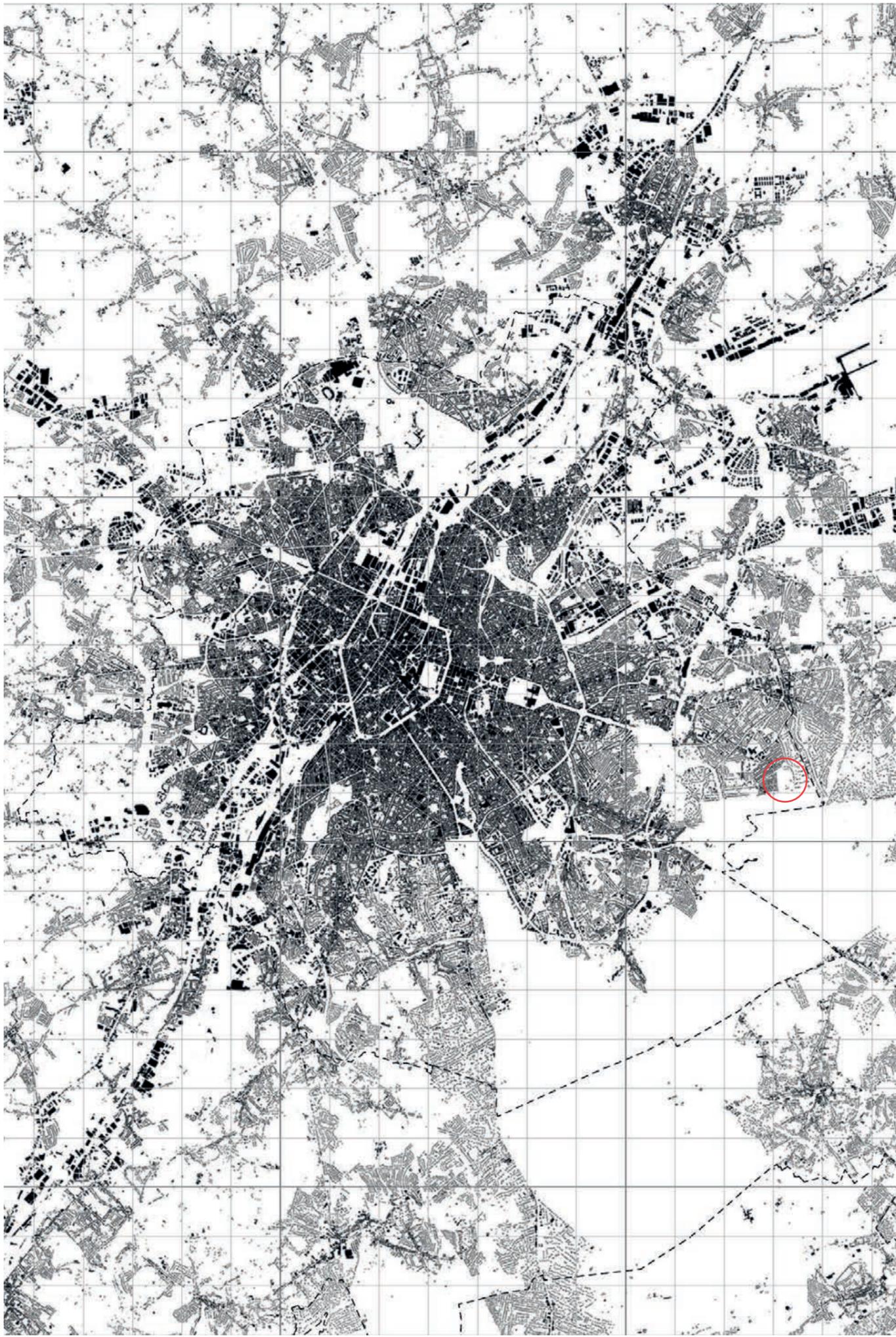
4. LA VISITE DE SITE

5. ATELIERS SUR LA MOBILITÉ

6. ZONE 2.1: OUVRIR LE CHAMP !

7. MASTERPLAN

# 1. Introduction





## 1. A. Contexte

La Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale (SLRB) est l'institution régionale en charge du logement social. La SLRB a de nombreux projets en cours dans la Région dont le projet Dames Blanches à Woluwe-Saint-Pierre, qui implique la création de 200 logements dont 120 logements sociaux sur 5 hectares.

Le projet Dames Blanches se situe dans l'Est de Bruxelles dans un quartier résidentiel, entre la cité jardin du "Vieux quartier de Joli-Bois" et le quartier Saint-Alix. La Forêt de Soignes se trouve en bordure du site. *L'objectif est d'en faire un éco-quartier modèle du 21e siècle sur base du « Référentiel Quartier Durable ».* Dans un contexte de crises environnementale, climatique et sanitaire, le projet présentera une exemplarité en tous points en matière d'aménagement durable – notamment en matière de gestion des eaux, d'énergie, de choix des matériaux et de circularité.

Le développement du site a fait l'objet de nombreuses moutures et discussion avec la Commune et les riverains. Un protocole d'accord a été conclu, il dresse les grandes lignes du développement futur du site. Le plan urbanistique est révisé sur cette base, et complété par une étude de mobilité et une étude hydrologique.

## 1. B. Objectifs du processus de consultation

La SLRB souhaite mettre en pratique une nouvelle stratégie de participation citoyenne sur ses projets dans le cadre du projet Dames Blanches. Elle propose donc l'organisation un processus de participation citoyenne, afin de démarrer un trajet de dialogue avec les acteurs de terrain et les habitant.e.s.

L'objectif est donc:

- » d'INFORMER les acteurs du quartier sur le développement du projet
- » de construire un DIALOGUE entre les acteurs de terrain et les personnes qui développent le projet
- » d'ECOUTER les attentes des acteurs de terrain
- » d'ALIMENTER les réflexions sur le projet
- » de CO-DEFINIR des principes de développement sur certains aspects particuliers
- » de jeter les bases d'une APPROPRIATION collective des parties du site qui seront publiques

## 1. C. Cadrage de la mission

CityTools conçoit, coordonne et réalise la mission de participation. Cette étape du processus participatif se concentre ici sur la phase antérieure au lancement du concours d'architecture. La mission met en place un cadre de discussion collective pendant l'élaboration des différentes étapes du projet. Elle permet d'accompagner l'affinement du travail sur le plan urbanistique par un processus itératif avec l'équipe de projet, ainsi que la mission sur la définition des espaces publics du site, ou encore l'étude de mobilité. Les contributions du processus participatif pourront ensuite également alimenter la réflexion sur le projet architectural dans une phase suivante.

Le processus participatif vise également la réflexion sur une partie du site qui est amenée à rester non bâtie. Cette réflexion, qui s'intitule « ouvrir le champ », accompagne la définition du programme d'activités à implanter sur cette partie du site (par exemple : agriculture urbaine, cohésion sociale, sport et loisirs, etc.).

## 1. D. Citytools

CityTools est une agence d'urbanisme pluridisciplinaire active sur les questions spatiales, sociales et environnementales. CityTools défend une vision de l'urbanisme comme un processus collectif ancré dans une réalité de terrain, un contexte social. Cette approche pragmatique nous semble indispensable pour répondre à la complexité grandissante des sociétés contemporaines.

L'approche urbaine de CityTools se construit sur un processus collectif ancré sur le terrain (grounded). Nous proposons une série d'outils permettant de mettre les projets en discussion avec les acteurs d'un territoire, à chaque étape.



Localisation du projet



## 1. E. Périmètre

Le site des Dames Blanches, situé à Woluwe-Saint-Pierre, est un terrain d'environ 9,3 ha appartenant à la SLRB (Société du Logement de la Région de Bruxelles Capitale). Historiquement, ce terrain est à bâtir et il est affecté en zone d'habitation à prédominance résidentielle au PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol). Le terrain est un champ actuellement utilisé pour une activité agricole conventionnelle de maïs, blé ou de colza, en attendant son développement futur.

Un protocole d'accord a été signé en 2021 entre la Région, la SLRB et la Commune de Woluwé Saint Pierre afin de s'accorder sur les principes de développement d'un éco-quartier combinant 200 logements (120 logements sociaux et 80 logements moyens), équipements collectifs (1150m<sup>2</sup>), et espaces verts. Ce projet vise à développer un quartier exemplaire en matière d'aménagement durable des lieux.

Le développement est scindé en deux zones : une Zone 1 « Logement » (5,0 ha) et une Zone 2 « Vie collective » (4,3 ha), telles que figurées sur le plan ci-joint.

La zone 2 sera non bâtie et complémentaire à la Zone 1 et les quartiers environnants. Elle est elle-même scindée en 3 parties :

- **Zone 2.1** : sur 2,47 ha, elle est destinée à la « vie collective » du quartier. L'objectif est d'y développer des activités favorisant l'échange et la rencontre. Celle-ci sera gérée par une « structure de coordination ». Cette zone sera activée au minimum pendant une durée de 5 ans, renouvelable deux fois.

- **Zone 2.2** est une zone non-bâtable (zone non aedificandi) qui sera déterminée en complémentarité avec la zone 1 et la zone 2.1 ;

- **Zone 2.3** préservera les jardins familiaux et les potagers existants. La Commune assurera la concertation avec les exploitants de ces jardins et potagers.

**Zone 1 (5,0 ha) : « Logement »**

**Zone 2 (4,3ha) : « Vie collective »**

Zone 2.1 (2,47ha) : Programmation d'activités

Zone 2.2 ( 0,78ha) : Zone non-bâtable

Zone 2.3 ( 1,06ha) : Jardins et potagers





## 2. Méthodologie

# PHASE 1

## Accompagnement participatif

Novembre 2021

Décembre

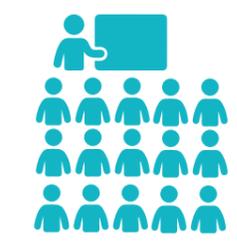
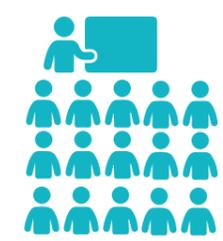
Janvier 2022

Avril

Juin

Juillet - Septembre

Décembre



1. Séance d'information

2. Rencontres Bilatérales

3. Visite du site

4. Présentation Mobilité

5. Ateliers thématiques

6. Appel à idées

7. Présentation Plan urbanistique

## 2. A. Phase 1: Accompagnement participatif

CityTools organise le processus de participation citoyenne, afin de démarrer un dialogue avec les acteurs de terrain. Plusieurs modalités d'échange ont été organisées : réunions publiques, ateliers participatifs, visites de site, rencontres bilatérales avec des acteurs clés, travail de terrain, etc. L'objectif est d'arriver, sur chaque thème abordé, à faire remonter les contributions des acteurs du quartier afin de permettre au projet de coller au mieux aux besoins du quartier. L'objectif est également de contribuer à une appropriation progressive du champ par les riverains par le biais d'une activation du site.

En très résumé on retrouve sur cette page les grandes étapes détaillées dans la suite du document.



### 2. A. 1. PREMIÈRE SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE

Durant cette première séance, CityTools a présenté essentiellement le détail du processus participatif envisagé: les étapes, les objectifs, les modalités organisationnelles, le calendrier. Un premier tour de table a été organisé dans ce format avec les habitants/riverains/associations pour enrichir éventuellement certains outils méthodologiques proposés.

### 2. A. 2. RENCONTRES BILATÉRALES

L'équipe a rencontré une série d'acteurs du quartier en «bilatérales». Ce premier échange, informel, permet de prendre contact, expliquer les ambitions du projet et échanger sur le contexte, le tissu urbain, l'environnement social, culturel du quartier. Il s'agit pour CityTools d'aller sur le terrain, chez les acteurs, dans le quartier.



### 2. A. 3. VISITE DU SITE

Pour compléter cette prise de connaissance du contexte, nous avons proposé l'organisation d'une visite de terrain avec les personnes intéressées. Cette visite de terrain, ouverte à tous, a permis de se rendre compte directement sur place des potentialités spatiales et des points d'attention. La visite est un outil qui permet de rencontrer les habitant.e.s dans un cadre plus informel et de les voir in-situ. L'idée était de passer ensemble par différents lieux importants pour bien comprendre le site, et échanger sur les enjeux à prendre en compte. Nous étions présents avant tout pour écouter les habitant.e.s, avec les urbanistes de MSA et les représentants de la SLRB.



### 2. A. 4. PRÉSENTATIONS SUR LA MOBILITE

Il était indispensable de traiter également la thématique de la mobilité dans un format d'information ouvert à tous. En deux réunions le sujet a été abordé avec les riverains.

La première réunion a permis de présenter et échanger sur la méthodologie de travail du bureau STRATEC, et récolter les craintes des habitants sur différents points du projet.



La réunion a commencé par un format de plénière, puis les thèmes ont été abordés dans un format d'exposition interactive, plus informel et plus riche pour les participants.

La deuxième réunion pour présenter les résultats de l'étude, avec des réponses concrètes et techniques dans plusieurs ateliers (tables de discussion) aux craintes exprimées lors de la première réunion.



### 2. A. 5. UN ATELIER THÉMATIQUE SUR LA PARTIE DU SITE QUI NE SERA PAS URBANISÉE

Nous avons également lancé le processus de réflexion sur la partie du site, la Zone 2, qui est amenée à ne pas être urbanisée. Autour de tables de travail, de nombreuses questions se sont posées avec les riverains afin de cadrer la méthodologie, et orienter la future programmation: quelles activités, quels accès, quels acteurs gestionnaires/opérateurs, quels liens avec la partie construite, etc. Des opérateurs de projets inspirants ont été invités à débattre avec les riverains. Il a été décidé de lancer d'abord un appel à idées pour brasser large et ouvrir la réflexion («ouvrir le champ»).



### 2. A. 6. ATELIER SUR LES RESULTATS D'APPEL A IDÉES

Une fois l'appel à idées clôturé, un atelier a été organisé pour échanger avec les riverains sur les résultats. Les idées ont été regroupées par thèmes et mises en débat pour identifier des priorités. L'objectif de la réunion était d'orienter la rédaction d'un cahier des charges visant la désignation d'un opérateur qui serait amené à gérer le site sur base des orientations définies avec les habitants.



### 2. A. 7. PRÉSENTATION DU PLAN URBANISTIQUE

Toutes les étapes du trajet participatif ont été mobilisées pour permettre au bureau MSA de finaliser le plan urbanistique pour la zone bâissable (zone 1). Celui-ci a été présenté aux habitants. C'est sur base de ce plan que les bureaux d'architecture réaliseront ensuite chacun leur propre projet pour l'aménagement de la zone constructible. Après une introduction sur le contexte et une présentation du plan lui-même, les participants ont été invités à discuter le contenu en tables de discussions autour de 4 thèmes: les gabarits et zones de constructions, les espaces publics, la programmation, la mobilité et la gestion de l'eau.

### 3. Bilatérales

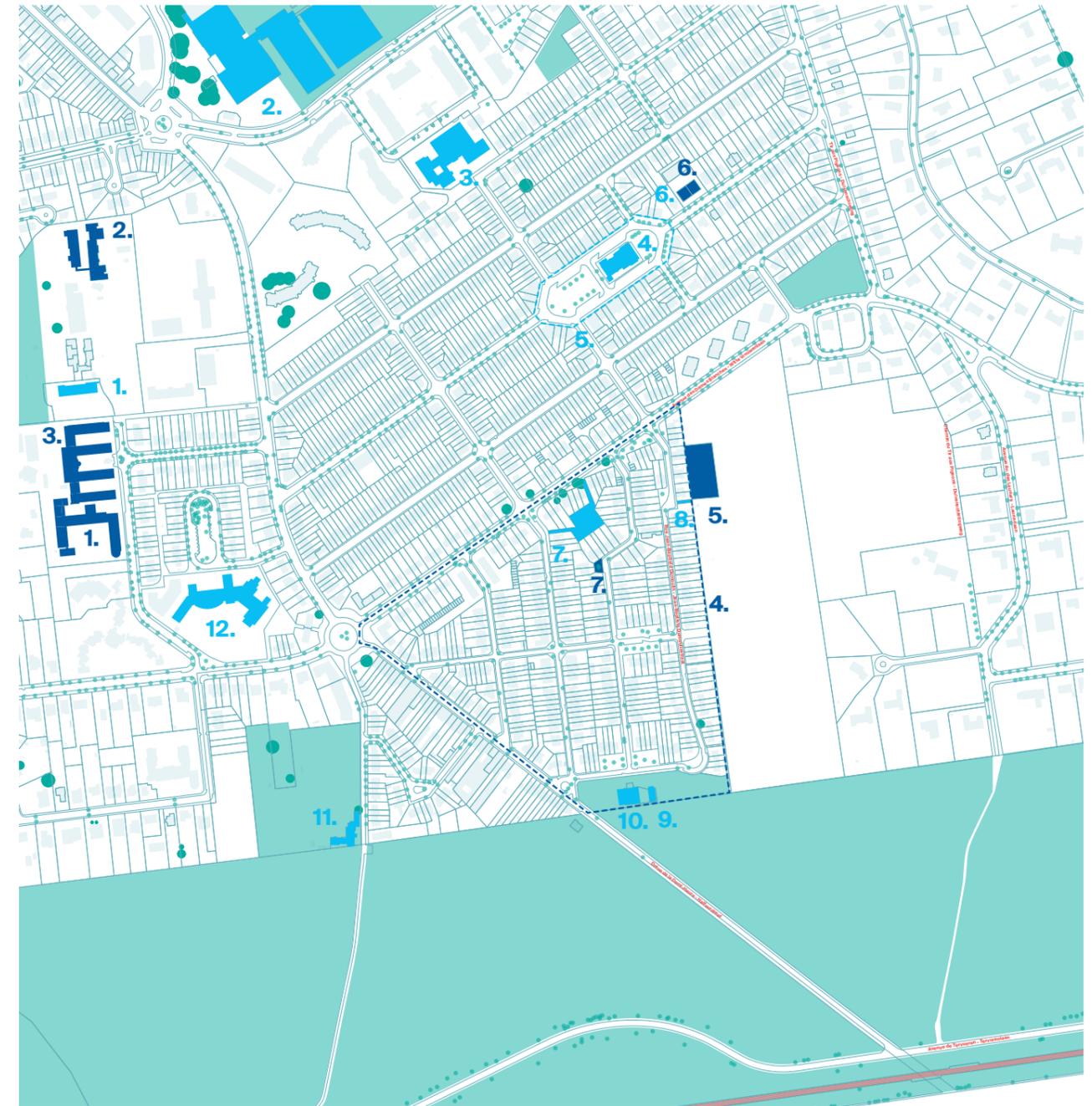
La première étape du trajet participatif a consisté à organiser une série de rencontres avec des acteurs clés du quartier.

L'équipe a réalisé ces premières rencontres en format de «bilatérales». L'équipe est allée sur le terrain directement chez les acteurs, ou les a rencontré en ligne. Ce premier échange, informel, permet de prendre contact, expliquer les ambitions du projet et échanger sur le contexte, le tissu urbain, l'environnement social, culturel du quartier.

Il s'agit pour CityTools de procéder à un premier échange informel dans un format où la discussion est plus libre. Les thèmes sont abordés avec les acteurs de manière ouverte, sur base des informations transmises pour bien comprendre l'étape de travail.

L'ambition des bilatérales n'est pas d'être exhaustifs sur les acteurs rencontrés, il s'agit d'un premier contact. Certains acteurs n'ont donc pas été rencontrés en bilatérales mais se sont mobilisés lors des autres moments participatifs.

Nous reprenons ci-dessous les comptes rendus des rencontres réalisées. Ceux-ci permettent de voir de manière exhaustive les contenus discutés, les points d'attention, les craintes et les attentes de ces acteurs quant au futur développement du site dans leur quartier.



