

# Schéma directeur Quartier européen

## Annexes



Maître d'ouvrage / Opdrachtgever :



Région de Bruxelles-Capitale  
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Direction / Directie :  
Marie-Laure Roggemans

Consultants / Adviseurs :  
Bruno Clerbaux  
Christian Frisque  
Guido Stegen  
STRATEC





## TABLE DES MATIÈRES

<b>ANNEXE I : Protocole d'accord entre l'État fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la ville de Bruxelles et les communes d'Ixelles et d'Etterbeek, relatif au quartier Léopold-Schuman</b>	
<b>BIJLAGE I : Protocol tussen de Federale Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Stad Brussel en de Gemeenten Elsene en Etterbeek, betreffende de Leopold-Schumanwijk</b>	1
<b>ANNEXE II / BIJLAGE II : Évolution récente et perspectives 2020 de l'habitat et de l'emploi dans le quartier européen</b>	11
<b>ANNEXE III : Constats en matière de mobilité</b>	
<b>BIJLAGE III : Vaststellingen inzake mobiliteit</b>	19
<b>ANNEXE IV : La suppression du trafic automobile de transit au rond-point Schuman</b>	
<b>BIJLAGE IV : De afschaffing van het transitverkeer op het Schumanplein</b>	24
<b>ANNEXE V / BIJLAGE V : Les soldes de la CaSBA dans le quartier européen</b>	28
<b>ANNEXE VI / BIJLAGE VI : Le plan figuratif de synthèse des programmes urbanistiques et architecturaux</b>	30
<b>ANNEXE VII / BIJLAGE VII : Le plan général d'alignement de la chaussée d'Etterbeek</b>	31
<b>ANNEXE VIII / BIJLAGE VIII : Les équipements culturels et d'information au sein du quartier européen</b>	32
<b>ANNEXE IX / BIJLAGE IX : Champ et objectifs du Centre de visiteurs</b>	36
<b>ANNEXE X / BIJLAGE X : Les comités d'accompagnement, groupes de travail et le processus de concertation</b>	37



## **ANNEXE I : Protocole d'accord entre l'État fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la ville de Bruxelles et les communes d'Ixelles et d'Etterbeek, relatif au quartier Léopold-Schuman**

BUREAU 1: Protocol trotsen de Federale Staten, het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, de

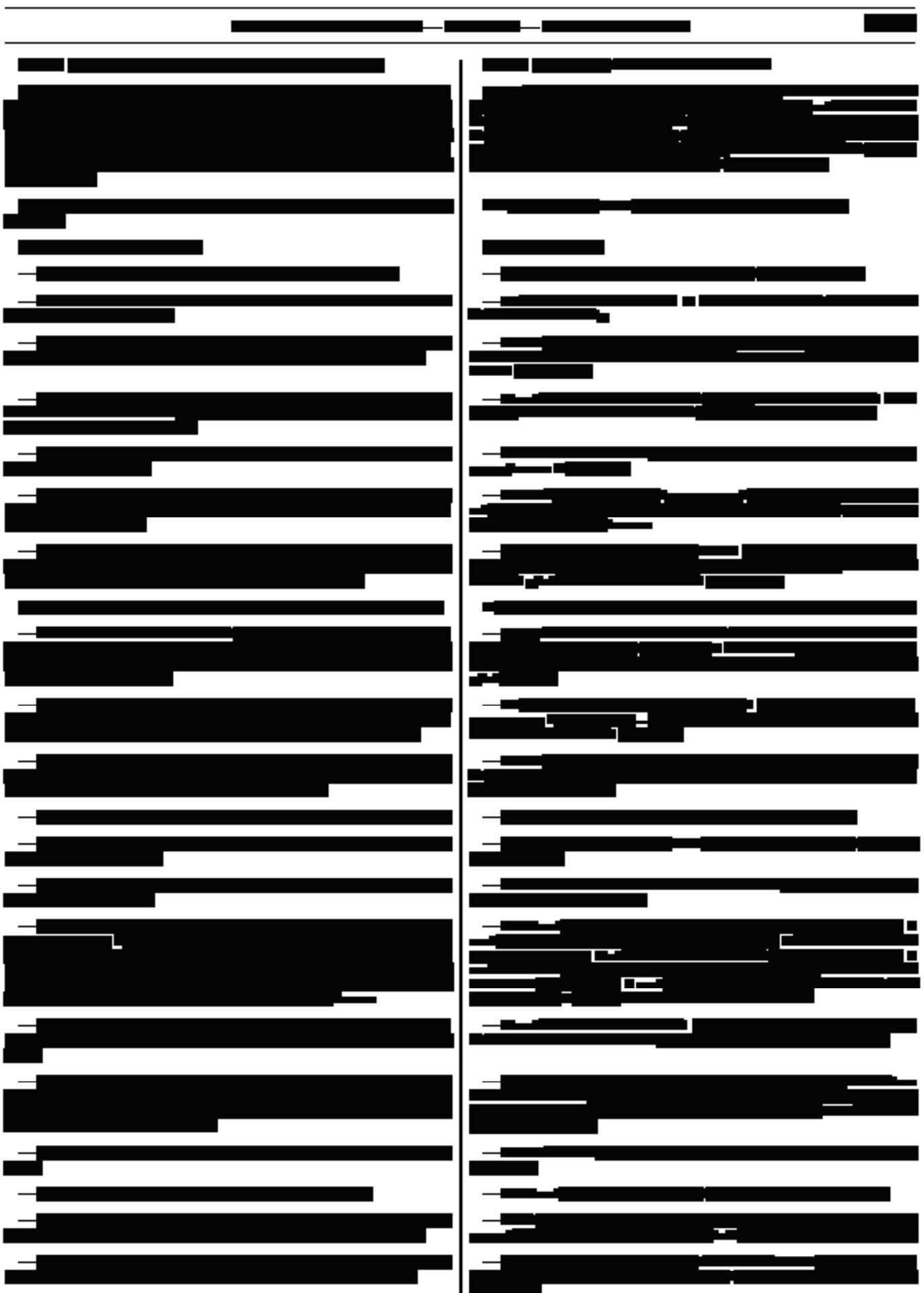






A 2x16 grid of horizontal bars, alternating between black and white. The bars are of varying widths and are set against a white background. The pattern is identical in both columns, suggesting a symmetrical or standard test image.