#### Acteurs rencontrés:

1. Ecole Joli-Bois
2. Ferme d'Anjou
3. Mooibos School
4. Comité de Quartier
5. Potagers urbaines
6. Quartier Durable « Prenons le Temps »
7. Placette Rue René Devillers

#### Autres acteurs:

1. Artos
2. SportCity
3. Centre Communautaire de Joli Bois
4. Église Sainte-Alix
5. Association des commerçants
6. Scouts en Gidsen Mooibos-Lievens
7. Potager Collectif
8. Centre Communautaire Chalet Balis
9. Royal Pétanque Club Joli-Bois
10. Royal Orée Club de Hockey
11. Résidence Roi Baudoin



Philippe VANESCHE  
Directeur de l'École Joli-Bois

« Sortir des équipements scolaires en dehors de l'école et prévoir l'école du dehors dans des équipements dans le quartier. »

Équipements publics :

- **Académie de Musique** utilise les locaux de l'école le soir. Il leur manque des locaux pour pouvoir donner des cours en journée pour les seniors du quartier. Ils auraient **besoin des locaux en journée.**

- L'école partage la salle de gymnastique. Elle propose une **salle polyvalente** dans la programmation de la maison de quartier.

- Les 200 habitations vont accueillir des familles et des futurs élèves du quartier. **L'école des devoirs** pourrait avoir besoin d'une antenne pour avoir un **espace d'accueil** ludique. Dans l'école Joli-Bois elle est encadrée par l'Asbl Educ&Sport asbl.

Activités extérieures :

- L'école est en manque d'espaces extérieurs pour les élèves. Elle partage une cour de récréation entre quatre écoles dans le même ensemble. Entre les écoles de Woluwé Saint Pierre la concurrence est fortement présente. Le centre sportif est saturé. Le vendredi les élèves ont natation au SportCity. L'école souhaiterait des **espaces sportifs extérieurs** dans le quartier pour par ex. le cours d'éducation physique.

- L'école avait un projet de poulailler dans la cour des maternelles. Malheureusement, il a été arrêté car l'école a eu des soucis de gestion. Ce type de projet pourrait être développé dans une **ferme éducative**. L'école souhaite prévoir des **activités en rapport à la nature.**



Jonathan DE PATOUL  
Membre du CA de la Ferme d'Anjou

« Il est important de construire du logement. Les jeunes du quartier ne savent pas rester dans le quartier. Il n'y a plus de logements disponibles ou accessibles aux jeunes. Dans la liste d'attente, il est peut-être possible de donner la priorité des habitant.es de Woluwe-Saint-Pierre. »

Équipements :

- La salle communautaire pourrait accueillir des **ateliers de cuisines** avec des produits cultivés sur place. Les activités de la salle communautaire pourraient être en lien avec l'agriculture urbaine.

- Pour les sports, il semble que le quartier est bien équipé avec le centre sportif et la Forêt de Soignes.

- **La Boulangerie Artos est un exemple de projet pédagogique et de production locale dans le quartier.** L'asbl Artos est un centre de jour accueillant 25 adultes en situation de handicap. Le projet pédagogique tourne autour de la boulangerie.

Activités extérieures :

- Pour une **ferme urbaine**, il est important d'avoir une bonne réflexion en amont et sur la mise en place une **bonne organisation**. En référence aux champs des cailles c'est très bobo. La ferme a besoin d'être **ouverte sur le quartier** et ne pas être uniquement pour les habitant.es voisin.es. On est dans un quartier favorisé avec des grands jardins et à côté de la Forest de Soignes.

- Dans la zone non-constructible, il faudra prévoir des **espaces couverts basiques.**

- Dans le quartier, il **manque une ferme d'animation et éducative**. La ferme d'Anjou est vite saturée et n'a pas la capacité d'accueillir des grands groupes et toutes les écoles des environs. Dans 5 ans à 10 ans, la ferme va devoir bouger. Les espaces actuels sont donc temporaires.





Tim SCHOLLIERS  
Directeur de 'GBS Mooibos'

« Très peu d'enfants qui vivent en ville ont des animaux de compagnie. »

#### Équipements :

- Les logements sociaux sont construits de manière compacte et **peu d'espaces extérieurs** sont souvent prévus.

- Le gymnase de l'école 'GBS Mooibos' est partagé avec quatre écoles. L'école a besoin d'une **salle polyvalente** pour le yoga, la gymnastique, etc. Cet espace pourrait être situé à l'extérieur de l'école. L'endroit pourrait être loué avec une scène comme dans une salle de théâtre. Il est également utile s'il y a un espace dans cet espace où les classes peuvent venir faire une représentation.

#### Activités extérieures :

- Dans le cadre de la 'Bredeschool', nous nous sommes réunis et la conclusion a été qu'il y a un manque de **ferme pour les enfants et de jardin d'autocueillette**. L'école n'a pas d'espace pour ce type d'activités, il est nécessaire qu'elles soient portées par le quartier. Très peu d'enfants qui vivent en ville ont des animaux de compagnie. Ce type d'équipement peut répondre à ces besoins...

- Un bel exemple est **«le chant des cailles»**. Quand il fait beau, beaucoup de Bruxellois y vont. La valeur ajoutée est immédiatement visible quand vous êtes sur place,

- Au cœur de Gand, il y a de plus en plus de projets avec **des jardins collectifs**.

- Les enfants ont toujours besoin d'endroits pour **jouer en plein air**. L'école est proche de la zone Natura 2000 et l'école essaie d'avoir plus de zones vertes pour les enfants. Il manque des endroits avec des aires de jeux naturelles, car pas tous les enfants savent jouer dans la forêt.



Jean-Claude et Patricia VERSET  
Porte-Parole du Comité de Quartier

« On a un superbe champ. Le champ est symbolique, on s'est appropriés le lieu depuis des années. »

#### Équipements :

- Les deux centres communautaires existants sont sous exploités. Le chalet est surtout à louer. Les activités ne correspondent pas toujours aux besoins des **jeunes**, les 2 centres sont pour surtout pour les personnes âgées. Avant le comité organisait des **fêtes quartiers** où on ferme pendant une journée tout le quartier aux voitures. Il y a aussi eu une exposition avec les archives du quartier. Certaines activités de quartiers étaient aussi organisées dans le chalet.

- Dans le quartier à part la place saint-Alix, il n'y a pas de **magasins de proximité**. Avant dans le Vieux Quartier il y avait des magasins sur les maisons sur le coin. Il y a des photos historiques ou on voit les magasins sur les coins de rue.

#### Activités extérieures :

- Beaucoup d'habitants ont connu la ferme quand ils étaient petits. Les habitants allaient jouer dans la ferme dans les bottes de foin. La **ferme historique** a été détruite à la suite d'un incendie. Ce serait chouette d'avoir une ferme pour les enfants. Il n'y a presque rien dans le quartier pour les enfants.

- La plaine de jeux est remplie quand il fait beau. Dans des logements sociaux il n'y a pas toujours beaucoup de place et les enfants auront besoin **d'espaces de jeux extérieurs**.



Rogier CHAUDRON, Bernard DETHY, Athanael GABRIEL  
Danièle VAN CROMBRUGGHE  
Porteurs de projet du Quartier Durable Citoyen

#### Zone 2.2 :

- La question des accès est principale. Le chemin dans la Zone 2.2 est carrossable. Les habitants ont des avis opposés. Certains aimeraient que ce soit une voirie accessible aux voitures et d'autres que ce soit un chemin unique pour les piétons et cyclistes avec un accès limité uniquement pour les pompiers.

- Une ferme éducative pourrait être placée dans la zone 1 constructible sur la limite avec la Zone 2.2 permettant de s'occuper facilement des animaux et d'activer la Zone 2.2.

- La zone 2.2 est la seule zone de protection de la forêt dans cette partie d'alignement par rapport au quartier.

- Tervuren a un projet prévu aux quatre bras au niveau de la mobilité. La voie pour les deux routes qui passe dans la forêt va être remplacée par une route automobile dans deux sens et une route piétonne et cycliste. La connexion avec cette route devra être améliorée. Natagora et le GRACQ suivent le projet de proche et l'enquête publique est en cours de finalisation.

- Les potagers privés sont à conserver. Les potagers pourraient être étendus jusqu'à la ligne d'égouts où le talus monte fortement. La Région pourrait mettre en place un système de location, car l'entretien et la gestion d'un potager n'est pas éternelle.

- A cet endroit plusieurs maisons se partagent un potager en permaculture.

- Dans la pente, il est possible de prévoir des plantations continues pour les abeilles. L'association a reçu un subside pour le quartier pour développer Honey BEE Highway.

#### Zone 1 :

- L'équipement de quartier fait du bruit et amène des nuisances, surtout pour ceux qui habitent en face du Chalet Balis, de la pétanque et de la plaine de jeux. Les équipements de maison de quartier et une crèche sont déjà présents dans le quartier. Dans les abords du champ

se situent deux plaines de jeux.

- Les crèches il n'y en a jamais assez. Il y a déjà une offre, mais les besoins en crèche vont augmenter dans le futur. Il est fondamental d'anticiper les besoins des futurs habitants.

- L'emplacement des équipements est à prévoir. Un emplacement proche de l'Avenue Dames Blanches est idéal pour l'accessibilité en voiture. Un kiss and ride avec une boucle permettrait de fluidifier le trafic pour la crèche.

- Le «Homegrade» (aide pour diminuer l'impact environnemental des logements) n'a pas d'intérêt individuel. Il me semble pertinent de penser la collectivisation de l'infrastructure. En développant le nouveau quartier, il est possible d'aller plus loin et mettre en place une communauté d'énergie.

#### Zone 2.1 :

- Pour l'agriculture urbaine l'accès à l'eau est à prévoir en amont. L'eau de pluie pourrait être récoltée depuis les toitures vertes dans un réservoir pour l'agriculture. Il est déconseillé de recouper l'eau de pluie des chemins et du terrain car cette eau est trop polluée. Le terrain du champ est érodé et sûrement pollué en surface.

- Le chemin du tir aux pigeons est utilisé par des camions de temps en temps pour procéder à l'entretien du champ. Un accès pour les livraisons avec un chemin carrossable devrait peut être être intégré pour accéder à la zone 2.1.

#### Activités extérieures :

- L'association préconise l'agriculture urbaine comme équipement. La zone constructible est pour le logement, mais il est possible de construire une ferme urbaine sur la zone 2.1. Le champ des cailles est géré par un maraicher et il fonctionne avec des abonnés qui viennent récolter les légumes.

- C'est chouette une ferme urbaine avec une guinguette comme on voit dans plusieurs espaces verts à Bruxelles.

- L'association a une apicultrice Muriel qui a des ruches dans le quartier et qui produit son miel.

- L'exposition du champ est très bonne pour cultiver. Un verger pourrait éviter l'érosion du terrain. Dans la cité jardin, la commune gère déjà un verger dans un intérieur d'îlot. Malheureusement, il n'est pas entretenu et les pommes ne sont pas récoltées.

- Dans le quartier, il y a pas mal de guides nature et l'association organise des balades nature. Un Parcours Vita pourrait être mis en place pour créer un lien avec la forêt.





Marc DALLEMAGNE  
Potagers urbains dans la Zone 2.2

«J'habite depuis 1992 dans une des maisons qui donnent sur le champ. Je connais bien les potagers. C'est important de garder les potagers. Les potagers reviennent fort à la mode et il y a une demande. Historiquement les gens cultivaient beaucoup plus. Le quartier était très populaire et tout le monde cultivait ses légumes. Les modes de vie ont fort changé.»

- La distance entre les maisons dans la Cité Jardin est agréable et permet d'avoir beaucoup de soleil dans le quartier. Le soleil se lève à l'est et les habitations le long du site vont avoir beaucoup d'ombre. Ce serait bien de prévoir un test d'ombres.

- Dans le quartier, la grande préoccupation sont les transports, car les transports en communs sont très compliqués. On met parfois 1h30 pour aller dans le centre. Si on loge des habitants avec un budget limité, il faut prévoir des transports en communs convenables.

-Woluwe-Sint-Pierre manque de vie et de lieux pour que les gens puissent se retrouver. Un vrai lieu de rencontre avec un café est à prévoir sur le site. On va y boire un verre. Un endroit de convivialité comme les petits cafés à Tervuren. «Moi j'aime bien entendre de la vie».

-Il y a eu des moments où le comité de quartier était très actif. Actuellement le quartier est un peu endormi. Les espaces sont peu mobilisés. Il faudrait prévoir des espaces ouverts à tous avec des activités pour les enfants.

-Dans les logements sociaux il y a du turnover. Dans le quartier, la population est plutôt âgée. Il y aura un renouvellement. On peut se demander si ça va engendrer une gentrification ? Est-ce que ce sera les expats européens ? Les expats ont une perception de la ville très visionnaire.

-Pour éviter la spéculation, la Commune pourrait prévoir les clauses de préemption. A Tervuren et en Flandre c'est souvent le cas.

Une crèche est évidemment importante. Une maison quartier pourrait être orientée vers la jeunesse. Les scouts ont peut-être besoin de locaux.



Jean-Marie MISZTELA  
Placette Rue René Devillers

-Qu'est ce que le nouveau projet peut apporter à la population ? Le nouveau projet devra bien gérer ses accès pour relier les quartiers et éviter de faire des ghettos. Dans le quartier, on retrouve une ambiance de village. C'est un choix de vivre au calme. Le projet doit désenclaver ce nouveau quartier.

«J'ai peur par rapport au talus que les nouvelles constructions vont être très visibles. Il y a très peu de visuels en 3D. On a vu que des plans 2D. Ils est important d'avoir des perspectives, mais on n'a pas reçu d'informations par rapport à la hauteur du talus. Les habitants sont intéressés par les volumes. Une barre de logements du côté de la Cité Jardin va dénaturer l'architecture actuelle. Pourquoi ne pas inverser les deux côtés? Les habitants ont des craintes que les nouvelles constructions soient trop proches. Le front bâti est à arier et il faut éviter l'effet de front bâti. Le vis-à-vis direct avec l'ancien quartier et le liens visuel est à prendre en compte dans le dessin des architectures».

« Quand le vent vient du nord, la balise radio de la piste 01 devient une piste d'atterrissage C'est une zone verte pour les avions. Les avions viennent plus bas pour impacter moins d'habitants et les avions sont proches à 350m. L'aéroport a plus 700 000 plaintes. Un jour ou l'autre il y aura un crash. Quand on fait un calcul de risques, on est très haut. «Je suis ingénieur, je m'y connais».

« La petite placette Rue René Devillers est un espace dégagé. Le square avec un banc, on s'y rencontre avec les habitants. Le square crée du lien social dans ma rue».

- Les pelouses ne sont pas utilisées. Des squares avec des bancs, des jeux et plus de fonctions sont à prévoir. Pourquoi ne pas intégrer des potagers pour créer des squares mixtes? Ca permet d'une activité dans les squares et ça encourage l'appropriation.

-Sur la gestion des eaux pluviales, est ce qu'il y aura bien des bassins de rétention? Nous avons des coulées de boues de 10 cm sur l'Avenue des Dames blanche au croisement du champ. Ca arrive une fois toutes les 2-3 années. L'étang pourrait faire tempou.

## 4. La visite du site

## PROJET DAMES BLANCHES PROJECT WITTE VROUWEN

Dans cette partie du rapport nous reprenons les grands thèmes abordés par les participants à la visite du site. La visite a été un moment collectif important car elle a permis de se rendre compte directement sur place des potentialités spatiales et des points d'attention.

Organisée le samedi 22 janvier 2022 la visite a réuni plus de 60 citoyens. Elle a été un moment de rencontre collectif mais plus informel avec les habitants, avec l'avantage d'être directement in-situ.

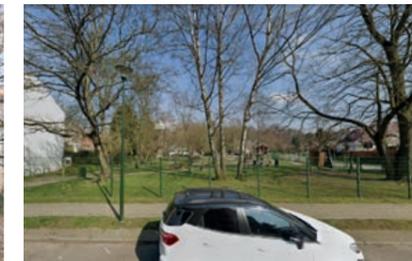
D'un point de vue méthodologique, et vu le nombre important de participants, il a été proposé d'organiser trois groupes, faisant le même parcours identifié au préalable sur un plan. Chaque habitant recevait un document sur lequel iel était invité.e à prendre un certain nombre de notes de constats, à différentes étapes de la visite.

L'idée était de passer ensemble par différents lieux importants pour bien comprendre le site, et échanger sur les enjeux à prendre en compte. Nous étions présents avant tout pour écouter les habitant.e.s, avec les urbanistes de MSA et les représentants de la SLRB et Bruxelles Environnement.

Les pages suivantes reprennent les grands thèmes qui ont été évoqués par les participants.



1) Entrée principale Hoofdingang



2) Plaine de jeu des Dames Blanches Speeltuín



4-5) Centre du site & Zone Natura 2000

**GRUPE GROEP :**  
**NOM NAAM:**  
**PRÉNOM VOORNAAM:**  
**CONTACT:**



6) Potagers urbain Moestuinen:



7) Chalet Balis



8) Place Dewandre Dewandreplein:

## 4. A. Zone à construire

- Le terrain appartient à la région (SLRB) et va faire l'objet d'un projet d'aménagement.
- Ce projet est cadré par un protocole d'accord entre la commune et la région
- Ce protocole prévoit qu'une partie du site va être urbanisée, et l'autre pas
- Le protocole prévoit un programme : 200 logements (120 sociaux + 80 moyens), un équipement de 950m<sup>2</sup> passé à 1150m<sup>2</sup> (crèche ou maison de quartier), et des espaces publics

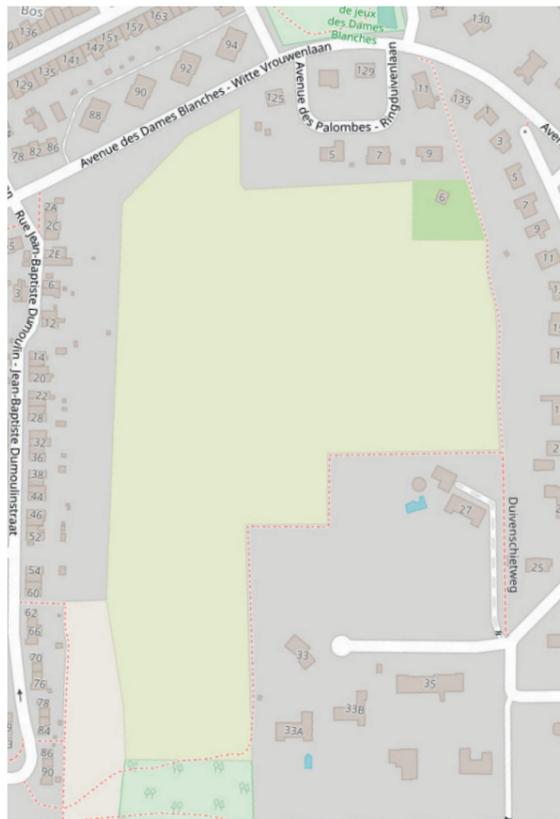
### URBANISATION DU SITE

Le sentiment général qui semble dominer est que le «deal» actuel est un point d'équilibre entre urbanisation et préservation de la nature. Et qu'il vaut mieux contribuer activement à la réflexion sur cette base que de risquer un projet moins équilibré. Certains acteurs demandent une garantie plus ferme de la commune sur la non urbanisation à terme de la zone 2.1.