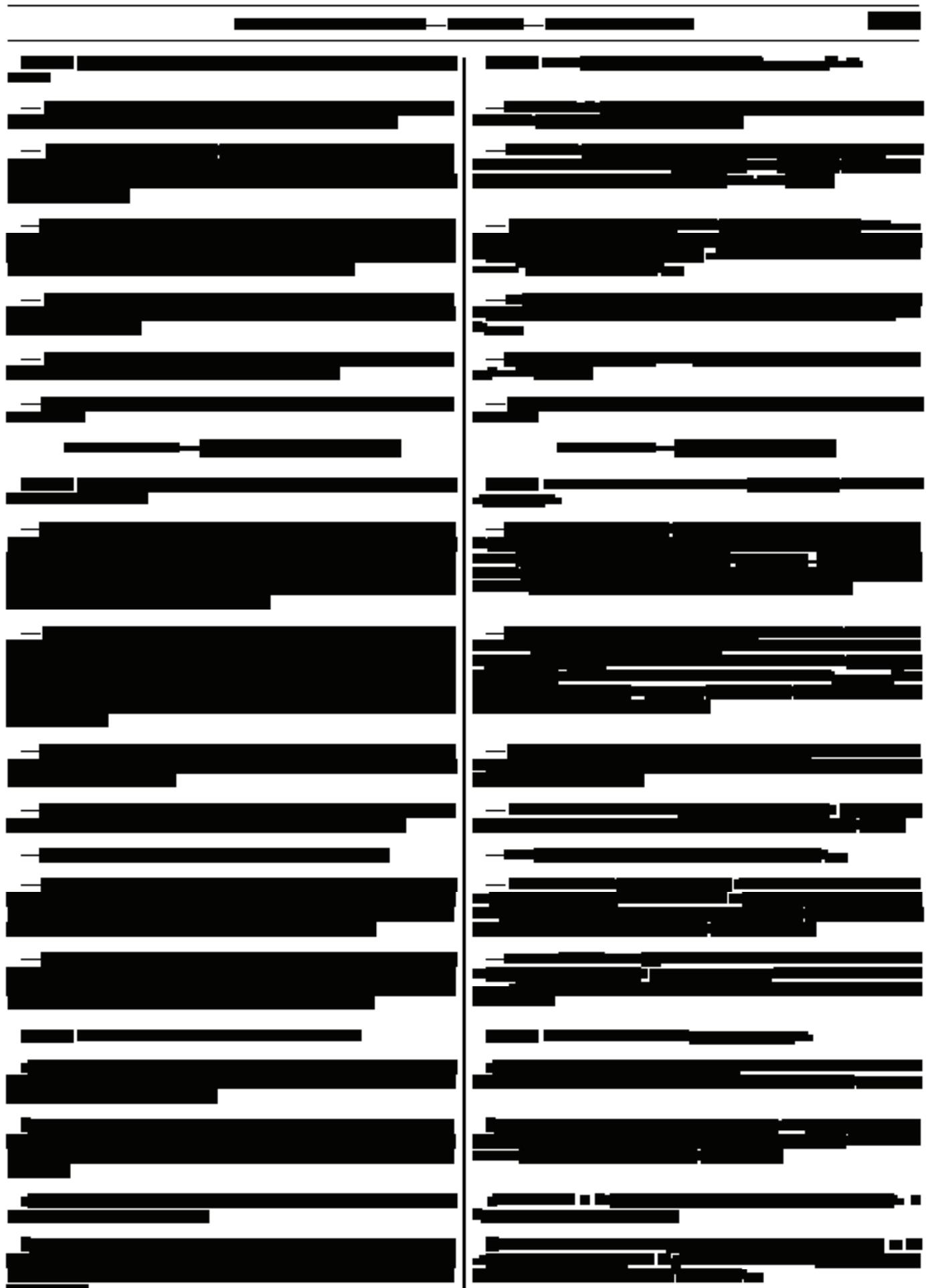


The figure consists of a 2x10 grid of horizontal bar charts. Each chart has a black y-axis and a white x-axis. The bars are black and vary in length. The charts are arranged in two columns of 10. The bars in each chart are positioned at different horizontal offsets, creating a staggered effect. The length of the bars varies across the charts, with some being very short and others being very long. The overall pattern is a grid of 20 distinct horizontal bar charts.



This figure consists of a 2x10 grid of horizontal bar charts. Each chart has a black y-axis and a white x-axis. The bars are black and vary in length. The charts are arranged in two columns of five each. The first column shows bars of varying lengths, while the second column shows bars that are mostly black with some white segments.