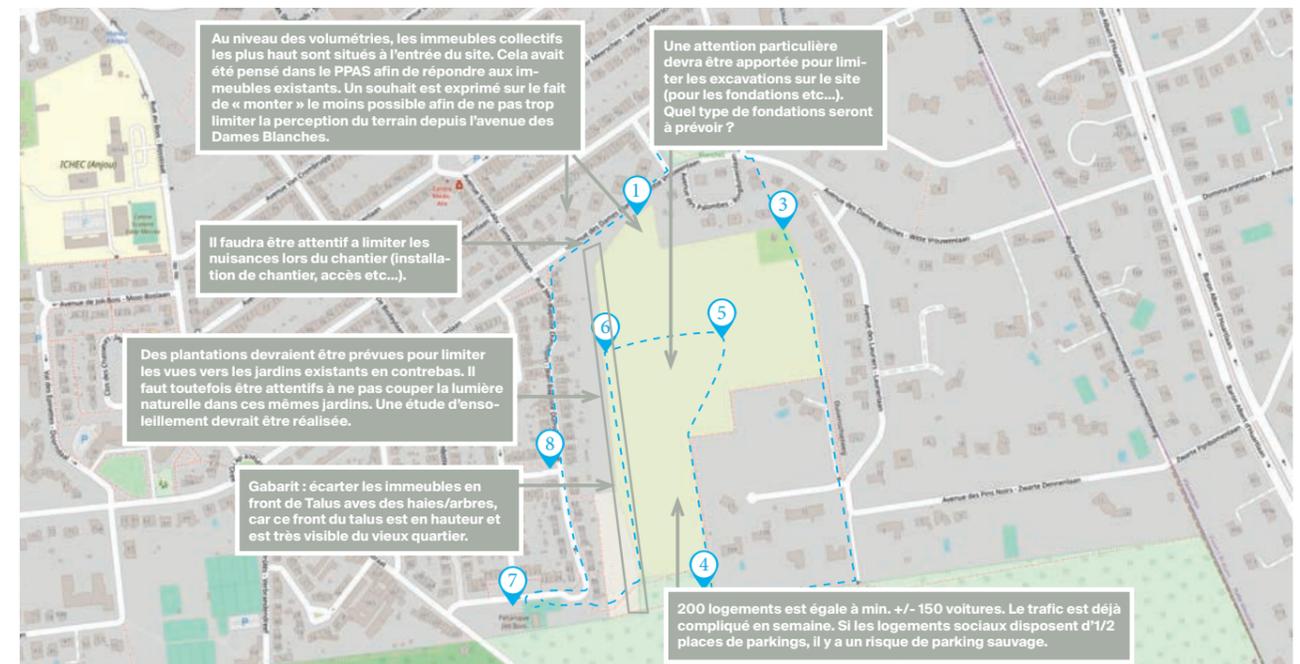
« Il serait bon de répartir les logements sociaux sur l'ensemble des constructions. »

« Des plantations devraient être prévues pour limiter les vues vers les jardins existants en contrebas du côté Joli bois. »

« Vu les gabarits prévus, les nouveaux logements vont donner directement sur les jardins de rue J-B Dumoulin avec tous les inconvénients pour les habitants. »



PPAS



## 4. B. Les potagers et La zone natura 2000

- » Natura 2000 est un réseau européen de sites naturels ou semi-naturels importants tant pour la faune que pour la flore qui y vivent. Ces sites sont également appelés « Zones Spéciales de Conservation » (ZSC). Il en existe 3 à Bruxelles.
- » Le Potager Sainte-Alix se situe au niveau de la placette dans la Rue Jean-Baptiste Dumoulin entre la maison 12 et 14. Le potager est collectif et à reçu un financement de Bruxelles Environnement dans le cadre de l'appel à projets « Inspirons le quartier »

### UNE RÉFLEXION INTÉGRÉE

Les demandes visent à considérer les différentes zones du site (celle qui sera construite et celle qui ne sera pas construite) comme une seule entité de réflexion. Cela a un impact sur les principes d'aménagement des deux zones (connections et liens), localisation des fonctions, aménagements des espaces ouverts.

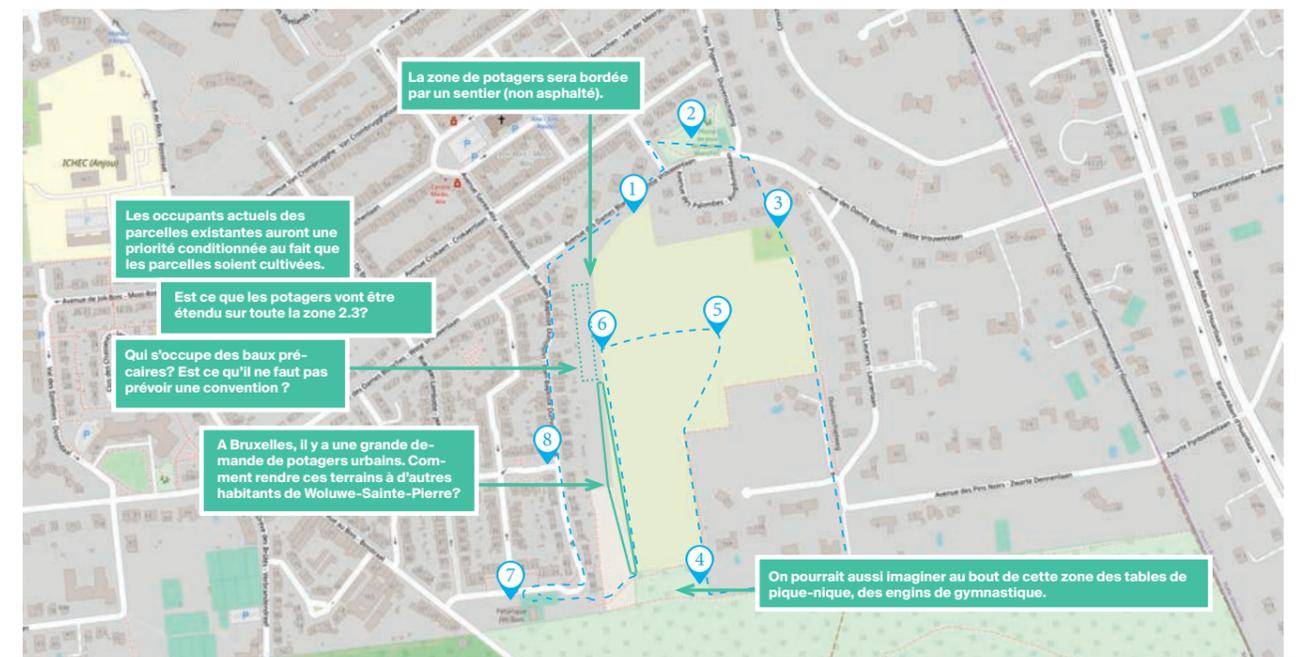
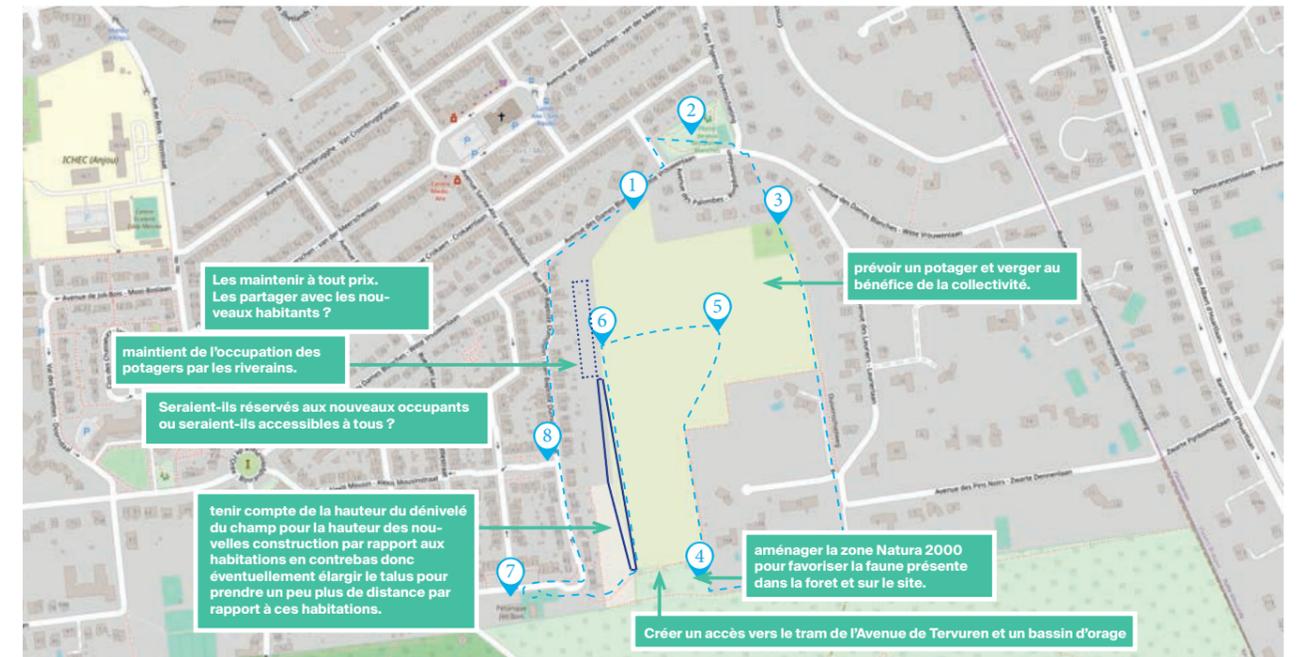
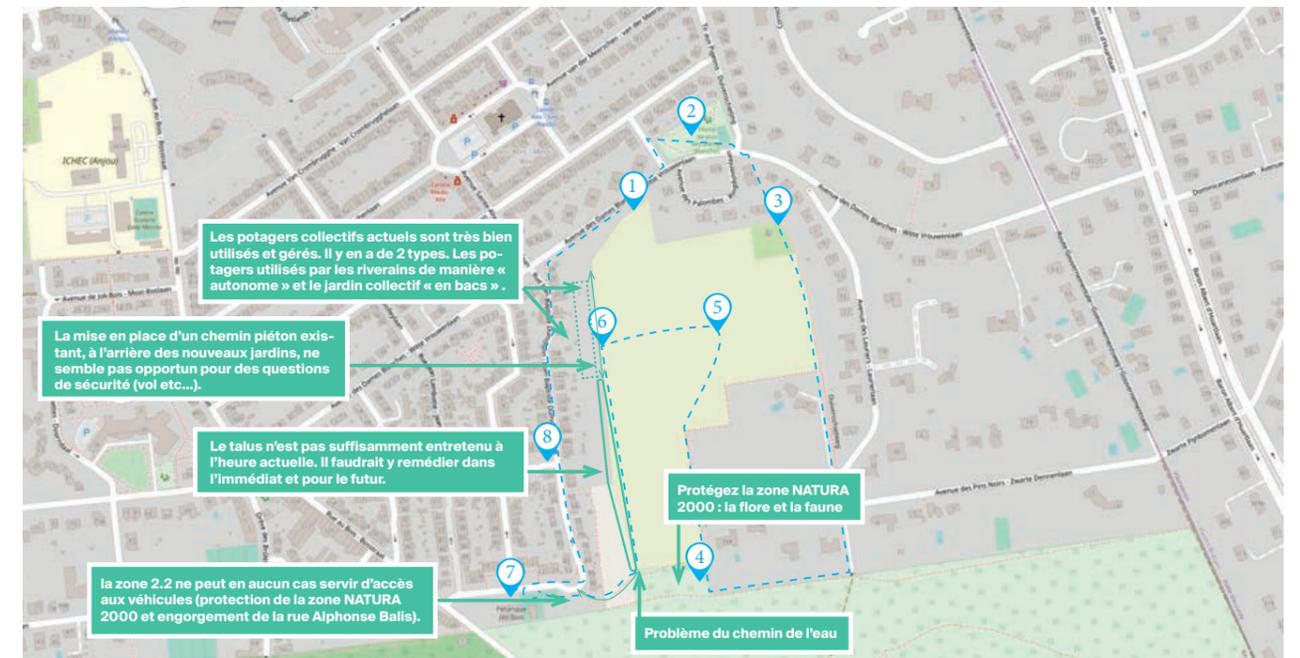
### UN DÉVELOPPEMENT À RELIER AU QUARTIER

Le projet doit permettre de désenclaver le site et construire des liens avec les quartiers existants aux alentours, tant au niveau des voiries que des habitations, ou de l'offre en mobilité. Limiter l'impact en termes de vues au maximum, et éviter que le nouveau quartier soit replié sur lui-même.

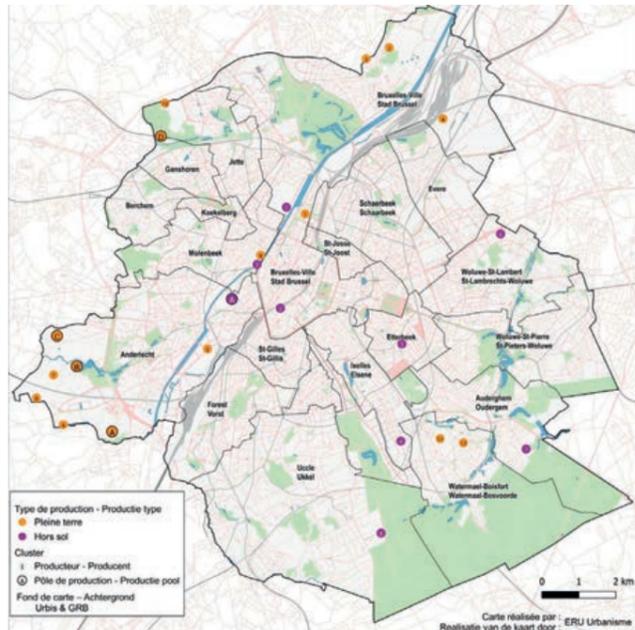
« Le talus n'est pas suffisamment entretenu à l'heure actuelle. »

« Seraient-ils réservés aux nouveaux occupants ou seraient-ils accessibles à tous ? »

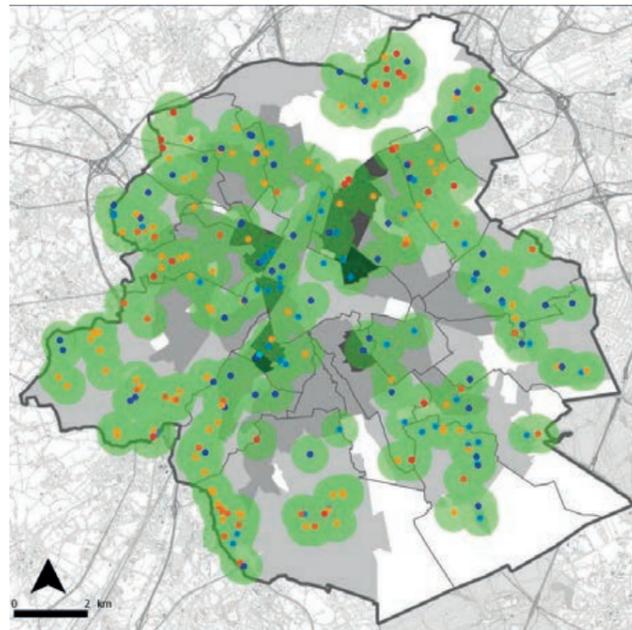
« Est ce que les potagers existants vont être étendus sur toute la zone 2.3? »



Localisation des producteurs professionnels



Sites potagers collectifs et familiaux



## 4. C. Hydrologie

⇒ Le champ se situe dans la vallée de la Woluwe et il y a une grande différence de niveau entre la partie nord et la partie sud.

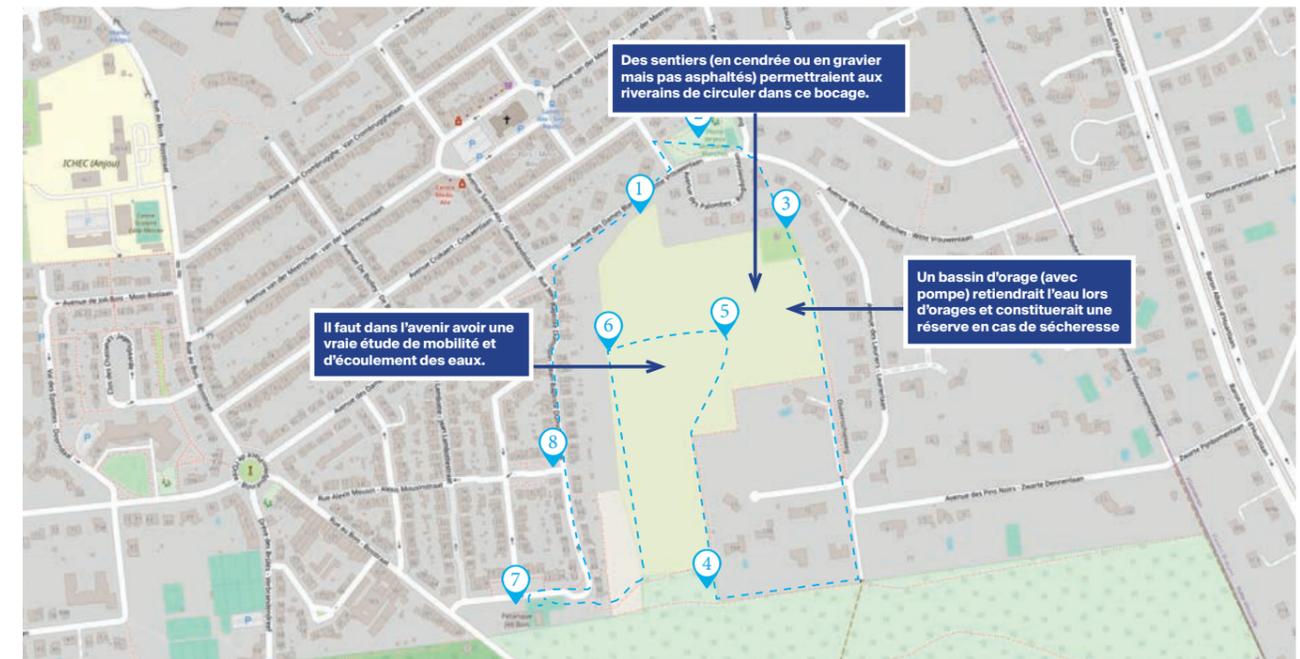
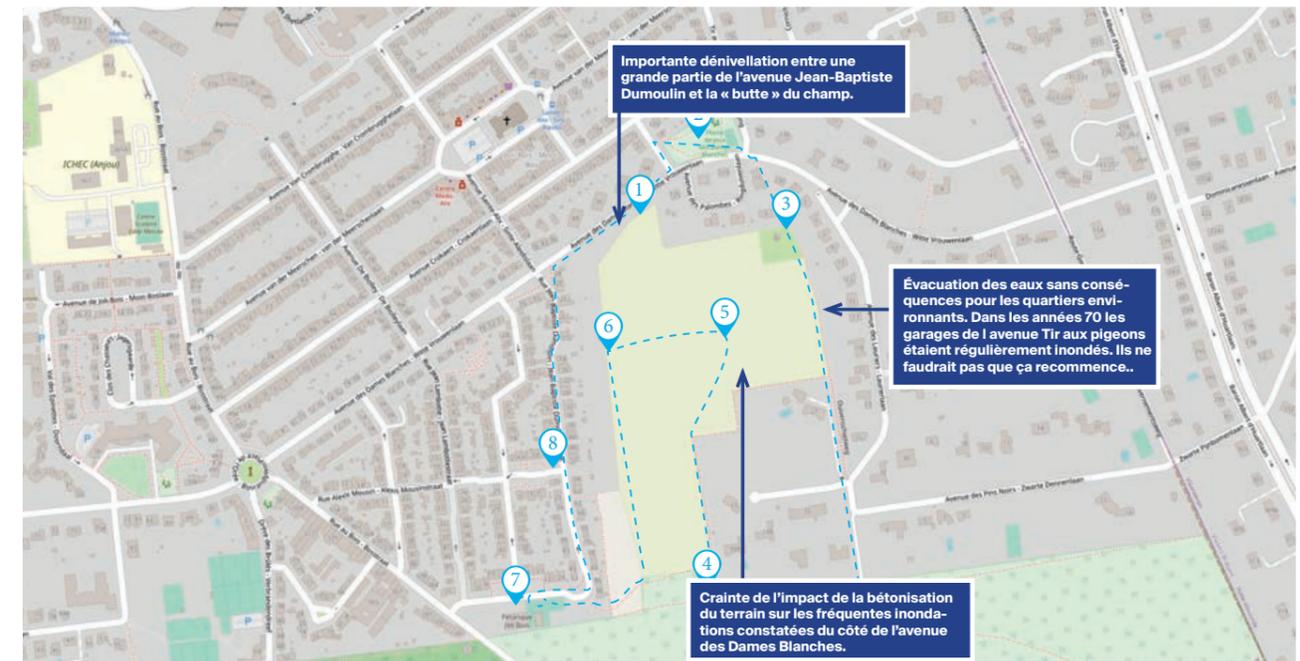
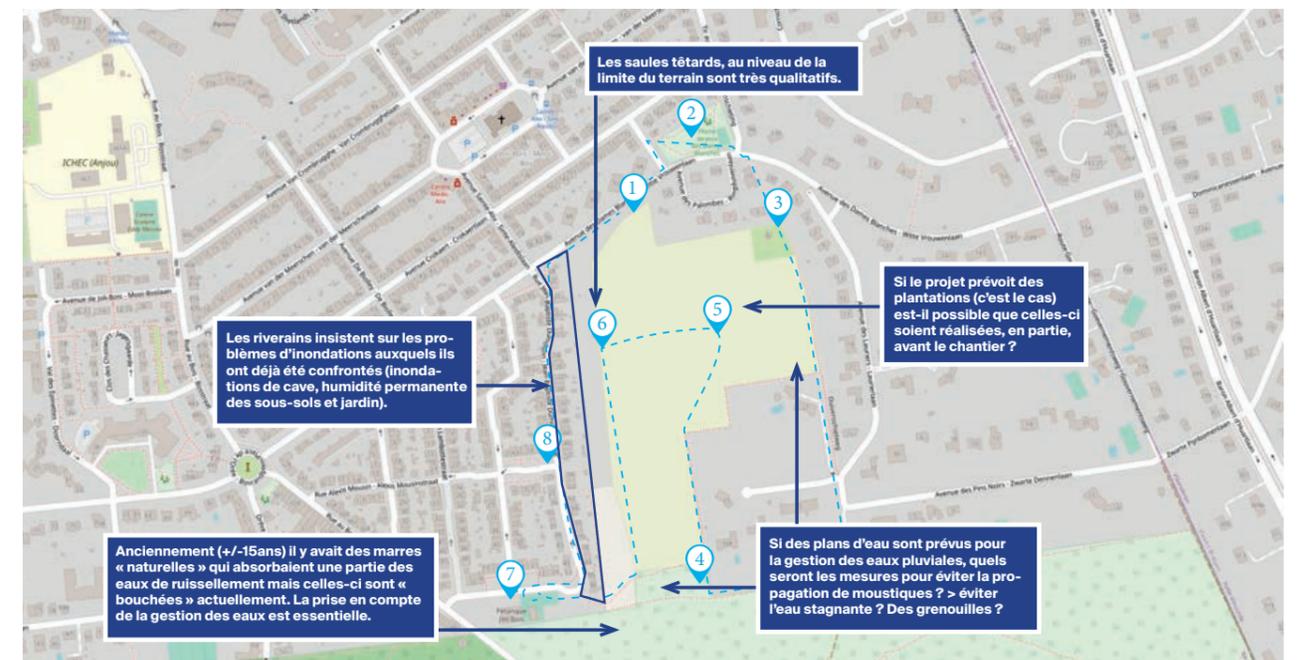
### UN QUARTIER DURABLE AMBITIEUX

Les participants ont mis en avant certains principes pour le nouvel aménagement: mixité sociale, de préférence répartie sur le site, un équipement à prévoir qui soit utile pour le quartier sans augmenter les nuisances. Beaucoup insistent sur l'ambiance de «campagne en ville», ce qui implique des gabarits modestes, une continuité par rapport aux typologies existantes aux alentours, et une approche environnementale forte (gestion de l'eau, continuités vertes, etc).