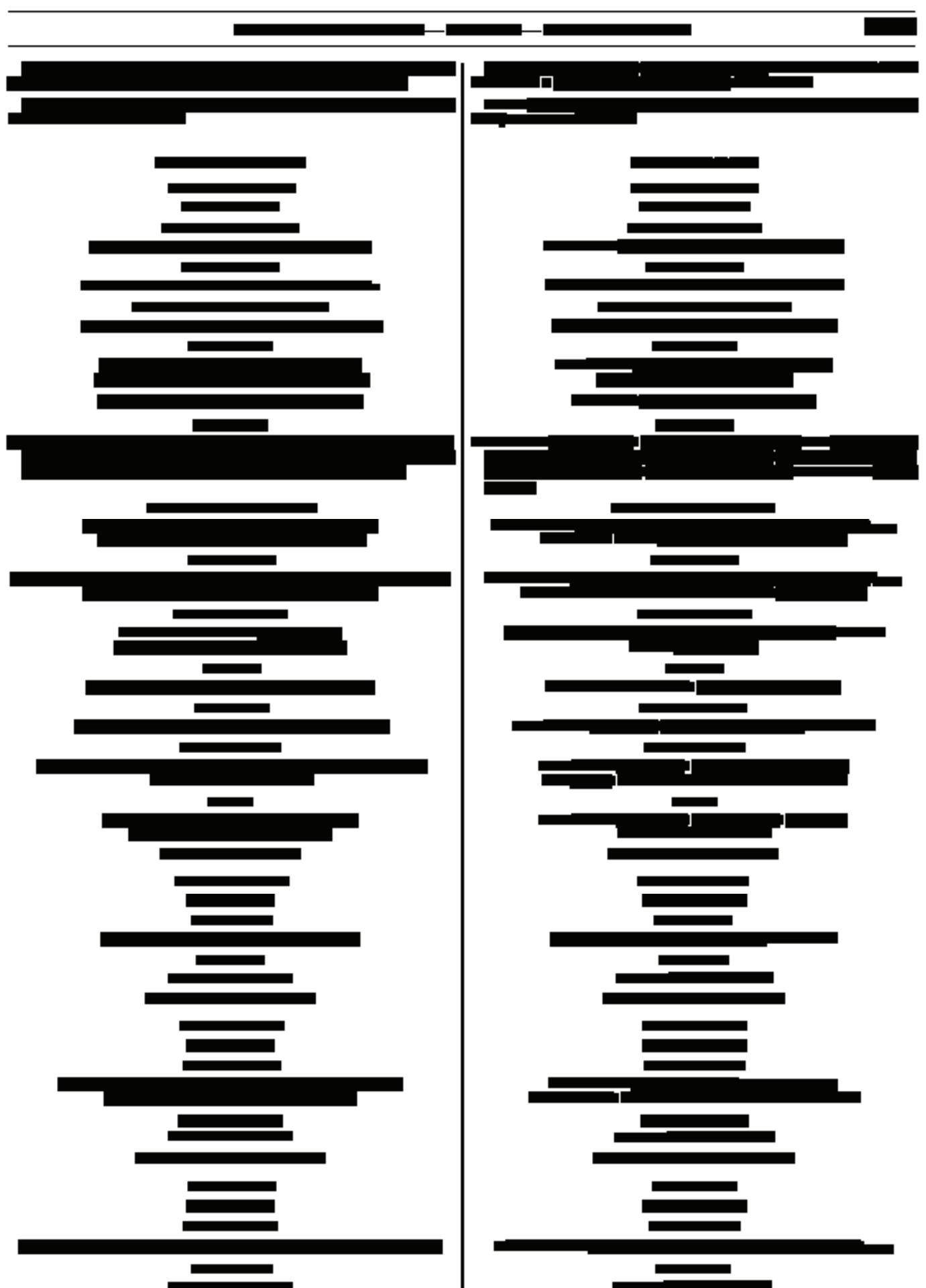


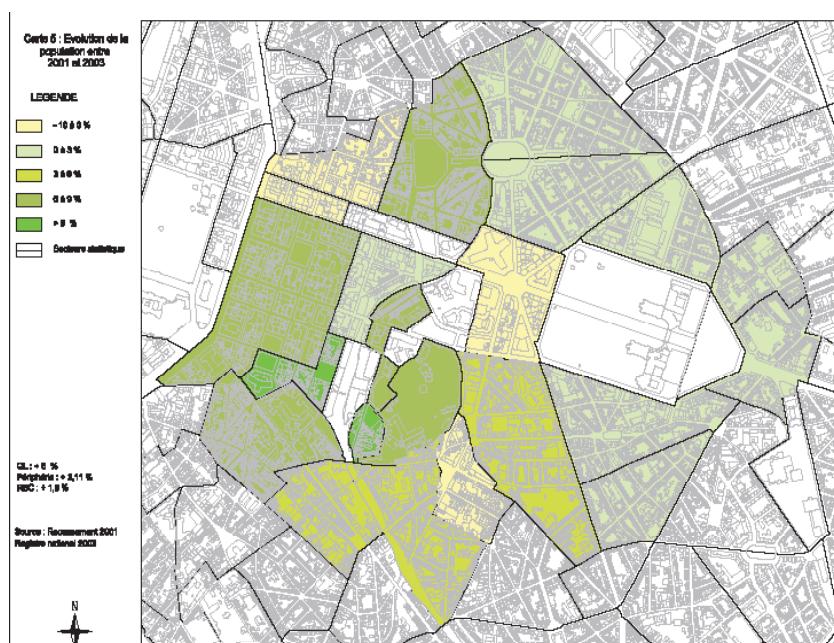
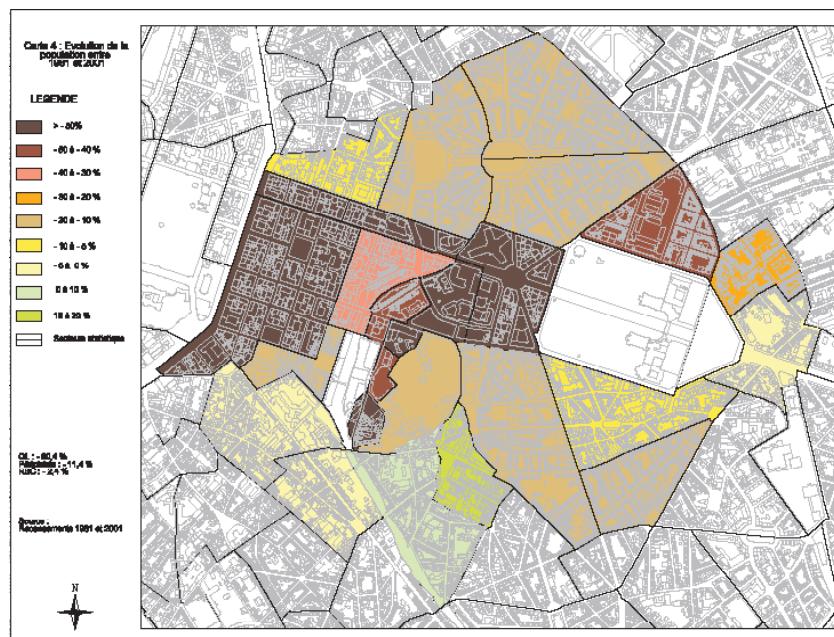
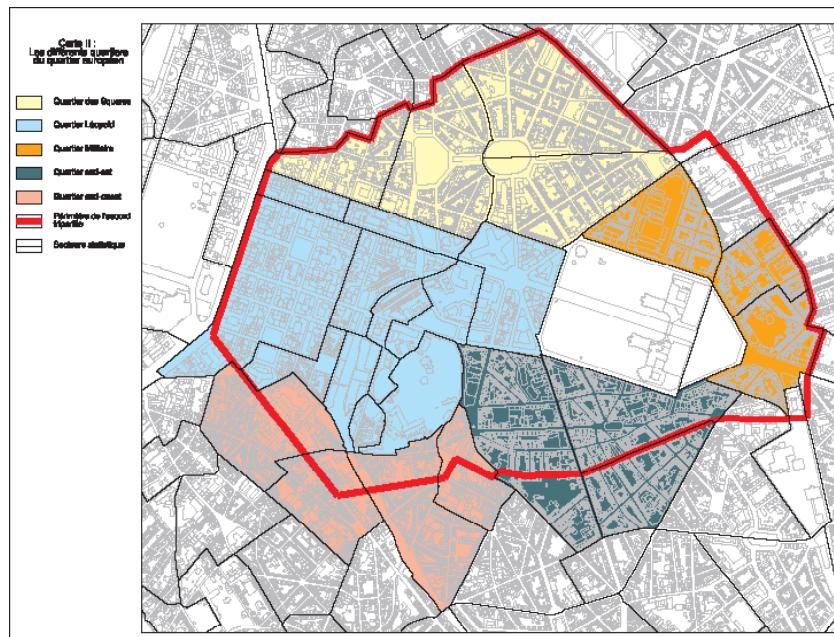




The figure displays a 10x2 grid of 20 spectrograms. Each spectrogram is a horizontal sequence of black bars on a white background, representing frequency components over time. The left column contains 10 spectrograms, and the right column contains 10 more. The bars are of varying lengths and positions, indicating the presence and intensity of different frequency bands at different times. The overall pattern is a dense, fluctuating series of horizontal bands.