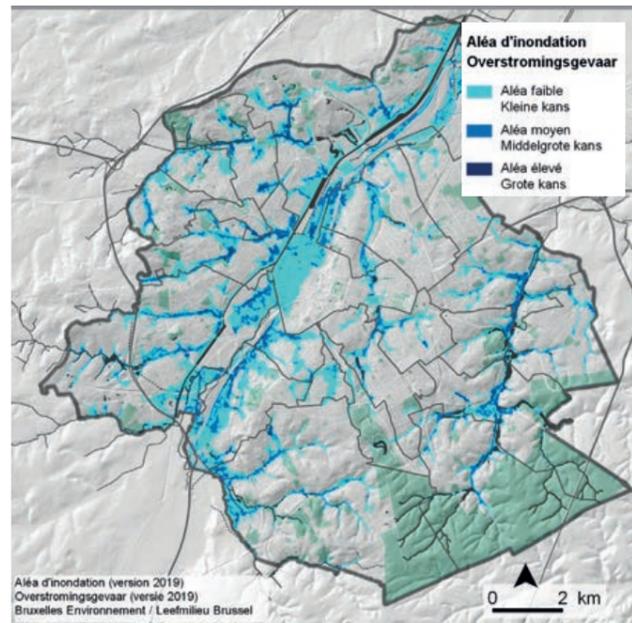
« Les riverains insistent sur les problèmes d'inondations auxquels ils ont déjà été confrontés (inondations de cave, humidité permanente des sous-sols et jardin).»

« Importante dénivellation entre une grande partie de l'avenue Jean-Baptiste Dumoulin et la « butte » du champ. »

« Un bassin d'orage (avec pompe) retiendrait l'eau lors d'orages et constituerait une réserve en cas de sécheresse »



Aléa d'inondation



Atlas Bruxelles Environnement

Contexte oro-hydrographique



Plan de mobilité de la Commune

## 4. D. Équipements collectifs

- Le protocole prévoit une crèche et une maison de quartier
- Le programme élargi du 101 % de la SLRB est prévu pour les espaces partagés
- Le type d'activités en extérieur pour la Zone 2.1 est à définir dans la participation citoyenne. Un processus spécifique est lancé: «ouvrir le champs». On en parle plus loin dans le document.

### UNE ZONE 2.1 AU BÉNÉFICE DES HABITANTS

La programmation de la Zone 2.1 pourrait s'inscrire dans une dynamique d'appropriation et de désenclavement rapide: alimentation durable, ferme pédagogique, activités sportives et de contact avec la nature. Ces activités nécessiteront des aménagements (accès, espaces couverts, raccordements réseaux) mais permettront au site d'offrir des services et activités qui n'existent pas aujourd'hui. Une réflexion spécifique a été lancée sur le sujet, elle est détaillée plus bas dans le document.

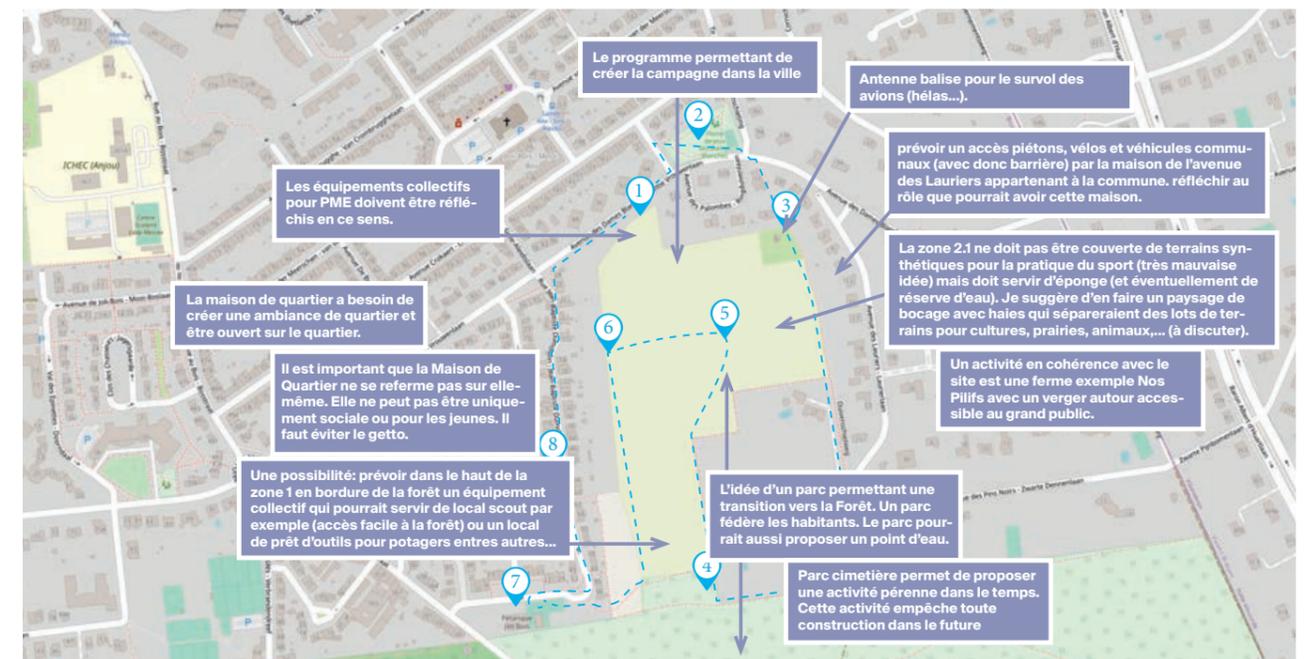
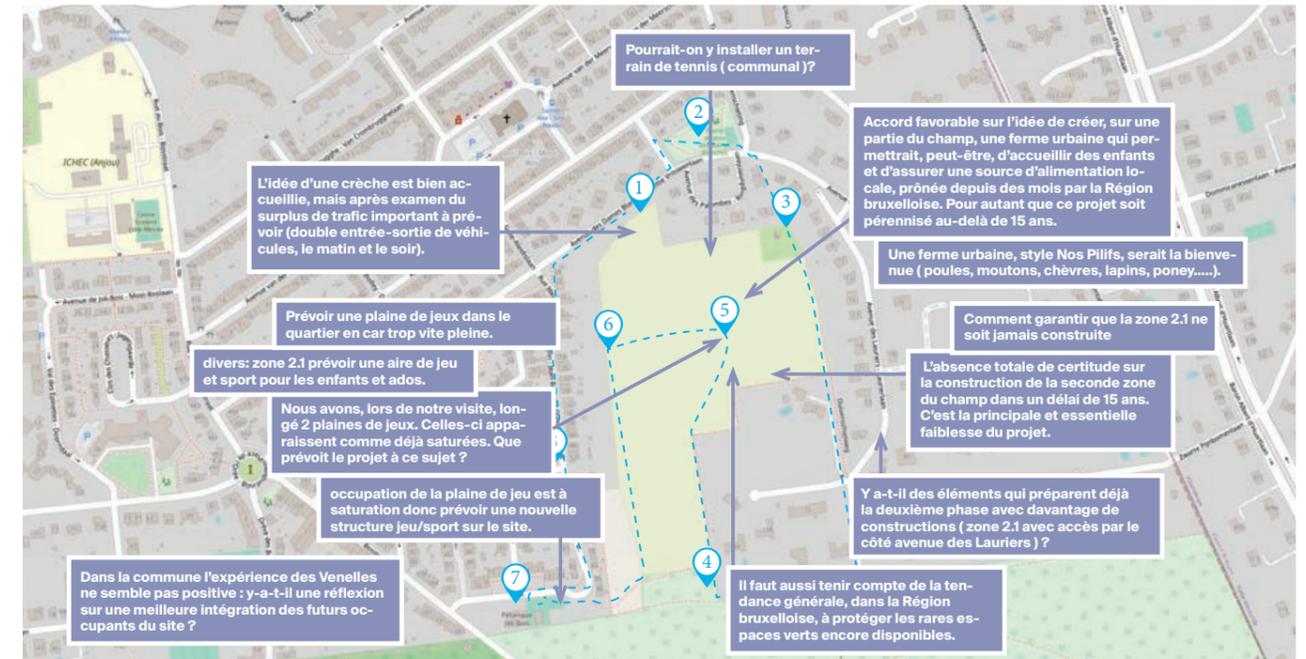
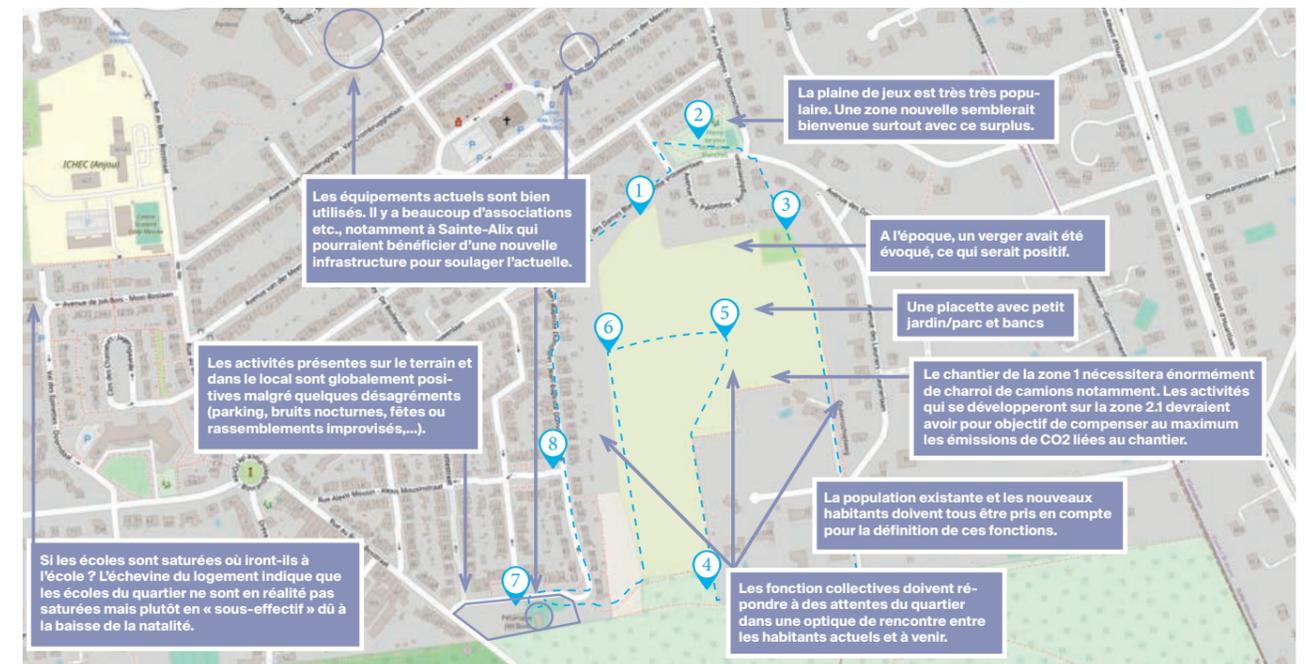
**« Les fonctions collectives doivent répondre à des attentes du quartier dans une optique de rencontre entre les habitants actuels et à venir. »**

**« Une ferme urbaine, style Nos Pilifs, serait la bienvenue ( poules, moutons, chèvres, lapins, poney.....). »**

**« La maison de quartier a besoin de créer une ambiance de quartier et être ouverte sur le quartier. »**



OpenStreetMap



## 4. E. Mobilité

- ➔ Une nouvelle étude de mobilité a été commandée au bureau STRATEC pour le projet de Dames Blanches, en parallèle au processus participatif.
- ➔ Un compte rendu des ateliers organisés sur le sujet est repris plus loin dans le document.

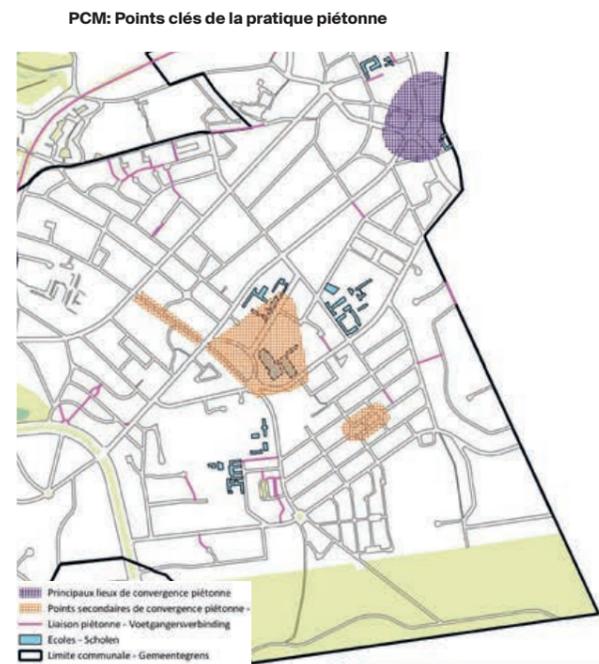
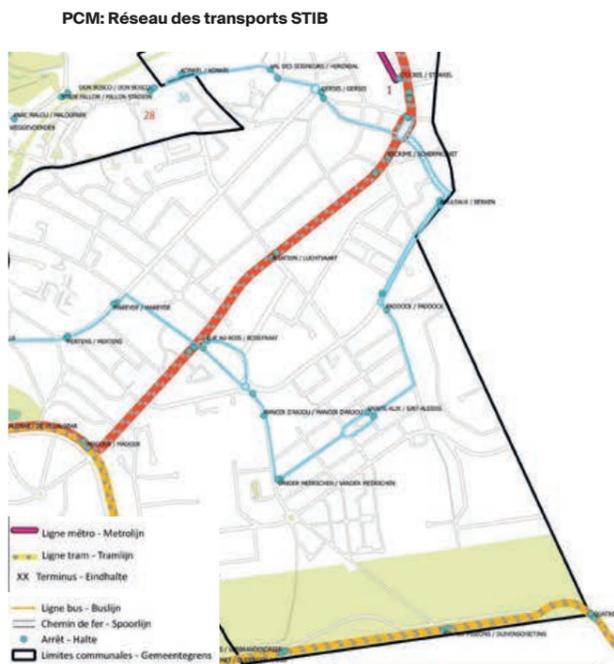
**« Il serait idéal que le bus 36 fasse un détour par l'avenue des Dames Blanches. »**

**« prévoir un rond point avec l'avenue des Dames blanches afin de ralentir le trafic de transit et faciliter l'entrée et sortie du site. »**