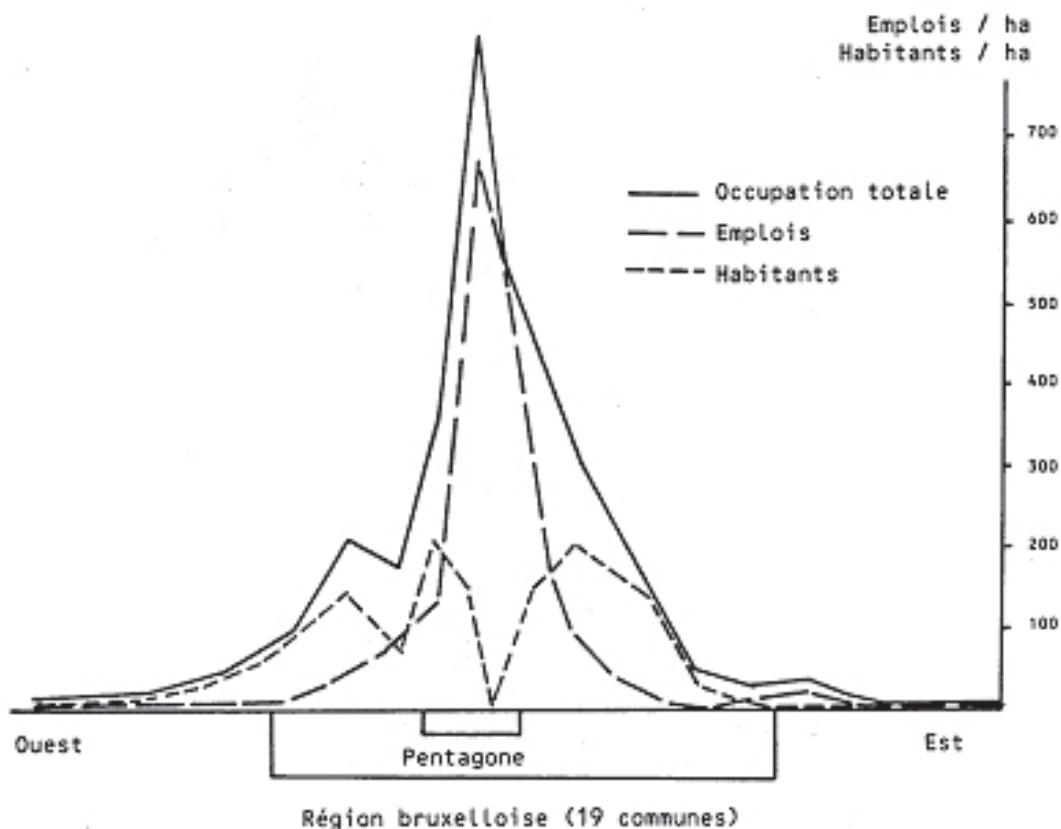
## ANNEXE II / BIJLAGE II

### Évolution récente et perspectives 2020 de l'habitat et de l'emploi dans le quartier européen

#### I EVOLUTION RECENTE ET DIAGNOSTIC

##### **A. Le Quartier européen est localisé là où la compétition pour l'espace est la plus forte**

Dans le centre-ville, le combat permanent pour l'espace prend des formes très aigües et la population y est progressivement remplacée par les activités de type administratif ou commercial, au pouvoir financier beaucoup plus puissant, comme le montre le transect ci-dessous, coupe Ouest-Est dans les densités d'emplois et de population de la Région de Bruxelles-Capitale. Un cratère de densité de population s'est formé au cours du temps, précisément là où le pic de densité d'emploi est le plus élevé.

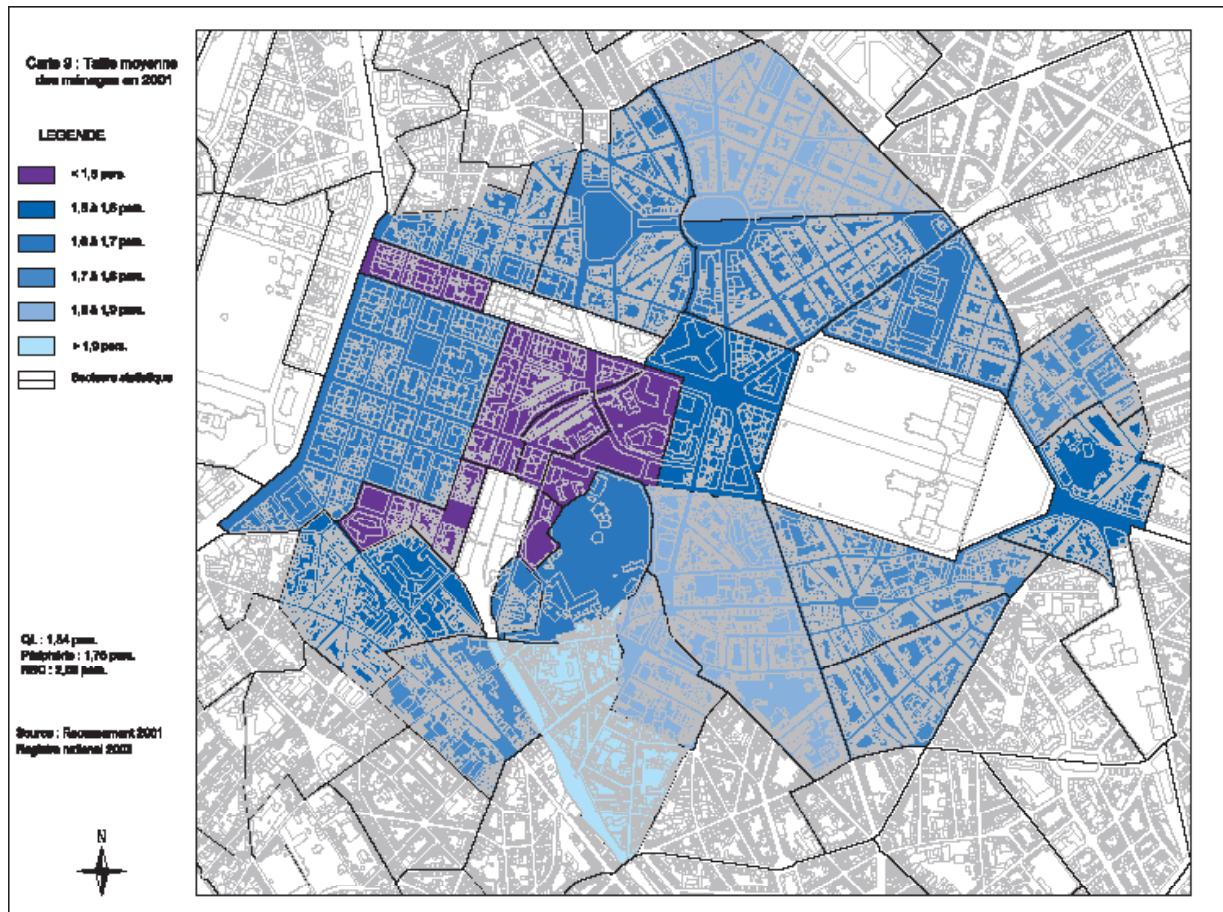


##### **B. Son attractivité résidentielle très affaiblie a cependant repris vigueur récemment**

Dans le Quartier européen<sup>1</sup>, placé au centre de cette compétition, la population diminue depuis longtemps : perte de près de 6.000 habitants entre 1981 et 2001, sur une population de 39.500 habitants à l'origine, soit une moyenne de près de 300 habitants par an. Mais l'intensité la plus forte de cette perte s'est produite dans la décennie '80 pour s'adoucir ensuite, jusqu'à renverser le mouvement récemment, au point de gagner 1.100 habitants entre 2001 et 2003.