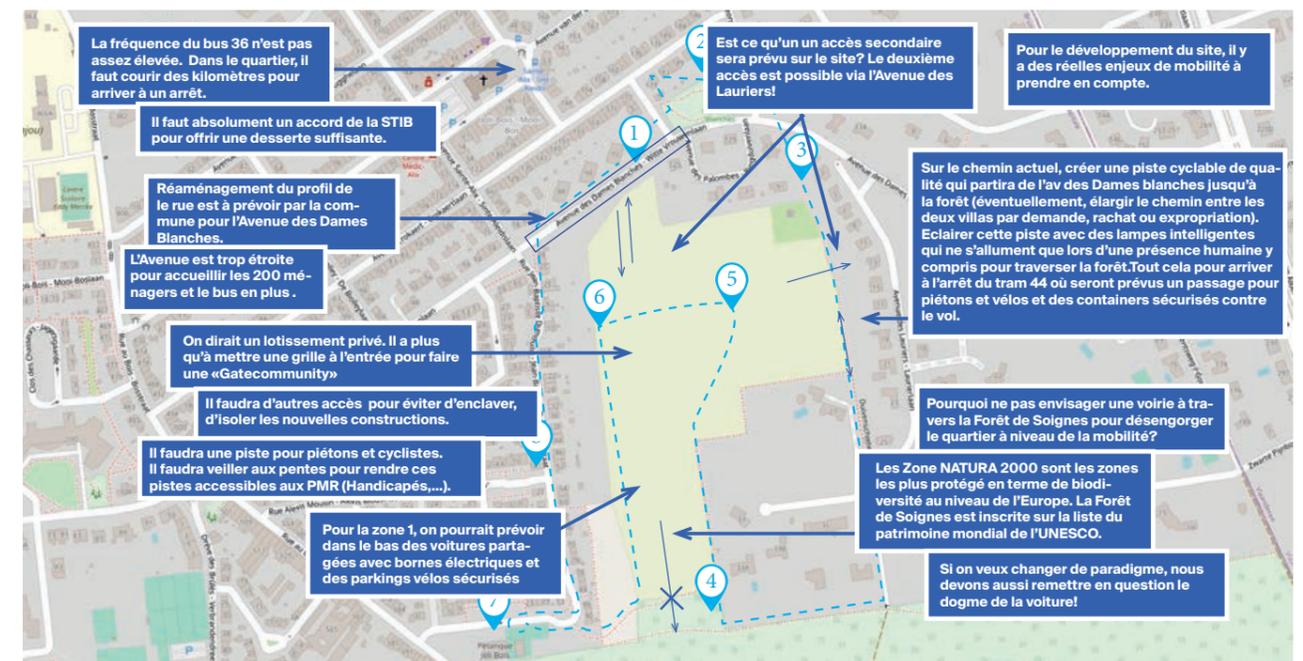
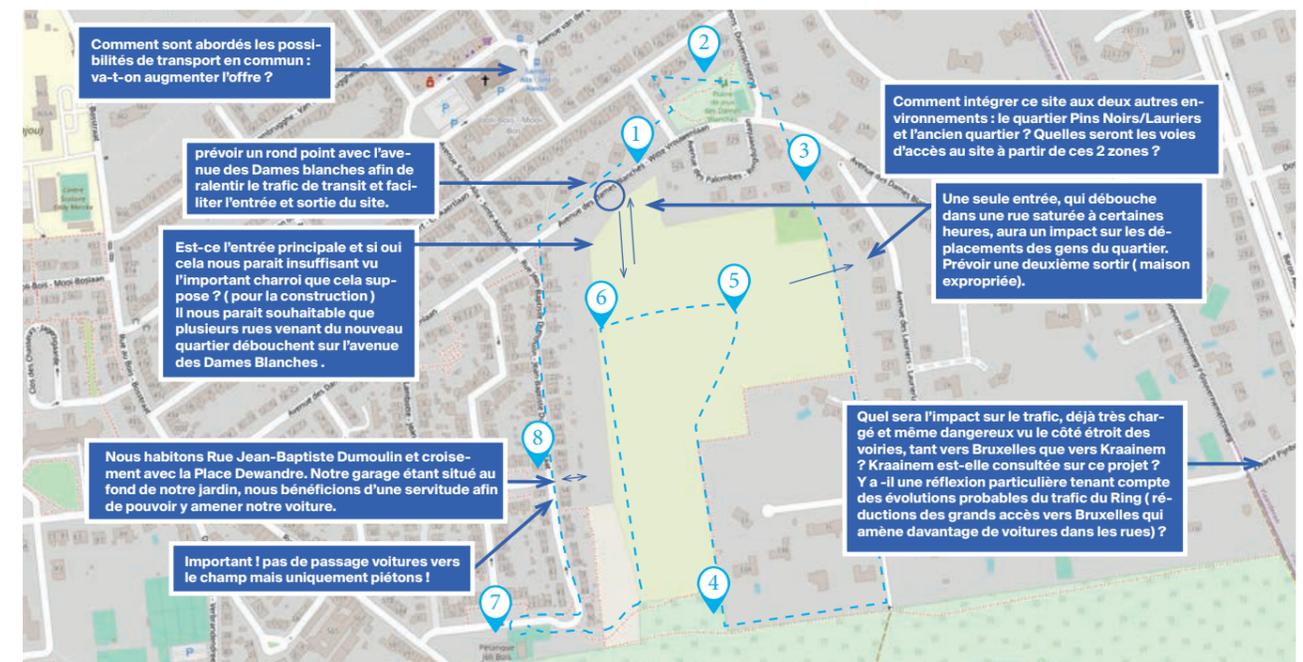
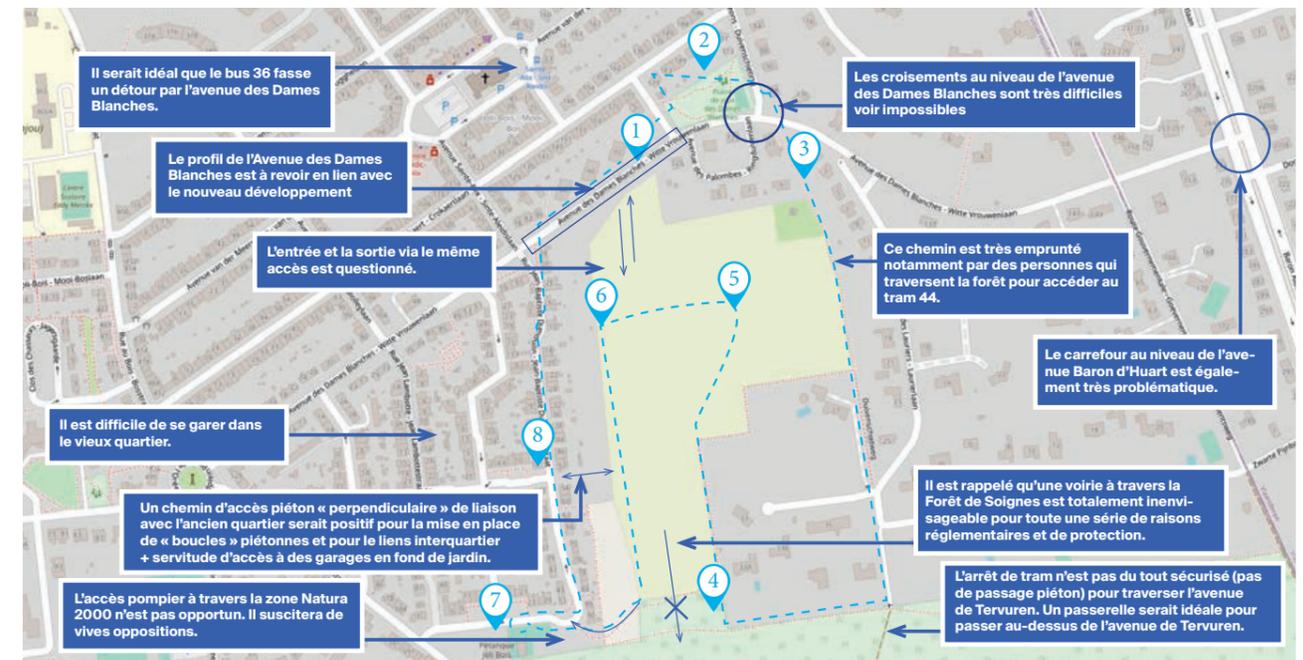
**« On dirait un lotissement privé. faut éviter de mettre une grille à l'entrée ça ferait très 'Gated community' »**

### MOBILITÉ

En attendant les résultats de l'étude mobilité, beaucoup insistent sur le fait de bien mesurer l'impact sur l'augmentation du trafic avenue des dames blanches, en réfléchissant à son réaménagement éventuel, sur la nécessité d'étudier un deuxième accès vers l'avenue des Lauriers, sur la reconnection aux réseaux de modes actifs, en particulier la liaison vers les trams avenue de Tervuren, et sur le renforcement de l'offre en transports publics.



Plan de mobilité de la Commune



## 5. Ateliers sur la mobilité

La thématique de la mobilité est très sensible par rapport au projet. Il était donc indispensable de traiter également cette thématique dans un format d'information ouvert à tous. Lors de deux réunions le sujet a été abordé avec les riverains.

La première réunion, organisée le 21 avril 2022, a permis de présenter et échanger sur la méthodologie de travail du bureau STRATEC. De cette façon, les habitants ont pu être rassurés sur les modalités du travail. Des demandes ont été formulées pour réaliser des comptages complémentaires à ceux qui étaient déjà prévus, ce qui a été réalisé suite à l'atelier. Lors de la réunion les habitants ont pu aussi exprimer leurs craintes sur différents points du projet.

La réunion a commencé par un format de plénière, puis les thèmes ont été abordés dans un format d'exposition interactive, plus informel et plus riche pour les participants.

La deuxième réunion a été organisée en fin d'étude de mobilité. Sur base des compléments, notamment demandés lors du premier atelier, les résultats de l'étude ont pu être présentés, dans un premier temps en format plénière. Ensuite les habitants ont été répartis en tables de discussion de façon à augmenter le nombre de questions possibles et organiser la transmission des informations très techniques dans les meilleures conditions. L'équipe de projet a notamment pu répondre aux différents points d'attention qui avaient été exprimés lors de la première réunion.

Les deux réunions étaient donc complémentaires. Elles ont permis d'orienter la méthodologie, et d'assurer que les craintes des habitants ont été prises en compte et ont trouvé des réponses dans l'étude.





## 5. A. Première réunion mobilité

Le bureau d'études Stratec expose sa méthodologie et déjà quelques éléments et chiffres issus du travail entamé. Cette séance a donc pour objectif de permettre aux riverains de transmettre au bureau Stratec, leurs réflexions et éventuelles craintes d'abord sur la méthodologie, puis plus globalement sur le fond des questions liées à la mobilité dans le quartier.

La première partie se fait en plénière « classique » : présentation et questions-réponses. La deuxième partie se fait via une « exposition interactive ». Pour chaque thème des panneaux sont présentés, qui reprennent les chiffres clés liés au thème déjà en possession de STRATEC, l'un ou l'autre plan/schéma, des photos, et un espace pour des commentaires via post-its.

Les habitants passent de panneaux en panneaux et peuvent commenter chaque thème. Des personnes de CityTools, de la SLRB et de STRATEC sont là pour contextualiser et/ou expliquer certains éléments. Ce format présente l'avantage de permettre à de nombreuses personnes de commenter les thèmes et chiffres, en marge de la réunion plénière. Et de ne pas devoir limiter le nombre de participants à des groupes de travail. Le format plus informel est par ailleurs moins « confrontant » et permet d'entrer dans plus de détail et dans un dialogue plus direct avec les participants.

Les thèmes principaux, listés ici, sont issus des premières discussions avec les riverains (bilatérales, réunions publiques et visite de terrain) et ont guidé la suite du travail de STRATEC :

- Accès au site (en voiture, un accès ou deux, projection en fonction du nombre d'habitants)

- Charges de trafic sur les voiries alentours (données de charges de trafic actuelles, projection en fonction du nombre d'habitants)

- Stationnement voiture (normes qui seront appliquées, situation de la saturation actuelle du stationnement, points de comparaison avec d'autres quartiers ?)

- Offre en transport public (satisfaction de la couverture actuelle ? projection en fonction du nombre d'habitants, accès vers l'avenue de Tervuren)

- Maillage piéton et cycliste (offre actuelle, reconnection avec les réseaux existants)

## 5. B. Questions

### Méthode

Q1 : Y aura-t-il une nouvelle étude qui tient compte des nouveaux comptages ? À quel point ces relevés sont déterminants pour l'analyse ? Y a-t-il d'autres analyses à réaliser ?

Q2 : Pouvez-vous revoir le périmètre d'analyse prenant le quartier Joli-Bois en compte ?

Q3 : Au niveau des statistiques, le problème n'est-il pas que les automobilistes circulent sur beaucoup de petites rues en heure de pointe ?

Q4 : Pourquoi ne pas avoir repris nos remarques de 2017 sur la précédente enquête de mobilité ?

### Données

Q5 : Est-ce que vous avez eu des données de la STIB pour les heures de pointe du bus 36, l'Avenue van der Meerschen, l'accès piéton au tram 44 ?

Q6 : Avez-vous utilisé des modèles pour votre analyse ? Si oui lesquels ?

Q7 : Avez-vous pris contact avec la commune de Kraainem ?

### Comptages

Q8 : Pourquoi ne pas avoir prévu de comptage dans l'avenue Tir aux Pigeons qui est un axe important pour les écoles ?

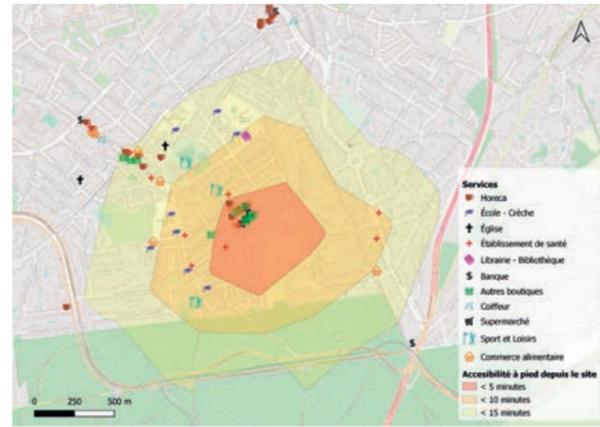
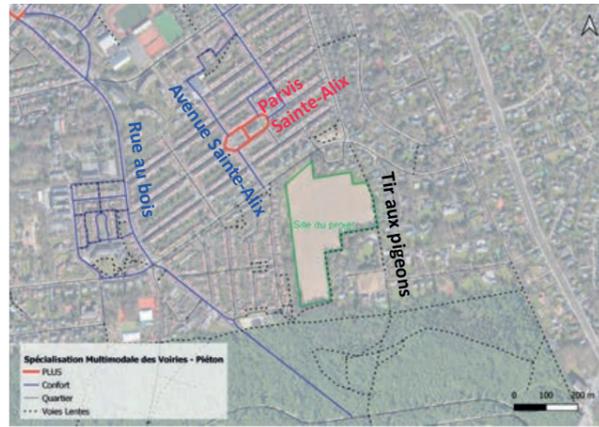
Q9 : Est-ce que le relevé de stationnement sera aussi réalisé à des jours moins calmes comme le mercredi et le weekend ?

Q10 : Comment pouvez-vous dire que les chiffres statistiques montrés sont représentatifs pour l'ensemble des autres jours et surtout à un seul point de comptage ?

Les réponses à ces questions se trouvent dans le compte rendu de la deuxième réunion ci-dessous.

# 1.

## PIÉTONS - PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE VOETGANGERS - MENSEN MET BEPERKTE MOBILITEIT



- Itinéraires piétons globalement peu confortables à proximité directe du site
- Trafic relativement faible => peu de nuisances (bruit, pollution, sécurité) pour les piétons
- Cadrage paysager et naturel de très grande qualité, à valoriser
- Réseau de venelles à exploiter et valoriser

- Offre importante en commerces et équipements à proximité à moins de 15 minutes à pieds (parvis Sainte-Alix, rue au Bois, ...)
- => De nature à diminuer les besoins en déplacements auto quotidiens et, en particulier, à diminuer la dépendance à un 2ème véhicule

### PIÉTONS PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE



- Zone peu adaptée aux PMR :
- Trottoirs généralement étroits et/ou en mauvais état
- Rabaïssement des trottoirs en général bien réalisé.
- Aucune place de parking réservée aux PMR hormis au niveau du parvis Sainte-Alix
- Deux lignes de transport en commun (trams 39 et 44) pas adaptées aux PMR.

### Opportunité(s) potentielle(s) autour de cette thématique

Potentiële opportunititeit(en) omtrent deze thema

*pour les PMR il faut réserver quasi tous les trottoirs (sur larges, état, haies ombragées...)*

### Crainte(s) potentielle(s) autour de cette thématique

Potentiële angst(en) omtrent deze thema

*Sens à pied  
↳ calcul fait  
de se tenir en l'entrée du site*

*pas prévoir PMR + personnes avec poussette*

### Remarque(s) autour de cette thématique

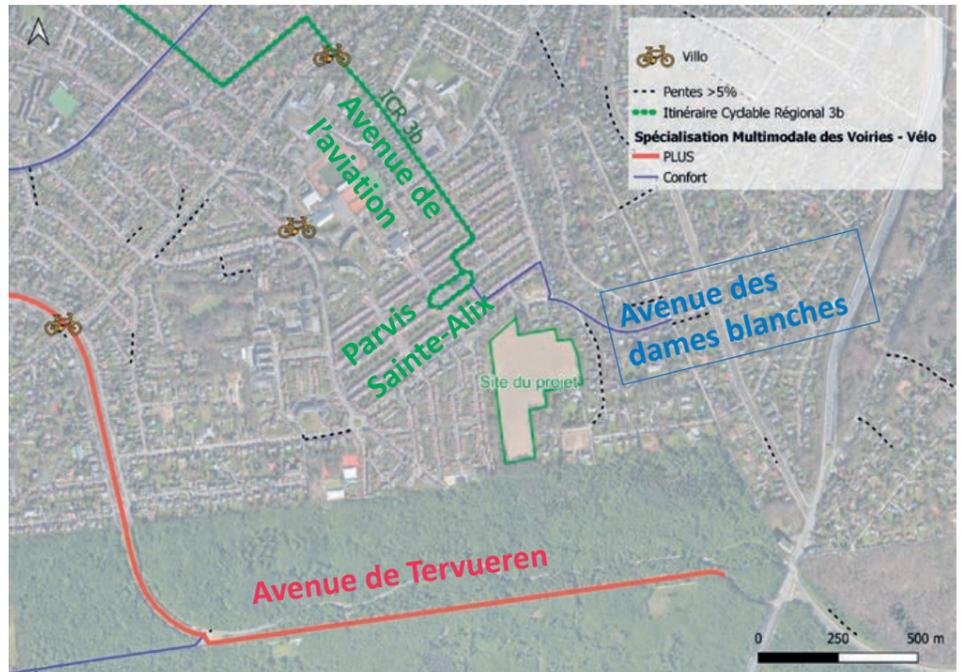
Opmerkingen omtrent deze thema

*pour les PMR : ne faire les trottoirs en terrasse... plus confortables que les trottoirs en dalle... pour chaises roulantes*

*sur tout ne supprimez aucun parking sur Parvis St-Alix*

# 2.

## VÉLOS FIETSEN



- Potentiel du vélo (électrique) très important, avec peu de nuisances (bruit, pollution, sécurité) dues au trafic relativement faible
- Proximité avec l'itinéraire Cyclable Régional 3b permettant de rejoindre le parc du Cinquantenaire puis la Ville de Bruxelles
- Centre de Bruxelles accessible en environ 30 minutes
- Offre en stationnement globalement correcte (quatre dispositifs d'arceaux à proximité de l'entrée du site + arrêts de bus)
- Station Villo > 10 minutes de marche

### Opportunité(s) potentielle(s) autour de cette thématique

Potentiële opportunititeit(en) omtrent deze thema

*La voie pour vélo vers la ville à côté de l'avenue de Tervueren est trop étroite. Sans de place au 1000... pour laisser à l'entrée du site... place à l'entrée de la voie*

*Mettre des lignes de vélo plus claires... plus de traces... sur la zone blanche*

*2 accès vélos vers le 44... au 1000... via du front... et les réseaux à l'ouest de la... pour faire... vers le 44... de l'avenue de Tervueren*

*poste cycliste à côté de la zone blanche*

### Crainte(s) potentielle(s) autour de cette thématique

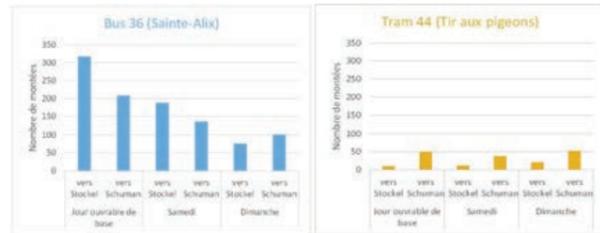
Potentiële angst(en) omtrent deze thema

### Remarque(s) autour de cette thématique

Opmerkingen omtrent deze thema

### 3.

## TRANSPORTS EN COMMUN OPENBAAR VERVOER

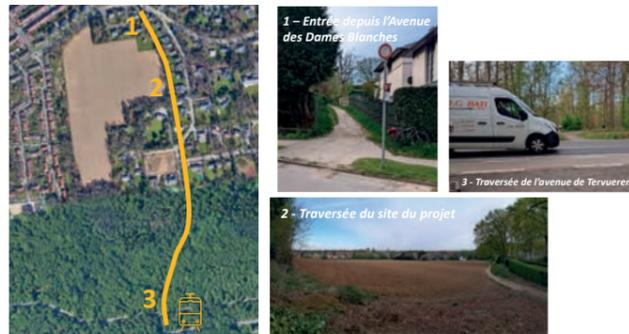


Fréquentation assez faible des transports en commun dans le périmètre d'étude (source : chiffres STIB, automne 2021)

Pour les deux arrêts les plus proches (deux sens confondus)  
 - Tir aux Pigeons (tram 44) : environ 50 montées par jour  
 - Sainte-Alix (bus 36) : environ 500 montées par jour

- Accessibilité moyenne (zone C du RRU)
- Fréquence des TC généralement bonne (tram 44, tram 39)
- Temps de marche assez important (sauf l'arrêt Sainte-Alix pour la ligne 36)
- Plusieurs améliorations sont prévues pour la ligne 36 + Discussions en cours (commune/STIB) pour l'avenir du réseau TC