Certains espaces, plus atteints que d'autres, se sont vidés complètement de leurs habitants, là où la concentration d'emplois est très forte. D'autres espaces au contraire ont remonté la pente récemment.

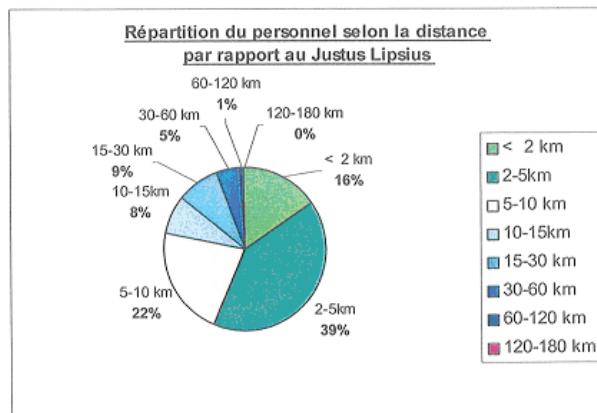
<sup>1</sup> Les limites du quartier européen adoptées ici sont celles de l'accord tripartite, ajustées au dessin des secteurs statistiques de l'INS qui constituent la source d'information principale de l'étude. La zone étudiée comprend ainsi le Quartier Léopold proprement dit, entouré de sa périphérie immédiate essentiellement résidentielle, à distance de marche à pied des fortes concentrations d'emplois.



## C. Deux-tiers des actifs habitant le quartier y travaillent

Population et activités – bien qu'en compétition pour l'obtention de la meilleure localisation – restent néanmoins fortement liées, comme l'a montré l'enquête faite au Conseil des Ministres de l'Union européenne, à l'occasion de l'élaboration de son plan de mobilité d'entreprise.

En effet, 16% des actifs qui travaillent dans le bâtiment Justus Lipsius<sup>2</sup> résident dans un rayon de seulement 2 km de leur lieu de travail. Donc de l'ordre de 10% d'entre eux résident à distance de marche à pied de leur lieu de travail.



Répartition du personnel autour du bâtiment JL en fonction de classes de distance (source : PTE du JL, rapport de phase I, décembre 2003, page 9/30)

Si on extrapole ces résultats à l'ensemble du Quartier européen qui groupait de l'ordre de 84.000 emplois en 2001<sup>3</sup>, on peut estimer à 8.400 le nombre d'actifs travaillant dans le quartier et résidant à distance de marche à pied de leur lieu de travail ; cela représente 67% du total des habitants actifs résidant dans le quartier. C'est dire à quel point les résidants du quartier sont concernés par les emplois qu'il offre et le choix de résider dans le quartier semble être d'origine essentiellement fonctionnelle – pour être à proximité immédiate de son lieu de travail.

## D. L'attractivité résidentielle du quartier est très spécifique et filtre la population

La population qui réside dans le Quartier européen ne ressemble pas au profil moyen de la population bruxelloise ; elle est au contraire très typée et cette originalité s'organise dans l'espace selon la distance au pic de concentration d'emplois.

### 1) Le centre des affaires n'attire que les petits ménages

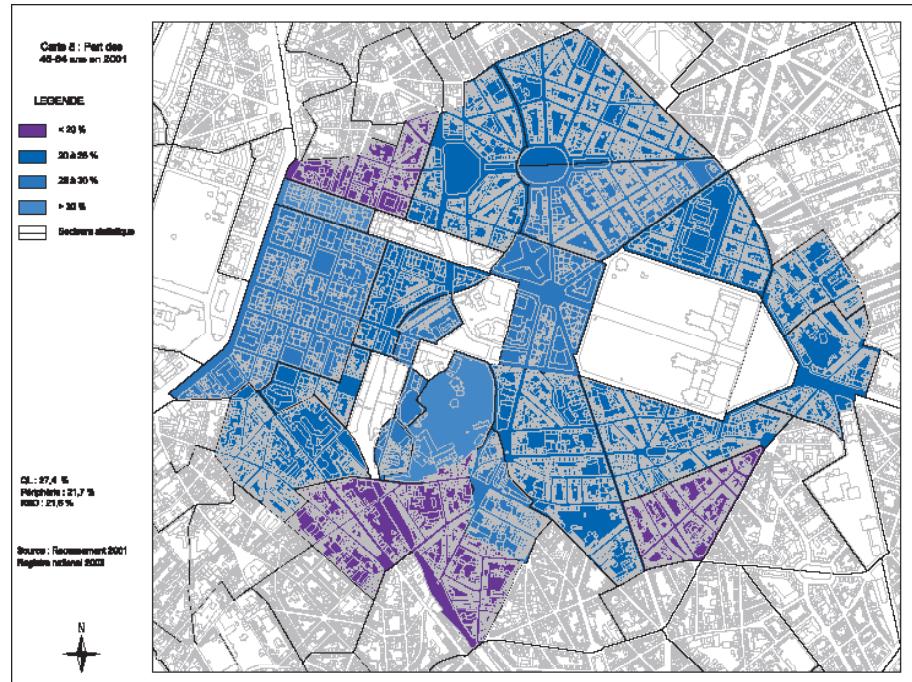
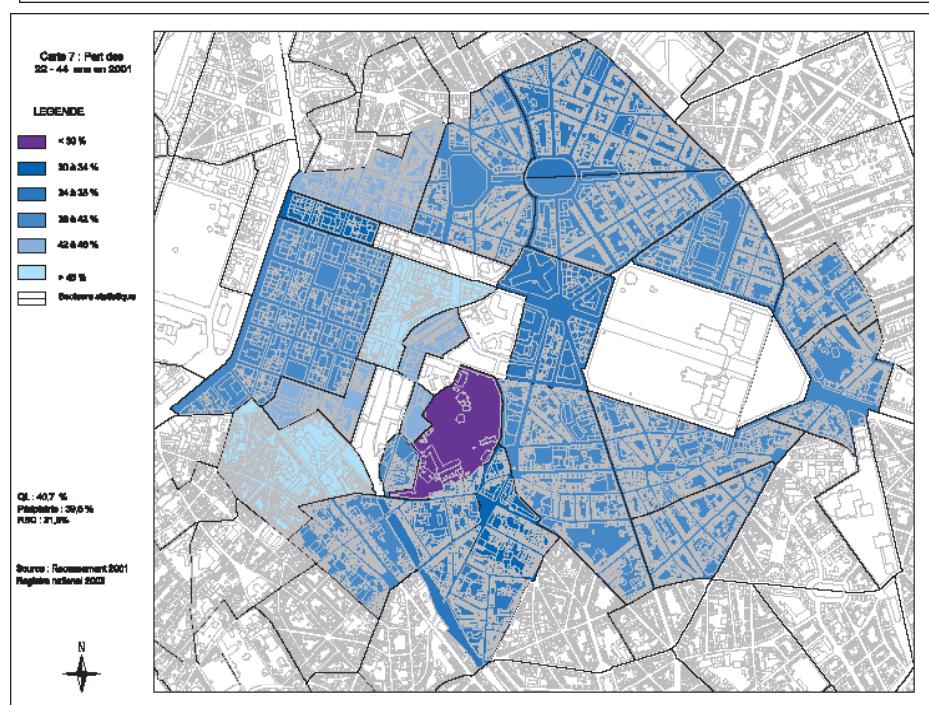
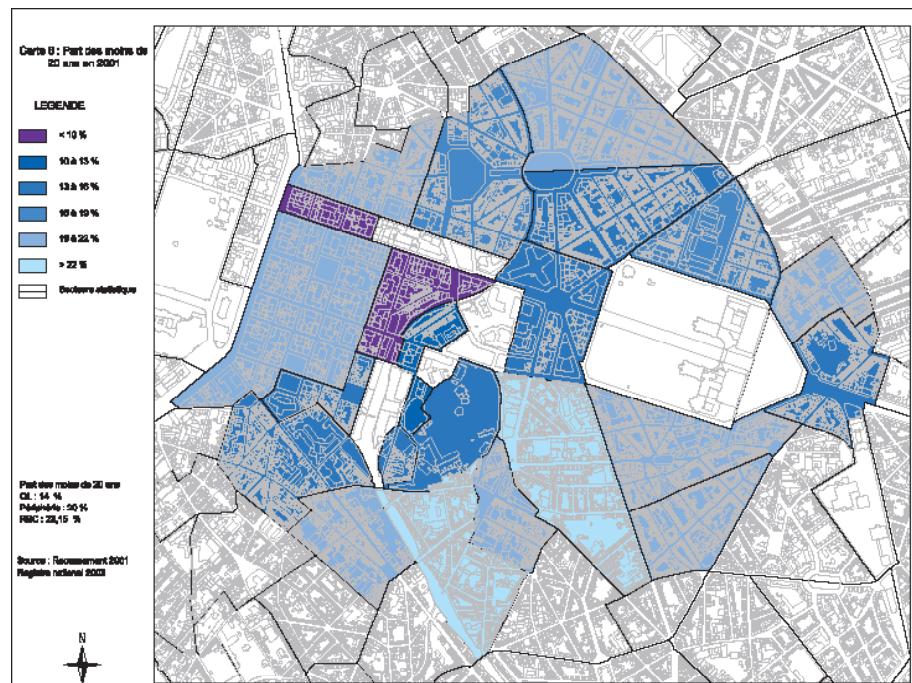
D'une manière générale, la taille moyenne des ménages du Quartier européen est plus petite que celle de la Région et la diminution de cette taille moyenne au cours du temps est plus rapide dans le Quartier européen que dans la Région ; ainsi l'écart entre les deux s'accentue :

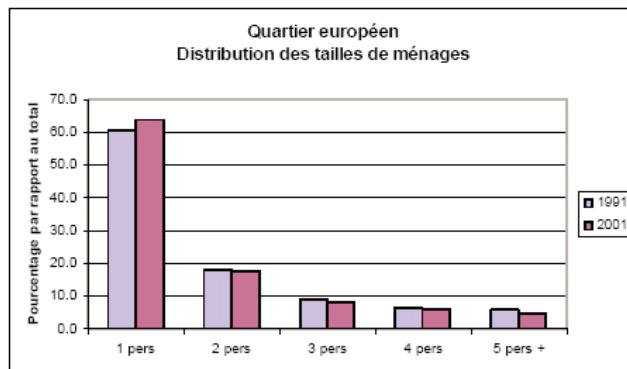
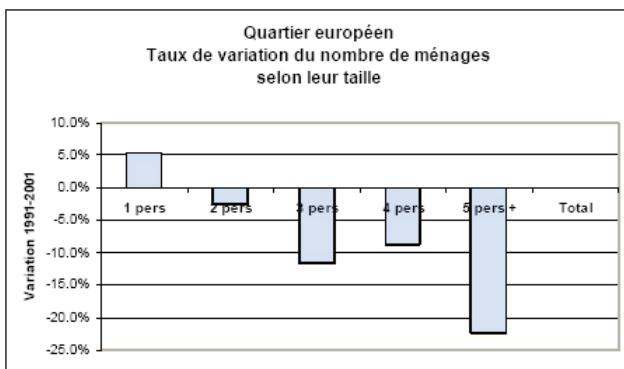
- 1991 : 1,86 personnes contre 2,07 pour la Région – écart : 0,21
- 2001 : 1,74 personnes contre 2,06 pour la Région – écart : 0,32

En fait le seul type de ménages qui s'y développe est le ménage d'une personne vivant seule, à un rythme cependant inférieur à ce que l'on voit en moyenne dans la Région. Tous les autres types de ménages sont en diminution. L'un compensant les autres, on a assisté en 10 ans à un maintien du nombre total de ménages (-8 ménages) mais à une perte de 2.272 habitants. Et cette tendance s'est encore confirmée entre 2001 et 2003.

<sup>2</sup> Association momentanée TRAJECT – ICDD – STRATEC : Plan de mobilité pour le personnel du Conseil de l'Union européenne installé à Bruxelles, 2003.

<sup>3</sup> STRATEC : Plan IRIS 2 – Situation 2001

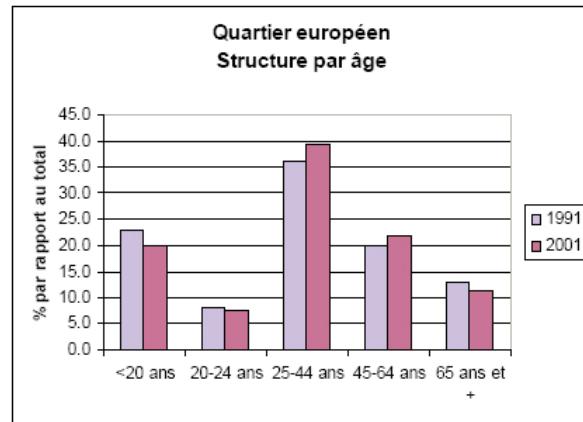
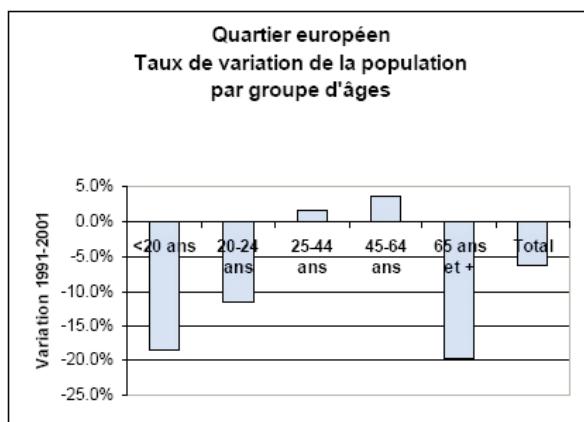




En 2001, le ménage d'une personne représente 64% du total des ménages dans le quartier, alors qu'il ne compte que pour 50% dans la Région. Contraste saisissant. Et plus on se rapproche du pic de concentration d'emploi, plus la taille moyenne du ménage se réduit. La répartition spatiale de la taille moyenne des ménages dessine ainsi un cratère dont le centre est occupé par la plus forte concentration d'emploi.