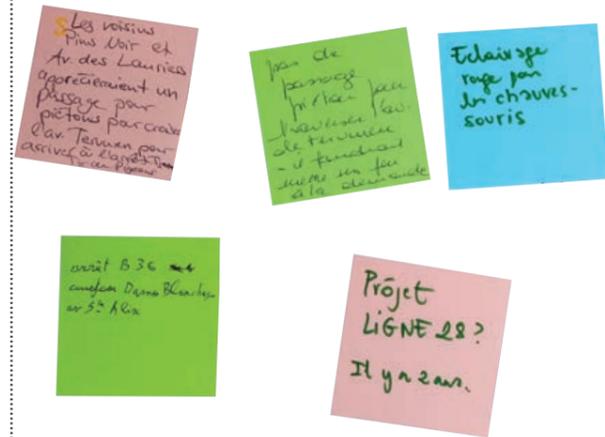
Ligne	Trajet	Arrêt	Accès PMR	Temps à pied [min]	Fréquence/h [en HP]
Bus 36	Konkel ↔ Schuman	Sainte-Alix	Oui	4	5
Bus 36	Konkel ↔ Schuman	Vander Meersch	Oui	8	5
Tram 44	Montgomery ↔ Tervuren	Tir aux Pigeons	-	10	10
Bus 36	Konkel ↔ Schuman	Paddock	Oui	11	5
Bus 36	Konkel ↔ Schuman	Manoir d'Anjou	Oui	13	5
Tram 44	Montgomery ↔ Tervuren	Quatre Bras	-	15	10
Tram 39	Montgomery ↔ Ban-Eik	Rue au Bois	-	16	10



- Importance du sentier « Tir aux Pigeons » afin d'accéder au tram 44
- Traversée de l'avenue de Tervueren non sécurisée

#### Opportunité(s) potentielle(s) autour de cette thématique

Potentiële opportunititeit(en) omtrent deze thema



#### Crainte(s) potentielle(s) autour de cette thématique

Potentiële angst(en) omtrent deze thema

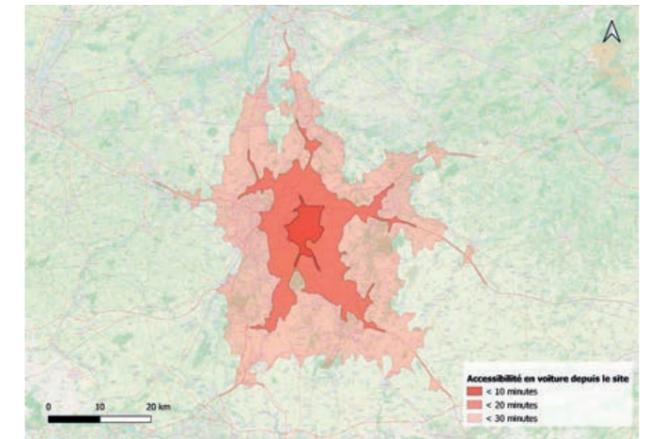


#### Remarque(s) autour de cette thématique

Opmerkingen omtrent deze thema

### 4.

## TRAFIC MOTORISÉ GEMOTORISEERD VERKEER



- Ensemble du périmètre en zone 30 (ou 20) sauf l'avenue de Tervueren
- Relative proximité de deux stations Cambio (Sainte-Alix, Orée)
- Proximité du site avec le Ring (accès rapide aux E411, E40, E19)
- Possibilité d'atteindre le centre de Bruxelles, Leuven, Ottignies ou la périphérie d'Anvers en une vingtaine de minutes (temps moyen)

- Accès rapide à la petite/moyenne ceinture de Bruxelles grâce aux tunnels (surtout hors heures de pointe)
- Temps de trajet plus rapide qu'en TC et qu'en vélo (en heures creuses)

Destination	Temps de trajet [minutes]		
	Voiture*	TC	Vélo
ULB	15 - 35	45 - 50	+/- 25
Porte de Namur	15 - 55	40 - 50	+/- 25
Bourse	20 - 55	40 - 50	+/- 30
Campus UCLouvain	8 - 12	20 - 30	+/- 10

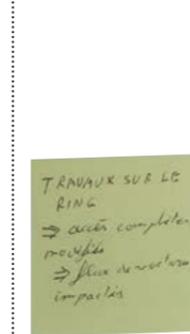
\* Heure creuse - Heure de pointe



- Profil de l'avenue des Dames Blanches problématique : +/- 8,2 mètres de largeur pour 2 bandes de stationnement et 2 voies de circulation => Difficulté de croisement de deux voitures => Les voitures en stationnement mordent sur le trottoir

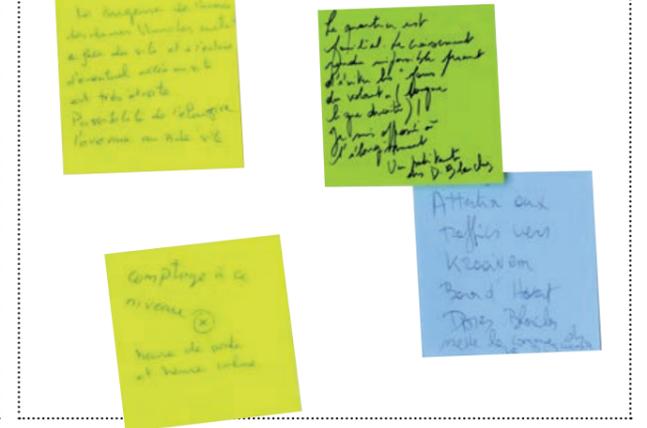
#### Opportunité(s) potentielle(s) autour de cette thématique

Potentiële opportunititeit(en) omtrent deze thema



#### Crainte(s) potentielle(s) autour de cette thématique

Potentiële angst(en) omtrent deze thema

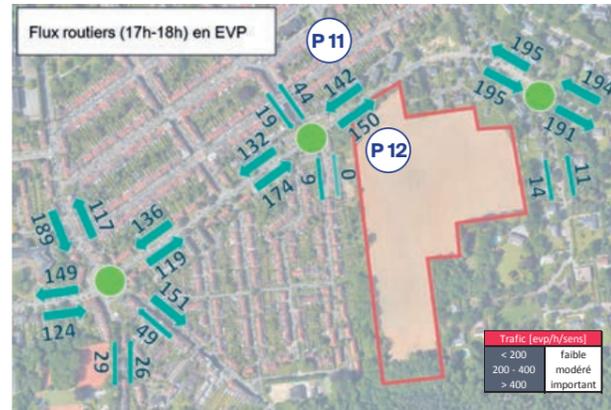
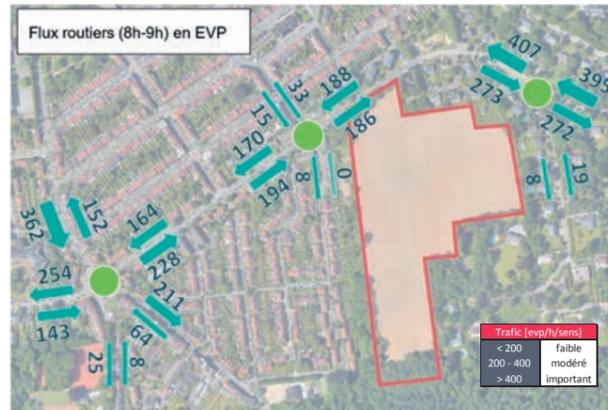


#### Remarque(s) autour de cette thématique

Opmerkingen omtrent deze thema

# 4.

## TRAFIC MOTORISÉ GEMOTORISEERD VERKEER



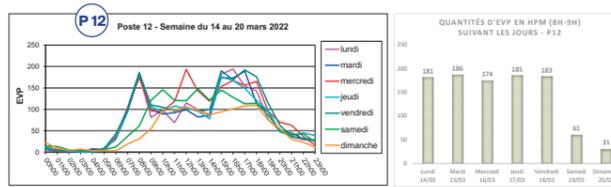
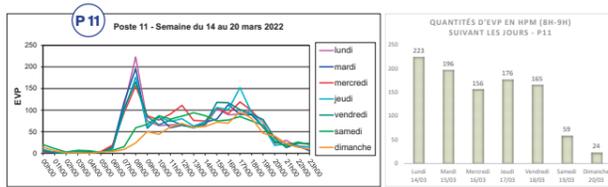
EVP = EQUIVALENT VÉHICULE PARTICULIER (1 VOITURE = 1 EVP, 1 CAMION = 2 EVP, ETC.)

EVP = EQUIVALENT VÉHICULE PARTICULIER (1 VOITURE = 1 EVP, 1 CAMION = 2 EVP, ETC.)

- Trafic relativement faible : aucune réelle congestion n'a été observée.
- Accessibilité au site est très bonne (usage de la voiture devrait rester important malgré les alternatives)
- Trafic de transit sur l'axe Dames Blanches-Tir aux pigeons (auto QUARTIER)

- Peu de différences entre comptages automatiques / manuels sur la journée du 17 mars
- Permettent de confirmer le moment des comptages (heure et jour)
- Seuil des 200 evp/h presque jamais dépassé

COMPTAGES AUTOMATIQUES : SEMAINE DU 14 AU 20 MARS 2022



Opportunité(s) potentielle(s) autour de cette thématique  
Potentiële opportunititeit(en) omtrent deze thema

Handwritten notes on sticky paper:

- Quid miser à sens unique ?
- Il faudrait centraliser le stationnement pour décongestionner les déplacements automobiles vers le site et vers l'école.
- Il faut tenir compte de l'impact des bus scolaires des écoles européennes qui ne circulent que le matin sur l'axe Dames Blanches-Tir aux pigeons.
- Il faudrait centraliser le stationnement pour décongestionner les déplacements automobiles vers le site et vers l'école.
- Il faut tenir compte de l'impact des bus scolaires des écoles européennes qui ne circulent que le matin sur l'axe Dames Blanches-Tir aux pigeons.

Crainte(s) potentielle(s) autour de cette thématique  
Potentiële angst(en) omtrent deze thema

Handwritten notes on sticky paper:

- Verhoogd risico op stopverkeer
- Penser l'heure de crées. Le trafic et vitesse des voitures pour éviter l'engorgement à l'approche du site.
- Faire 1 comptage sur l'axe plus large Avenue Paul Paul Impact de la voirie.
- EVP rue au loin et Tir aux pigeons ~ 400 le matin
- Permis de stationnement

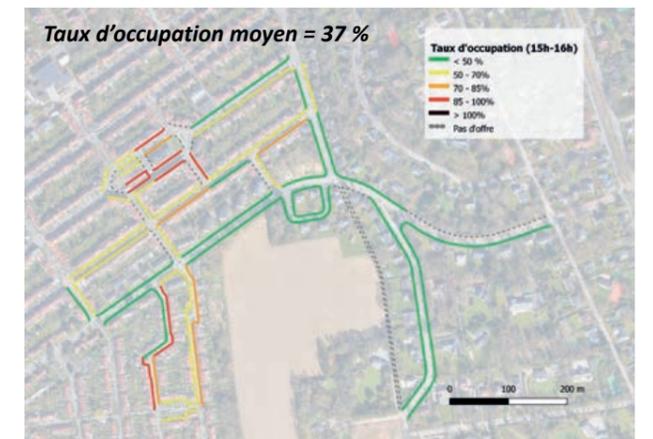
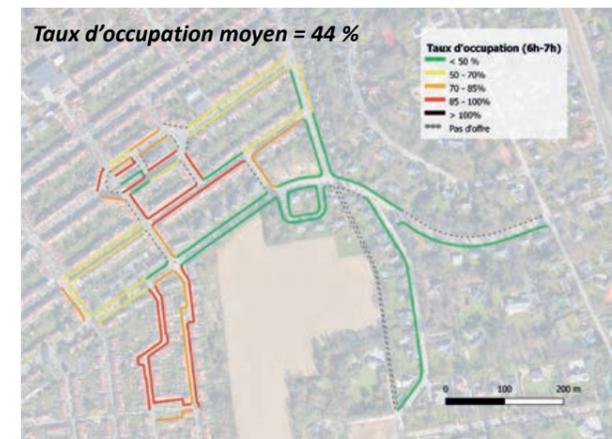
Remarque(s) autour de cette thématique  
Opmerkingen omtrent deze thema

Handwritten note on sticky paper:

- Comptage sur la rue des mères au lieu de l'avenue de la République

# 5.

## STATIONNEMENT AUTOMOBILE PARKEERPLAATSEN



- Périmètre en zone de stationnement non réglementée
- 942 emplacements, dont 12 réservés (3 PMR) et 198 accès carrossables
- Relevés des taux d'occupation sur les périodes 6h-7h (demande des riverains) et 15h-16h (demande liée aux activités commerciales du parvis Sainte-Alix et à la sortie des écoles)

- Offre en parking en voirie sous-utilisée dans la zone d'étude, à tout moment de la journée (particulièrement au sud-est) : 459 et 412 emplacements libres le matin et en journée



Opportunité(s) potentielle(s) autour de cette thématique  
Potentiële opportunititeit(en) omtrent deze thema

Handwritten notes on sticky paper:

- Il faut 2 PERIMETRES: 1 -> circulation 1 -> stationnement 44% pas visible
- de 6 à 7h. 44% de vous analyse le % d'habitat en zone Rouge et ça correspond le % sera différent JRU.
- besoins de réaménagement déjà maintenu
- Périmètre possible large de stationnement si le site n'est pas complètement saturé du dispositif existant avec adjacents

Crainte(s) potentielle(s) autour de cette thématique  
Potentiële angst(en) omtrent deze thema

Handwritten notes on sticky paper:

- STATIONNEMENT LE SOIR! et WE
- Il faut envisager le permis de stationnement pour les zones rouges et ça correspond le % sera différent JRU.
- quid evolution avec le projet ?
- Suppression Viaduc d'Auderghem
- La rue des mères devrait être supprimée de la voirie car pas d'usage vers les bâtiments qui sont au côté St-Basile

Remarque(s) autour de cette thématique  
Opmerkingen omtrent deze thema



## 5. C. Deuxième réunion mobilité

### 1. Accès carrossable au futur quartier



L'étude mobilité recommande de ne réaliser qu'un seul accès, qui serait suffisant par rapport au nombre d'entrées/sorties qui sont prévues sur le futur site. La distance est également suffisante par rapport aux autres carrefours. Un accès supplémentaire n'amènerait pas de vraie différence sur la répartition du trafic aux alentours. La proposition est la séparation des flux du charroi motorisé et des modes actifs et le respect des normes SIAMU

Le deuxième accès dans le PPAS était prévu pour la deuxième partie du développement et n'était pas connecté au premier accès. Les deux accès étaient en cul-de-sac. Ce ne serait pas cohérent de venir construire une voirie carrossable dans une zone du PPAS qui ne le permet pas.

L'Avenue des Dames Blanches est actuellement prioritaire et à chaque carrefour se trouvent des stops sur la voie perpendiculaire, ce qui sera le cas pour la voirie de sortie principale du site.

Le bureau d'étude a fait des projections. On parle d'une charge du trafic correspondant à une voiture toutes les 30 secondes le matin aux heures de pointe. C'est un ordre de grandeur très fréquent dans des quartiers similaires (drève des Shetlands, Clos Albert Crommelynck,...). Le pic du trafic dans l'Avenue du Tir au Pigeon est entre 8h-8h30.

La mise en place de rues scolaires pour les écoles du quartier pourrait sensibiliser les parents à la mobilité douce. La Commune pourrait mettre en place une rue

scolaire pour l'école Joli Bois. A Woluwe-Saint-Pierre, il y a déjà deux rues scolaires à ce jour. Ce type de mesure demande un changement d'habitudes et de comportements des parents au niveau de la mobilité vers l'école. Il faut accompagner et renforcer cette dynamique.

Un rond-point a peu d'utilité car il impactera fort la fluidité du trafic à ce carrefour de sortie du site. Une suppression de places de stationnement à moins de 5m des sorties (cfr RRU) est envisagée pour améliorer la visibilité de la sortie du site.

La réunion de coordination avec la commune de Kraainem a eu lieu fin mai 2022. La Commune craint un renforcement du trafic sur l'Avenue Baron d'Huart.

### 2. Revoir le profil de l'avenue des Dames Blanches



Les problématiques d'entrecroisement des véhicules qui sera accentuée après la mise en œuvre du projet est à résoudre. Les trottoirs sont en mauvais état et non adaptés aux PMR et à rénover. Différentes options sont possibles: Mise à sens unique, Modifications du stationnement, Reprofilage complet. Le taux d'occupation de places de stationnement aujourd'hui est entre 25 et 30%.

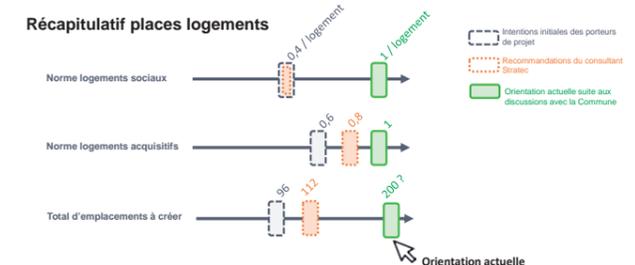
Les différents scénarios pour revoir le profil de l'avenue des Dames Blanches ont des avantages et des inconvénients. Le trottoir est fort abîmé du côté du champ. Il n'est pas utilisé car il est en mauvais état.

Les arbres ne sont pas en bonne santé dans l'avenue des Dames Blanches et ils ont été plantés il y a 66 ans. La position des arbres pourrait être décalée (à vérifier

techniquement pour des arbres aussi âgés) et des essences plus adaptées peuvent être plantées. Une autre option est de mettre les places de parking entre les arbres.

En retravaillant le profil de l'Avenue des Dames Blanches, les habitants demandent à inclure une piste cyclable. La question principale qui est posée est celle de la place disponible. La proposition devra répondre à une mixité entre la voiture et le vélo.

### 3. Emplacements de parking pour les futurs usagers



Le projet de la SLRB doit être « autosuffisant ». STRATEC a recommandé la création de 112 nouvelles places de parking pour les futurs logements. La Commune souhaite porter ce nombre à 200 places. Des emplacements sont à prévoir pour les autres activités (crèche, maison de quartier, zone affectée à la vie collective) En fonction des recommandations, la SLRB a déterminé un programme « équilibré ».

La crèche va générer un trafic qu'il faut intégrer. Tout le monde arrive entre 8h et 8h45. Puis à l'heure de pointe plus aucune place de parking n'est libre. La crèche a besoin d'être sur l'Avenue des Dames Blanches pour être le plus accessible possible, à proximité des familles du quartier.

Les habitants de logements sociaux n'ont pas de voitures de société. Dans les statistiques 50% des habitants n'ont pas de permis dans les logements du Bord de Soignes et 50% des places de parking ne sont pas louées. Ils utilisent plus les transports en commun.

La conclusion de certains habitants est que le parking est sous-estimé sur le site. Le site doit être auto-suffisant en parking pour ne pas empiéter sur le reste du quartier.

L'aménagement doit prévoir le long terme. La démographie va changer mais dans les logements sociaux le ratio est de 0,4 voiture par ménage. La population va vieillir et le coût de la voiture va augmenter. La commune recommande pour le stationnement 200 places et le bureau d'étude Stratec 112. Les emplacements sont à concevoir de manière reconvertible pour s'adapter à l'évolution.

### 4. Emplacements de parking réservés aux véhicules partagés

STRATEC conseille de favoriser au maximum la possibilité de voitures partagées par des places de free-floating et des places autopartage entre particuliers

Dans le nouveau quartier des alternatives à la voiture individuelle sont à proposer. Il est important que les voitures partagées soient à proximité. Ça ne fonctionne pas de devoir marcher jusqu'à la place Saint-Alix pour utiliser une voiture Cambio. Pour faciliter les familles ce serait bien de prévoir un emplacement pour les sièges d'enfants partagés.

A Bruxelles certains Magasins Bio proposent des vélo-cargos à louer via application monkeydonkey.bike. A Gand, il existe des vélo-cargos de quartier qui sont accessibles pour les habitants.

### 6. Prévoir une offre ambitieuse en stationnement vélo



Le diagnostic montre un potentiel du vélo (électrique) et un manque d'offre sécurisée. Il est recommandé de prévoir un parking sécurisé et couvert d'environ 450 emplacements vélos.