## 2) En âge d'activité dans 4 cas sur 10

Dans le Quartier européen, les deux groupes d'âges actifs (de 25 à 64 ans) sont les seuls à augmenter en nombre absolu et en pourcentage par rapport à la population totale. En revanche, les jeunes de moins de 20 ans et les personnes âgées diminuent considérablement, à une vitesse de près de 2% par an. La croissance des groupes actifs ne compensant pas la disparition des autres, la population totale diminue.



Ceci n'est pas du tout le cas de la population totale de la Région qui a tendance au contraire à se rajeunir rapidement par la croissance des jeunes et une diminution modérée des personnes âgées.

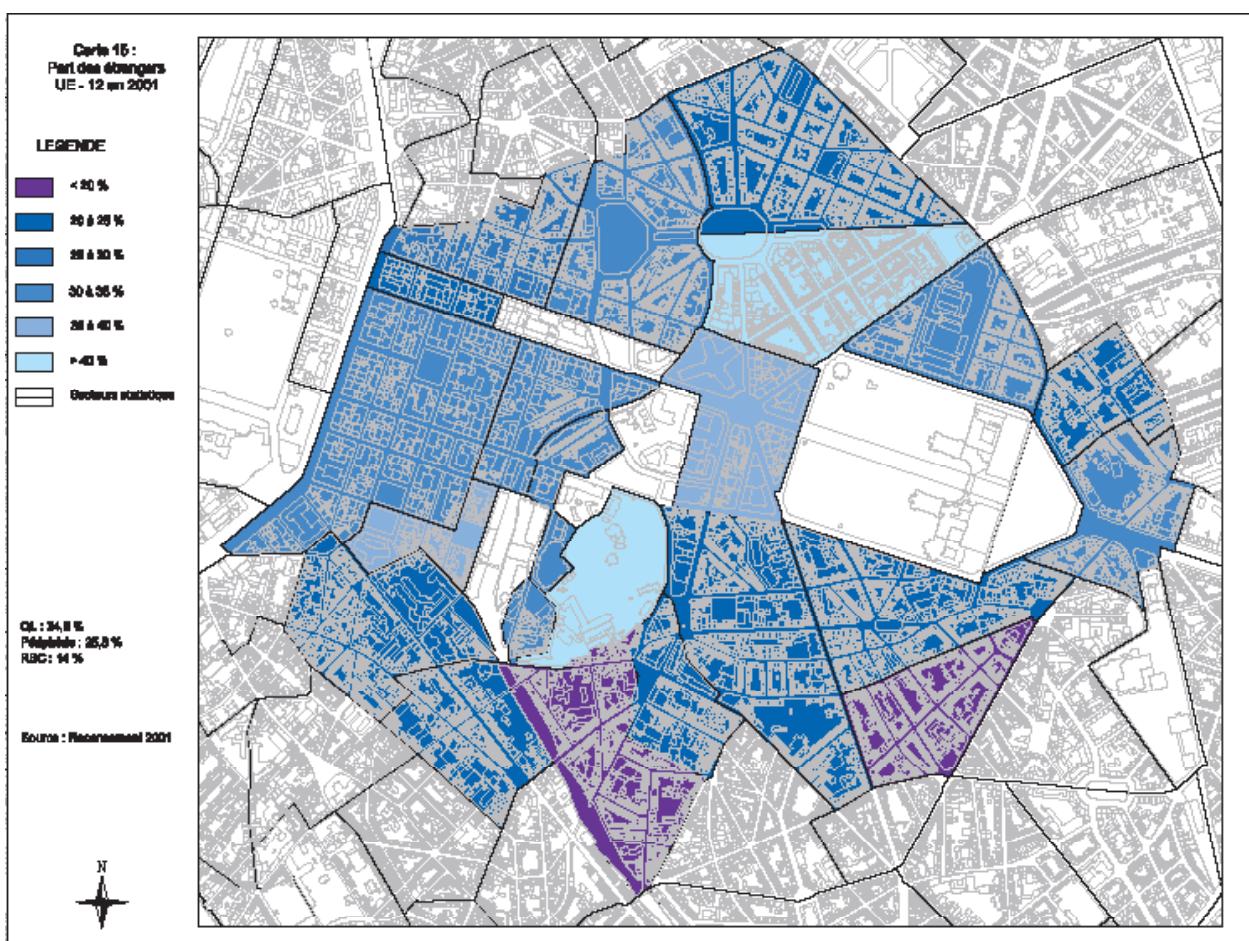
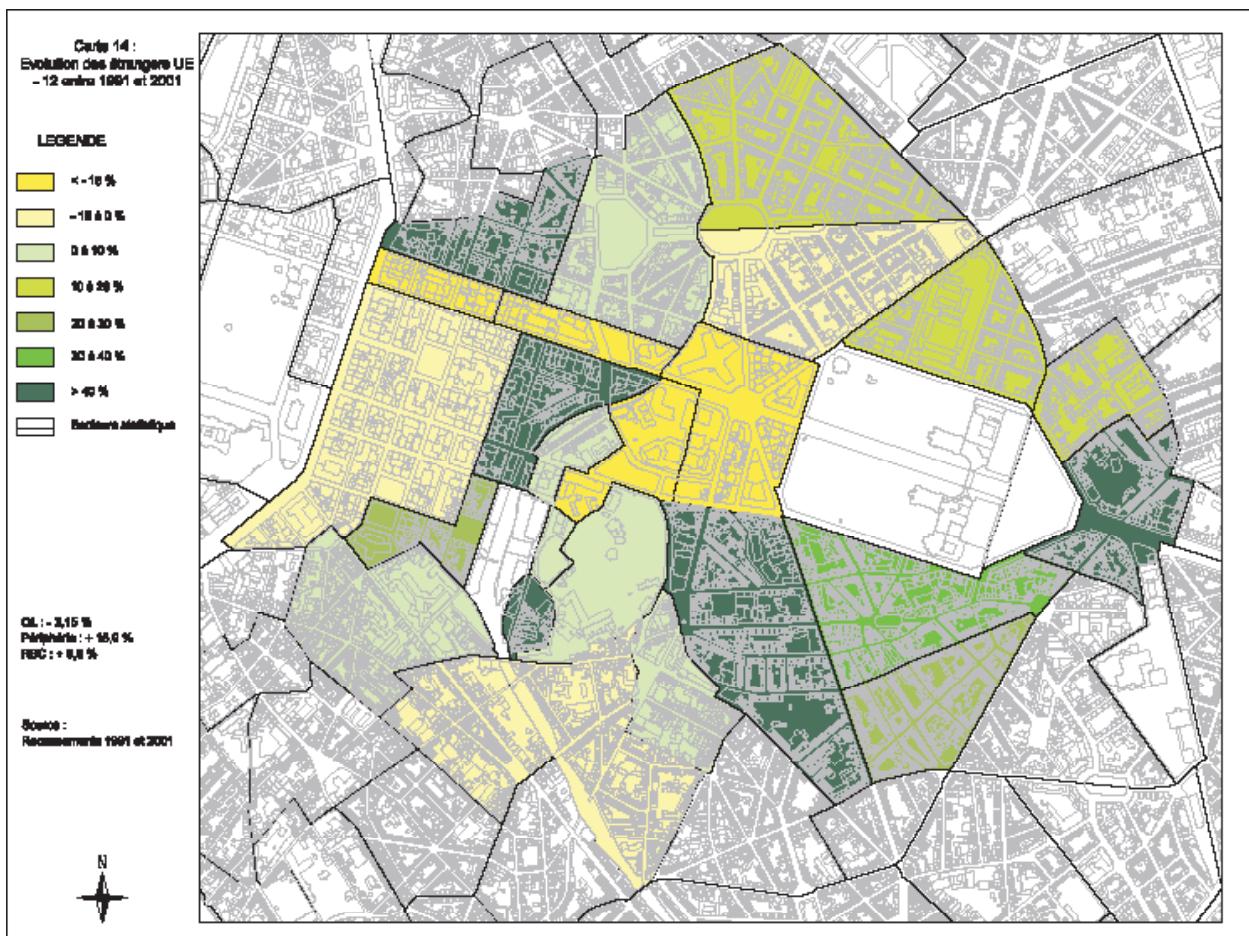
Evolution de la population entre 1991 et 2001, par groupe d'âges