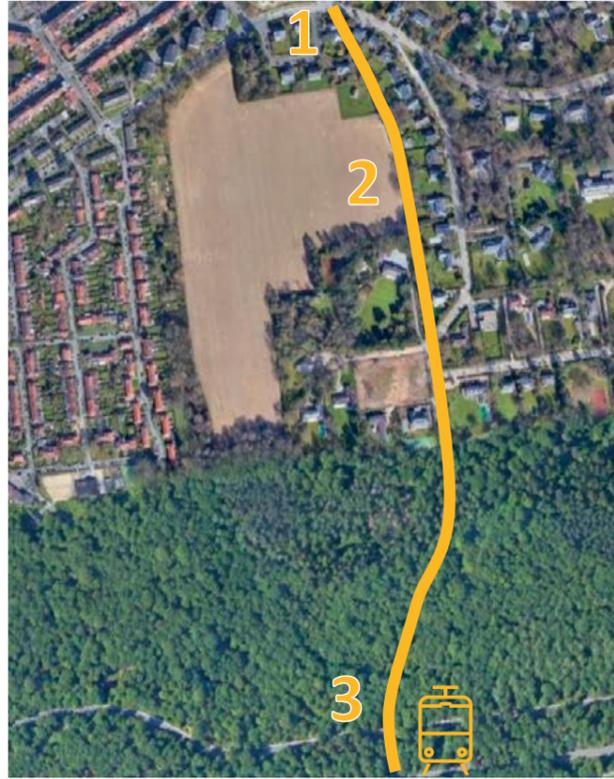
Le nombre de stationnement vélo prévu dans le projet est de 400 places. Nous comptons une place de vélo par oreiller. L'utilisation du vélo à Bruxelles augmente fortement depuis plusieurs années. Dans beaucoup de logements bruxellois, il n'y a pas assez de place pour mettre son vélo. C'est un frein qui n'encourage pas l'utilisation du vélo en ville.

Le nouveau quartier va renforcer les connections transversales en mobilité douce par des venelles vers le Vieux Quartier, le chemin du tir aux Pigeons, la Forêt de Soignes, etc.. Dans le quartier les itinéraires vélos sont à prévoir en site propre pour la sécurité des enfants.

Les nouveaux habitants seront plus jeunes et devraient avoir d'autres habitudes de mobilité.

Pour information, la SLRB a un accord de principe avec Cambio pour 8 places intérieures, dont 4 spécifiquement pour les futurs habitants et 4 pour tous les riverains..

## 7. Améliorer les connexions et les aménagements au sentier du Tir aux Pigeons



Le sentier « Tir aux Pigeons » est important notamment pour accéder au tram 44 et il n'est actuellement pas confortable surtout pour les cyclistes. STRATEC met en avant qu'il y a besoin de prévoir une connexion cyclo-piétonne sud au projet.

La limite de Bruxelles se trouve entre les deux axes routiers dans la Forest de Soignes. La première bande de circulation est sur le territoire bruxellois

Dans le futur, la commune de Kraainem prévoit d'aménager une autoroute de vélos avec une piste cyclable en site propre longeant la Forêt de Soignes.

L'idée est d'aménager le chemin actuel qui n'est effectivement pas attractif, confortable et sécurisant (surtout la nuit). Il sera renforcé, éclairé et permettra un accès piéton/vélo direct au tram 44. L'idée est surtout de multiplier toutes les possibilités pour augmenter l'accès à une offre de transport public. Pour certaines personnes, une fois réaménagé, ce sentier pourra être une bonne alternative, surtout en journée et en été. Reste à résoudre la traversée de la voie de circulation pour rejoindre l'arrêt avenue de Tervuren, puisqu'il n'y a pas de passage piéton aujourd'hui.

Un tracteur passe actuellement déjà par le sentier du Tir aux Pigeons. Le début du sentier monte fortement. Via le terrain exproprié il est possible de prévoir un passage plus confortable et de renforcer le maillage des sentiers dans le quartier.

Les accès via la rue Jean-Baptiste Dumoulin seront des connexions de mobilité douce, uniquement pour les piétons et cyclistes à l'exception des servitudes existantes.

## 8. Transports publics: oeuvrer pour la déviation du bus 36

Le Bus 36 est proche de la saturation en heures de pointes (écoles). Pour les PMR, il y a un problème d'accès. Un reprofilage de l'avenue des Dames Blanches au préalable est nécessaire.

Actuellement les discussions se font au niveau politique pour un renforcement de la ligne. Deux options sont étudiées : une première option est d'ajouter une boucle avec une navette qui fonctionne comme un faux terminus. L'autre option est de dévier le bus 36 avec un arrêt dans l'Avenue des Dames Blanches.

La STIB n'a pas encore pris de décision. La Commune demande de renforcer la fréquence, pour atteindre plus que 5 bus par heure. Il y n'a pas de plan à ce stade.

La fluidité des bus est un réel problème dans le quartier vu les largeurs de voiries. Cela rend impossible d'envisager des bus articulés (plus forte capacité). Un autre point d'attention est d'améliorer l'accès PMR pour les bus.



Pour information:

- L' accord pour le Bus 36, toutes les 10 minutes.
- Possibilité de 36 avec terminus aux Dames Blanches en discussion avec la STIB, la Commune, la SLRB, etc..



## 6. Zone 2.1: Ouvrir le champ!

Le trajet participatif s'est également penché sur la partie du site, la Zone 2, qui est amenée à ne pas être urbanisée. L'enjeu était de proposer aux habitants de participer à la définition du programme d'activités à développer sur cette partie du site, de façon à bien calibrer le processus visant à désigner un opérateur gestionnaire. Cette partie de la réflexion est pilotée par une structure de coordination regroupant plusieurs acteurs institutionnels (Citydev, la SLRB, Bruxelles Environnement et la commune).

D'un point de vue méthodologique, CityTools a proposé d'organiser la réflexion en trois temps.

Une première réunion avait pour objectif d'ouvrir les possibles, en rassemblant les habitants autour de tables de travail. Pour alimenter la réflexion plusieurs «opérateurs de projets inspirants» ont été invités à débattre avec les riverains. De nombreuses questions se sont posées afin de discuter de la méthodologie, orienter la future programmation autour de certains thèmes: quelles activités, quels accès, quels acteurs gestionnaires/opérateurs, quels liens avec la partie construite, etc. Sur base des présentations des projets inspirants, chaque table a ainsi produit un visuel du site avec des points à prendre en compte, en illustrant certaines activités possibles. Un certain nombre de contraintes ont donc pu être objectivées également en parallèle à la réflexion sur l'avenir possible.

Sur la base de cette première réunion il a été décidé de lancer un appel à idées pour brasser large et ouvrir la réflexion: «ouvrir le champ»! Tous les acteurs ou habitants avec un projet ou une idée pouvaient donc se manifester. 73 idées ont été ainsi recueillies

Une fois l'appel à idées clôturé, un atelier a été organisé pour échanger avec les riverains sur les résultats. Les idées ont été regroupées par thèmes et mises en débat pour identifier des priorités. L'objectif de la réunion était d'orienter la rédaction d'un cahier des charges visant la désignation d'un opérateur qui serait amené à gérer le site sur base des orientations définies avec les habitants.

Ce travail préparatoire est fondamental car il évite de lancer un appel à gestionnaire sans aucune ligne directrice, et il assure une orientation des activités à développer en lien avec les attentes du quartier.



## OUVRIR LE CHAMP

## 6. A. Premier atelier: explorer les possibles



Table discussion 1: Projet inspirant: La Ferme Urbaine du « Début des Haricots ASBL »

Située sur un terrain semi-agricole en périphérie de la 2e couronne, à Neder-Over-Heembeek, le contexte géographique de cette ferme pédagogique de 1,5 ha présente des similarités avec les Dames Blanches. L'objectif principal du projet est l'insertion socio-professionnelle, en employant 8 jeunes dans le métier de maraîcher et l'entretien de jardins et d'espaces verts écologiques. De plus, la Ferme Urbaine est également le premier terrain de production maraîchère en agriculture paysanne (à échelle humaine) et biologique à Bruxelles. Ils regroupent des cultures, des pâtures, un poulailler, un rucher ainsi qu'une parcelle de plantes aromatiques et médicinales gérée par leur projet « Les Herbes de Bruxelles ».

« La Ferme Urbaine » représente un lieu de vie en collectif, qui fonctionne sur un modèle horizontal, mais aussi un lieu de formation, d'échanges et d'innovations en matière d'agriculture et de promotion d'un autre modèle alimentaire. Ils contiennent une série d'éléments spatiaux à découvrir, notamment des serres de permaculture, des abris pour les animaux, ainsi que des tables et des chaises amovibles pour la convivialité. Le projet vise à créer des liens entre les citadins et les activités agricoles, et la ferme représente un espace convivial accessible le week-end et le soir pour les habitants du quartier.



Dessin de la vue aérienne du terrain



Construction légère et abri pour animaux



Vue du ciel: buttes suivant les lignes de niveaux



Tisanerie

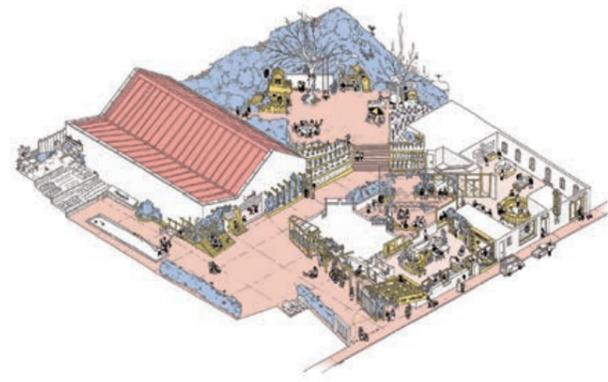




**Table discussion 2: Projet inspirant: Collectif Les frères Poulet**

« Les Frères Poulet » sont une structure privée qui entreprend une série de projets à petite échelle combinant la co-construction architecturale, le développement communautaire et « placemaking ». Ils mettent l'accent sur la production collective de lieux qui placent les populations locales au cœur de la création d'espaces, au lieu d'être simplement des observateurs de leur environnement. Axés sur des constructions en bois, les projets sont expérimentaux dans leur approche, laissant une grande place à la flexibilité en fonction des souhaits locaux, des réalités du terrain et des changements au fil du temps.

Leurs projets incluent la réalisation de jeux ludiques, de tables pic-nic, de bancs de type agora, d'un abri récoltant de l'eau de pluie, de tribunes et de bacs de plantes grimpanes. Leurs installations sont souvent liées à des fonctions programmatiques, qui sont associées à d'autres organisations ou aux habitants. Pour la plupart des projets, ils ne sont plus présents sur site après la construction, bien que cette question soit ouverte pour l'avenir. Globalement, leurs projets ont prouvé leur capacité à alimenter des espaces de communauté soudés où des habitants de tous âges ont veillé à ce que les aménagements restent en bon état, même dans les quartiers difficiles.



OP-HETPARK-WEULE #1, interventions collectives



OP-HETPARK-WEULE #1, interventions collectives



Place Bla Bla : structure conviviale pour divers usages

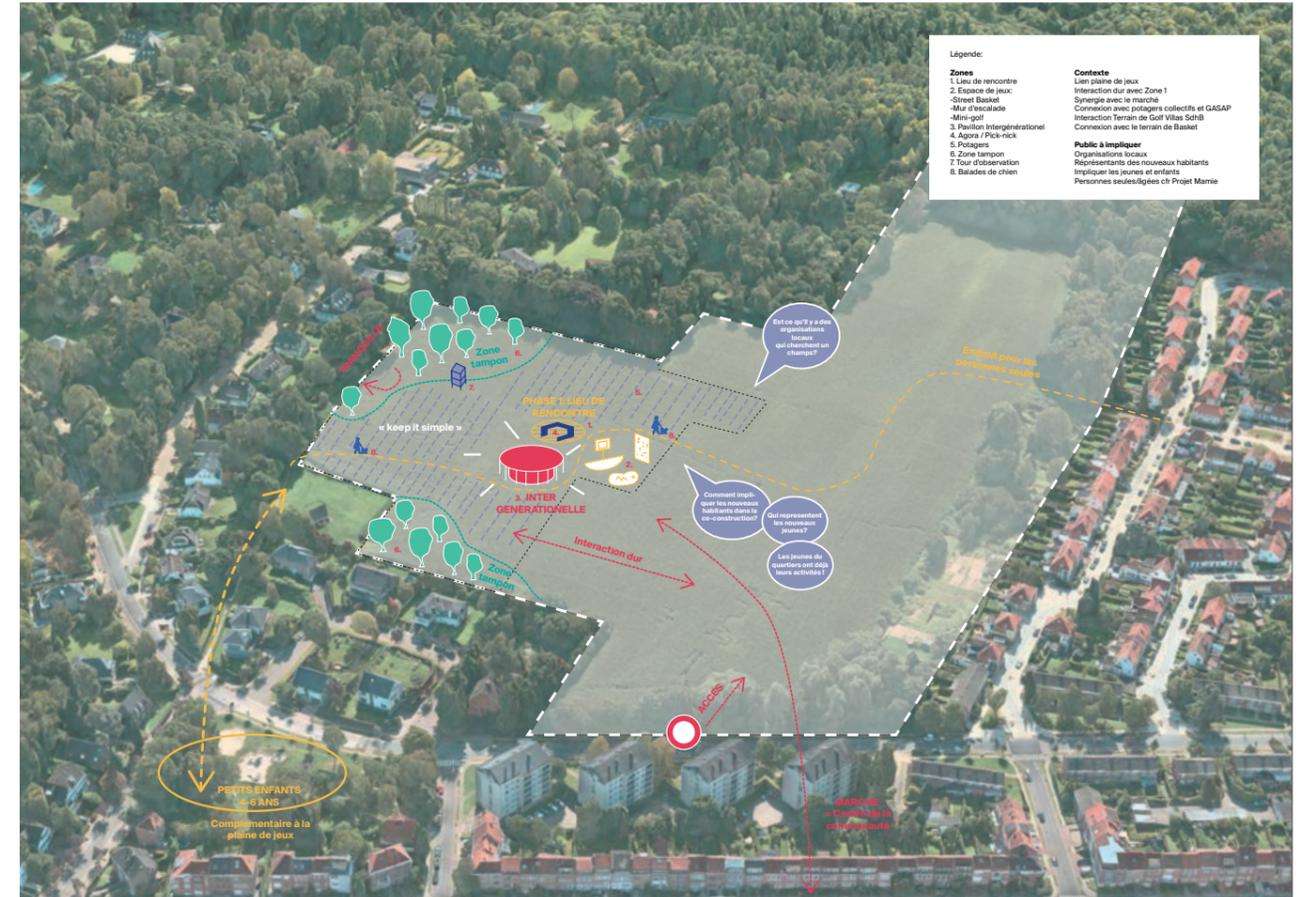




Table discussion 3: Projet inspirant: Zone Sensible de « Parti Poétique », un centre de production d'art, de nature et de nourriture (Paris)

Sur 1 ha à Paris, le projet Zone Sensible est une ferme urbaine gérée par le « Parti Poétique » et les « Fermes de Gally », combinant des pratiques culturelles avec la production agricole. Pensé comme un laboratoire de création à ciel ouvert, il associe la production de plus de 200 espèces végétales cultivées en permaculture à une programmation pluridisciplinaire, tout en cherchant à valoriser la biodiversité culturelle et le savoir-faire culinaire des différentes nationalités présentes à Saint-Denis.

En tant qu'équipement culturel, ils accueillent des événements pluridisciplinaires (expositions, concerts, théâtre en plein air, ...), des résidences (chefs, artistes, chercheurs), des visites guidées et des ateliers pratiques. La « Zone Sensible » est également un lieu d'apprentissage, avec l'organisation d'ateliers pédagogiques de sensibilisation à l'art, à la préservation de l'environnement et à une alimentation saine et durable. Le collectif encourage également la participation des habitants via son Farm-Club, où des bénévoles peuvent se former au maraîchage en permaculture et contribuer à la mise en culture du site. Au-delà de sa plus-value culturelle, cette structure développe également des actions de solidarité avec les personnes en difficulté, comme l'aide alimentaire (dons de légumes), et les ateliers/formations gratuits.



Collectif artistique liant art et environnement



Big Zone Sensible de la ferme urbaine



Lieu de production et de diffusion socio-culturelle



Journée théâtre



## 6. B. L'atelier des résultats de l'appel à idées

### OBJECTIFS

L'atelier avait pour objectif de présenter aux participants le résultat de l'appel à idées. Les 73 idées ont donc été présentées de manière exhaustive, sur plusieurs panneaux. L'objectif était également de permettre aux acteurs intéressés par la mise en œuvre d'un projet de se manifester et se rencontrer, afin de commencer à identifier des synergies potentielles entre les projets, et mieux comprendre ce qui était sur la table. Une réflexion complémentaire visait à entrer dans la mise en œuvre en testant la faisabilité des idées reçues.

L'événement était ouvert à tous. Parmi les 80 participants à l'atelier, la plupart étaient des riverains, mais il y avait aussi une dizaine de porteurs de projet (qui avaient contribué à l'appel), ainsi que différents représentants de la structure de coordination, et notamment le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre.

### DÉROULEMENT

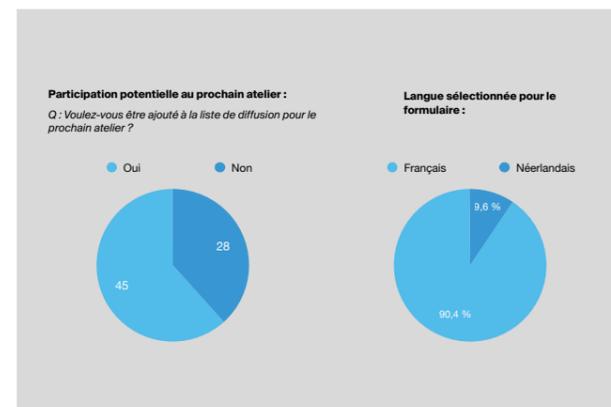
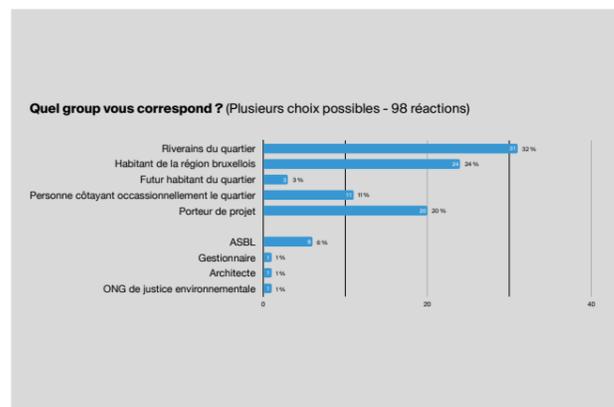
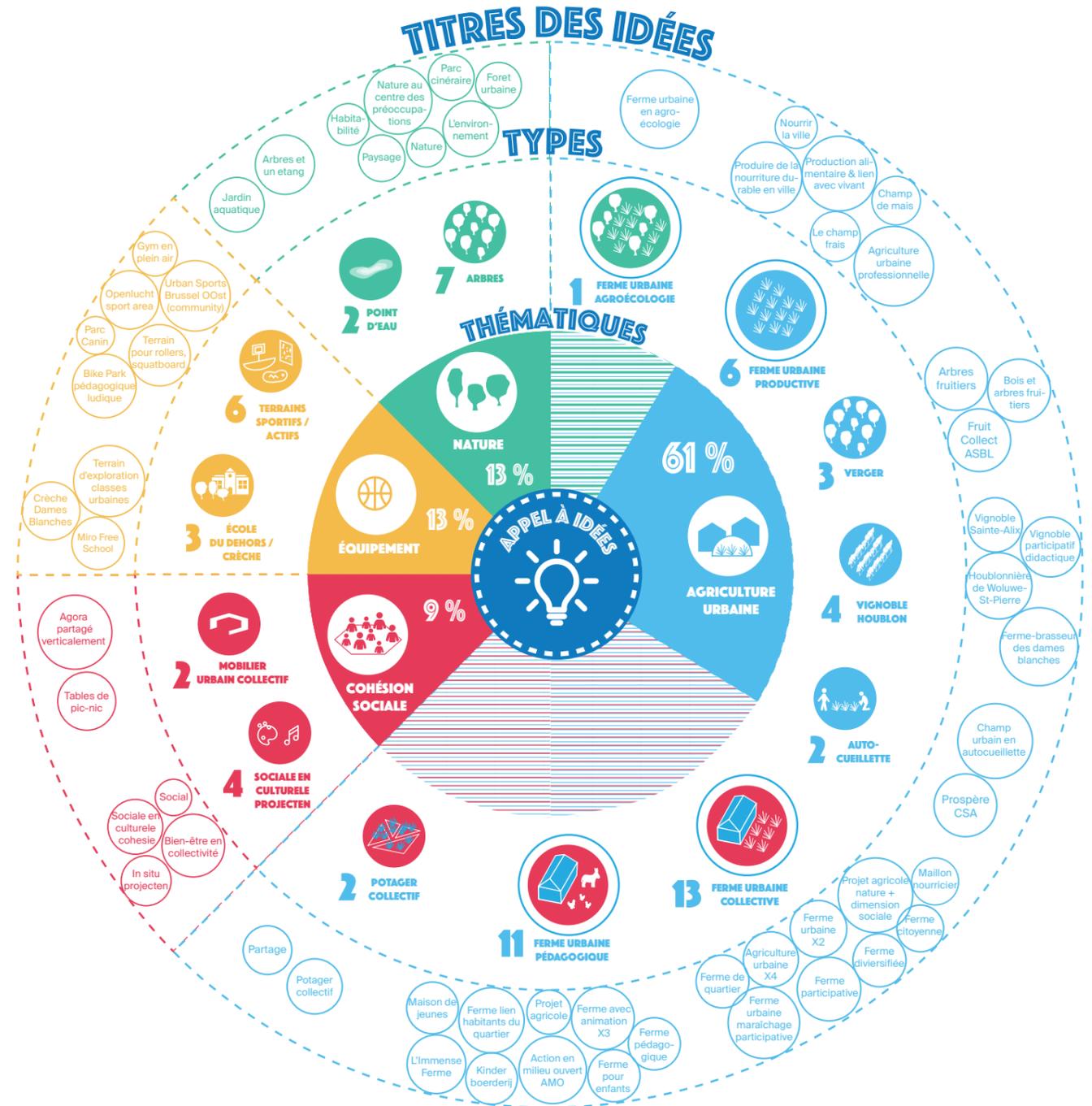
La première heure a consisté en une exposition des résultats de l'appel à idées. Après une brève introduction globale par CityTools, le public a consulté librement les 4 panneaux A0. Des groupes informels se sont créés, permettant à CityTools et à certains acteurs institutionnels de discuter du contenu avec le public. Ces panneaux ont montré :

- le contexte et le processus de l'appel;
- un aperçu exhaustif des idées classées par thèmes et types;
- les 24 projets proposés par d'éventuels porteurs, présentés sous forme de fiches contenant des infos détaillées sur leurs projets et leurs besoins.

La deuxième heure a consisté en deux « tables de discussion », qui ont divisé les participants en deux groupes, selon leurs préférences:

- L'une des tables visait à évaluer les idées prioritaires que les riverains veulent sur le site, ainsi que leur faisabilité;
- L'autre table visait à se concentrer sur les « synergies » qui pourraient émerger entre les porteurs/projets possibles sur le site. En réalité, les deux tables avaient un contenu diversifié et riche avec une série de points d'accord/consensus.

Les pages suivantes reprennent l'ensemble de ces contenus.







## 6. C. Synthèse des tables de discussion

La discussion visait ici à saisir les priorités, les faisabilités et les obligations liées à l'activation du site. Une série de sujets ont été discutés devant une carte du site qui a été annotée pendant la discussion.

Au cours de la discussion, riche, une série de points de consensus ont émergé parmi les participants, qui ont tous pu s'accorder sur une « vision partagée » du développement du site et l'obligation pour les porteurs de projets à sélectionner pour la gestion de la zone 2.1, quel que soit le projet, d'avoir les caractéristiques mentionnées ici.

Selon les participants, les futurs gestionnaires du site devraient :

### (a) Mener le projet collectivement

L'activation du site doit faire l'objet d'une réflexion collective, co-construite, co-gérée et partagée avec les acteurs du quartier et/ou les porteurs de projet potentiels. Cette vision pourrait être débattue avec les partenaires lors du lancement, et puis mise en oeuvre dans cette optique dans l'activation par le futur gestionnaire.

### (b) Privilégier un projet « mutualisé » entre plusieurs acteurs

L'activation devrait privilégier un projet multi-facettes, qui serait une mutualisation entre plusieurs projets, et qui pourrait se construire de manière évolutive: travailler ensemble et partager les espaces, les ressources, les valeurs... L'idée est d'éviter un projet isolé: « aucun projet individuel ne doit dominer l'ensemble de l'espace. Au lieu de ça, il faut une coopération de quelques acteurs. Par exemple, 5-6 acteurs qui partagent une vision commune ». « J'aimerais que ce soit un puzzle, ou on trouve une pollinisation [entrecroisement] des projets. Je trouverais dommage d'avoir un seul grand projet. Il faut partager le gâteau et prévoir plusieurs fonctions et activités. »

### (c) S'adresser à des publics diversifiés

L'activation doit répondre à des besoins de personnes très diverses, non seulement en termes de milieu social, mais aussi d'âge, avec des offres/espaces pour les enfants et les retraités. « On ne veut pas d'une simple pelouse ». Le projet pourra mettre l'accent sur la pédagogie, qui est considérée comme un élément fondamental pour faire fonctionner les activités sur le long terme. « Il faut enseigner aux gens pour qu'ils puissent acquérir les compé-

tences nécessaires, ce qui garantit la longévité »

### (d) Rendre le projet accessible à tous

Il s'agit ici d'insister sur la possibilité pour tout le monde dans le quartier de contribuer et d'accéder au projet, et pas seulement un groupe restreint de résidents très impliqués. « Il faut éviter un projet similaire au champ des cailles, où un groupe limité pilote et certains riverains ne se sentent pas accueillis ».

Cette logique inclusive doit rendre possible un accès au site pour divers profils sociaux, avec des activités gratuites et/ou peu chères. Elle doit également assurer un accès physique pour les personnes à mobilité réduite (PMR), notamment à travers le chemin existant (Tir aux Pigeons).

### (e) Être une organisation professionnelle et durable

L'activation devra être pilotée par une structure expérimentée et un personnel professionnel (ou du moins certains, au coeur du projet), à même de prendre la responsabilité des actions, assurer leur pérennité, leur faisabilité financière et leur caractère inclusif. Il faudra un critère de sélection et des exigences pour prouver leur faisabilité économique sur au moins 15 ans.

### (f) Construire un projet exemplaire sur le plan écologique

Le projet devrait renforcer la présence de la nature, la biodiversité sur le site (actuellement pauvre), avec une empreinte légère et une faible consommation d'énergie (voire zéro). Il s'agit également de limiter au maximum les surfaces minéralisées. « Il faut que le champ soit une éponge, avec un réservoir d'eau, pour éviter les inondations. ». « Personne ne veut d'un grand terrain synthétique d'urban padel ».

### (g) S'associer avec l'existant

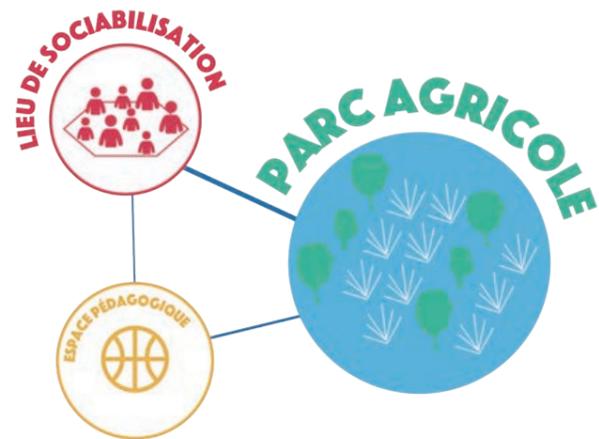
Le projet pourrait partir du contexte social actuel. De nombreuses associations et projets sont développés. Les organisations locales soulignent que l'accueil du public et la cohésion sociale sont parfois compliqués dans le quartier. Les habitants ont du mal à débloquer du temps et à s'engager dans un projet. C'est un facteur à intégrer.

## 6. D. Synthèse

### SYNTHESE A - AMÉNAGEMENT

En général, plusieurs points de convergences ont émergé dans les 2 tables de conversation. Il s'agit notamment d'un fort penchant pour un type de **ferme urbaine collective véritablement accessible aux habitants**, et en général un type de productivité **couplé à des espaces de socialisation** et d'activités, le tout avec un fort accent sur la **pédagogie**, qui ressort comme un élément vital pour tout projet. Cette possibilité pour les « non-experts » d'apprendre et de participer illustre l'importance générale que les participants accordent à la cohésion sociale. Au lieu de se limiter à quelques bénévoles très investis, les participants veulent s'assurer que le projet soit accessible à divers milieux, âges, profils et niveaux d'accessibilité physique (ex: PMR). En outre, il y a une nette préférence globale pour le partage du site **par plusieurs « types » d'aménagements complémentaires**.

**Le plus populaire consiste en un type de parc agricole, un lieu de sociabilisation et un espace pédagogique. Ils sont représentés dans le schéma ci-dessous.**



### SYNTHESE B - CONSORTIUM

Le deuxième schéma montre la combinaison possible de « types » d'acteurs dans un éventuel **consortium** du site, ce que la plupart des gens préfèrent par rapport à un seul grand projet piloté par un seul acteur. Les participants ont souligné l'importance de la **mutualisation** entre les porteurs, le partage de valeurs ou même de ressources assurant une coexistence efficace et vivante. Suivant les préférences des riverains, ce consortium pourrait être constitué d'un « acteur » par « type d'activité » (comme le montre le schéma). L'un pourrait être un maraîcher, un autre un animateur pédagogique, un autre un constructeur participatif (assurant aussi des lieux de rencontre), et un autre un type spécifique de production, brasseur/viticulteur manifestement populaire parmi les habitants et représentatif d'un projet potentiellement très intergénérationnel.



## 7. Plan urbanistique

La dernière étape de cette séquence du trajet participatif consistait à débattre du projet de masterplan sur la zone à urbaniser. Toutes les étapes du trajet participatif ont été mobilisées pour permettre au bureau MSA de finaliser le plan urbanistique pour cette zone bâissable (zone 1).

Le plan urbanistique, une fois stabilisé, a été présenté aux habitants lors d'une réunion publique le 12 décembre 2022. C'est sur base de ce plan urbanistique que les bureaux d'architecture réaliseront ensuite chacun leur propre proposition pour l'aménagement de la zone constructible. On notera également que dans le cadre de ce concours, le présent rapport participatif est évidemment annexé afin d'orienter les propositions spatiales des architectes.

Lors de la réunion publique, après une introduction sur le contexte et une présentation du plan urbanistique lui-même, les participants ont été invités à discuter le contenu en tables de discussions ouvertes et libres d'accès, autour de 4 thèmes: les gabarits et les zones de constructions, les espaces publics, la programmation, la mobilité et la gestion de l'eau.

Nous reproduisons ici le PV des échanges avec les habitants ayant fait suite aux présentations, ainsi que les visuels annotés sur chaque table thématique.



## 7. A. Plan urbanistique

des systèmes de plateaux et de plantations, de gestion de l'eau. De la biodiversité assez intéressante va s'y développer ainsi que des occupations humaines et activités. Ce ne sera politiquement plus possible de construire à cet endroit parce qu'on aura développé ce projet de cette manière, en complémentarité entre la zone 1 et la zone 2.

Réaliser ce projet est la meilleure manière d'éviter l'urbanisation de la Zone 2.

### Habitant

Ce n'est pas une question mais plutôt une solution : Pourquoi la SLRB ne donne pas le terrain à 1euro symbolique ?

### Benoit CEREXHE, Bourgmestre

C'est une excellente idée. Si la SLRB souhaite nous donner le terrain, on l'accepte. Il faut comprendre que comme tout propriétaire, la SLRB souhaite valoriser son terrain. La SLRB a ses objectifs et ce terrain est encore un des seuls grands terrains au niveau de la Région Bruxelloise appartenant à la SLRB. Ça a un prix de ne pas construire et de rendre la zone non-constructible, la Commune est prête à payer ce prix.

Je ne vous rejoins pas du tout Mr. Verset concernant l'incertitude qui plane, car dès maintenant, nous provisionnons dans les budgets dès 2022. C'est un fond qui peut être uniquement dédié à ce projet. Nous avons des fonds dédiés aux politiques du logement et qui ne peuvent être utilisés uniquement pour cela. A Woluwe-Saint-Pierre nous avons un fond des pensions qu'on gère nous-mêmes pour nos fonctionnaires et nous n'y touchons pas. On sera en capacité de payer les pensions de nos fonctionnaires jusqu'au bout. Nous allons peut-être même pouvoir accélérer cette acquisition. La volonté politique est là aujourd'hui car on provisionne des fonds spécifiques. Vous pouvez interroger les politiques par rapport à leur intention. Si on provisionne pour 8 ans ce sera déjà pas mal.

### Pauline Manos, Habitante

Je comprends que le parking souterrain et que l'accès au parking se fait à l'entrée du site. Le futur riverain doit alors sortir du parking et marcher jusqu'à son logement. Il n'a pas d'accès intérieur. Pourquoi l'accès au parking n'est pas plus proche de chaque logement? Quelle est la capacité du parking? Combien de places de parking sont prévues? Pour 200 logements, il faut au moins 300 à 400 places ?

### Benoit Moritz, MSA

L'accès au parking depuis tous les logements n'est pas utile. La capacité de parking est suffisante, il y aura le nombre de parking qu'il faut par logement. Il faut trouver le bon équilibre. Il y a donc 200 places possibles dans la proposition pour répondre à la législation. Le bureau de mobilité a fait une étude pour ce site, que nous avons intégrée. Il y a aussi une réglementation en Région Bruxelloise qui prévoit un emplacement par logement minimum. Pour le logement social et public par contre, ce n'est pas le cas, mais bien au cas par cas qu'on mesure, sur base d'une

### QUESTIONS-RÉPONSES

#### Mr Verset, habitant

Je reviens toujours avec mon sujet principal : Le projet est plutôt un bon projet pour la Zone 1, mais la Zone 2 concerne des installations provisoires. On sait que dans 15 ans, si la Commune n'a pas acheté le terrain pour un prix qu'on ignore aujourd'hui, la SLRB aura la possibilité de construire des logements supplémentaires. Les 200 logements dont on parle maintenant vont devenir 400 logements. On va provisionner pendant 15 ans, un montant qu'on ne connaît pas et qui permettra d'acheter ce terrain de la SLRB. Le problème est que dans 15 ans, il y aura eu 3 élections communales entre temps et ce n'est pas la majorité actuelle qui pourra décider. Quelle sera la majorité dans 15 ans ? Moi je ne sais pas. Le grand problème est qu'on est sûrs de rien pour cette zone 2. Tous les gens que j'ai rencontrés qui souhaitent proposer un projet pour la Zone 2, je leur dit que ce sera pour une période de 10 ans. Moi je souhaite une certitude. Les deux majorités suivantes pourraient très bien décider de ne plus provisionner et dans ce cas la SLRB reprendra son terrain et en fera ce qu'elle veut. Honnêtement ce plan est pas mal mais il repose sur du sable.

Je propose que la Commune achète le terrain maintenant et fasse un emprunt hypothécaire. La Commune peut alors interdire toute construction sur le site. Je pense qu'une partie de la population, à part le problème de l'Avenue des Dames Blanches, pourrait dire que le plan est pas mal conçu. Je ne crois pas du tout que la zone 2 ne sera pas construite dans 15 ans.

#### Nicolas Hemeleers, CityTools

La question de donner des garanties sur la zone 2 a souvent été évoquée par les habitants.

#### Benoit Moritz, MSA

La principale réponse à votre crainte est de réaliser ce plan-ci. Une fois ce plan réalisé on ne sait plus physiquement construire sur la Zone 2, car le projet sur la Zone 1 bloque ce développement. On construit aux endroits où il y a des divisions possibles, on bouche ces possibilités. D'autre part, on installe des éléments comme la plaine de jeux, une place publique devant une maison de quartier. Vous avez symboliquement une série d'éléments qui font que ça devient plus compliqué. Nous mettons en place





étude de mobilité. Il n'y aura certainement pas 2 places de parking par logement. En Région de Bruxelles-Capitale, un ménage sur 2 n'a pas de voiture. Dans ce quartier, le taux est plus élevé, mais nous n'allons pas aménager un parking de 400 places. Pour l'accès au parking, l'idée est que la drève piétonne permette d'accéder jusqu'au parking. Il y aura aussi un parking spécial pour la Crèche. La drève est principalement piétonne et permet une circulation locale.

#### Habitante

Je suis surprise par le parking massif.

#### Habitant

Vous aviez parlé de concertation entre le projet d'esquisse et l'avant-projet, qu'est-ce qui pourra encore être concerté ?

#### Nicolas Hemeleers, CityTools

Les zones constructibles, les gabarits, les implantations et la programmation sont le cadre sur lequel les architectes se basent pour faire une proposition architecturale dans le cadre du concours d'architecture. Ils vont par exemple faire des dessins de façades, préciser les accès au logement, définir les implantations précisés dans les différents lots et tout le cadre environnemental. Ces détails plus précis seront mis en discussion. Le permis d'urbanisme sera aussi soumis à l'enquête publique. On travaille en entonnoir et le projet s'affine au fur et à mesure.

Les aménagements des espaces publics, les équipements, le choix des matériaux, du mobilier urbain sont des éléments encore à préciser.

#### Habitant

Est-ce que les places de parking seront encore un élément discutable ?

#### Nicolas Hemeleers, CityTools

Pour les places de parking, le nombre est fixé dans le CSC de la SLRB, comme expliqué ce soir. Pour ce qui est de leur organisation sur le site ça va dépendre des propositions architecturales.

#### Benoit Moritz, MSA

Un logement ne sera pas égal à une place de parking. Il ne faut pas oublier que 40 logements communautaires seront pour des personnes spécifiques ou handicapées. Ces personnes n'auront pas besoin de places de parking. Les personnes âgées n'auront certainement pas de voitures et puis il y a de l'habitat intergénérationnel. Un logement n'est donc pas équivalent à une voiture. A nouveau, tout ça a été objectivé dans une étude de mobilité qui a été présentée et débattue.

#### Habitant

Je pense qu'il y pas assez de place de parking. Dans une maison de quartier, il y aura des activités sur les espaces publics extérieurs. Il faut aussi des parkings publics qui sont réservés pour la crèche.

#### Benoit Moritz, MSA

Il y a une série de parkings extérieurs pour des usagers en lien avec la crèche et pour stationner des voitures à l'extérieur. D'autre part, le parking est mutualisé pour les habitants de la Zone 1 et les visiteurs.

#### Nicolas Hemeleers, CityTools

Nous devons aussi intégrer que la société change et nous devons anticiper les pratiques de déplacement futures, qui devraient être de moins en moins liées à la possession de voitures individuelles. L'étude de mobilité pointe également un renforcement des alternatives (bus et modes actifs, vélos, piétons).

#### Etienne Dujardin

La présentation publique du projet est en septembre 2024 et le permis en mai 2025. Est-ce que la consultation populaire aura lieu entre l'avant-projet ou l'enquête publique ?

On parle beaucoup du financement du terrain. Le financement des constructions est en partie à charge du Bord de Soignes. Est-ce que en mai 2023 le financement des constructions sera dans les offres d'architectes ? En Bord de Soignes va devoir financer les constructions. Je ne trouve pas l'aspect financement des constructions dans le planning.

#### Nicolas Hemeleers, CityTools

Le timing est tout à fait à titre indicatif et c'est pour donner un ordre de grandeur.

Sur la consultation populaire, il y a beaucoup de questions sur le principe et sur le format. Cela soulève de très grosses questions méthodologiques. Comment on amène de la subtilité dans la question ? Comment on pose la question ? Comment on amène les personnes à rentrer dans la complexité d'un projet. Et donc comment résoudre un problème complexe par une question simple ? Tout cela devra être pris en compte.

#### Taissa Bielyszew, SLRB

Concernant le financement, la SLRB préfinance l'ensemble du projet jusqu'à la réception provisoire. L'ensemble des études et des travaux est préfinancé par la SLRB puis en Bord de Soignes va rembourser une partie (50% des constructions). En mai 2023, il y aura une estimation du coût de l'opération par rapport au projet qui sera développé. Les bureaux d'études devront présenter un prix lié à leur projet.