	<20 ans	20-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Total
Quartier européen	-18.5%	-11.6%	1.7%	3.6%	-19.9%	-6.4%
Région	3.7%	-4.4%	6.7%	1.3%	-4.6%	2.0%

Les enfants sont de plus en plus exclus du centre des affaires et de ses environs immédiats : plus on se rapproche du pic de concentration d'emploi, plus s'affaiblit la part des jeunes dans la population totale des îlots, dessinant encore une fois un cratère très pentu.

De même, les taux d'actifs occupés sont les plus élevés à proximité des districts contenant les plus fortes concentrations d'emplois. Globalement, le taux d'actifs occupés est supérieur à la moyenne régionale : 36,7% en 2001, contre 36,1% pour la Région<sup>4</sup>.

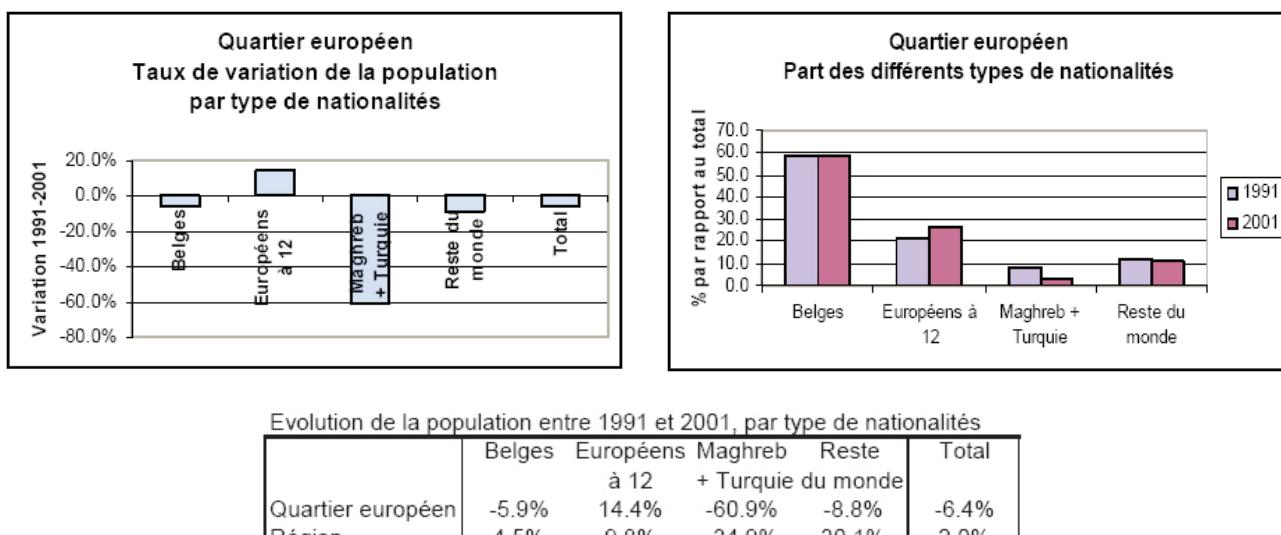
<sup>4</sup> Estimation réalisée pour le Plan Iris 2, par district de transport.



### 3) Et étranger dans 4 cas sur 10

Les Belges y sont en régression, malgré les très nombreuses naturalisations en leur faveur qui se sont produites, depuis l'application des nouvelles lois concernant les personnes d'origine étrangère vivant dans le pays depuis longtemps. En effet, 125.900 étrangers ont été naturalisés belges entre 1997 et 2004, dans la Région de Bruxelles-Capitale, soit un rythme de 15.700 personnes par an.

En revanche, le quartier attire les Européens, seul groupe de nationalités en croissance forte<sup>5</sup>, beaucoup plus forte que dans l'ensemble de la Région.



En 2001, les étrangers originaires des 15 pays européens de l'époque constituaient déjà un groupe important dans le quartier ; ils y représentaient 28,6 % de la population totale, contre 14,6 % dans la Région.

### E. Le Quartier européen, point d'ancrage majeur des étrangers d'origine européenne dans la Région

C'est un fait aujourd'hui et il est fort probable que cela le reste dans l'avenir. En effet, le solde migratoire externe – venant de l'étranger – de la Région est en hausse assez forte depuis 1999.

Les chiffres révèlent en effet que les étrangers (parmi lesquels de très nombreux migrants provenant des pays candidats en 2003) restent essentiellement dans la Région, alors que les Belges ont tendance à sortir de la Région pour s'installer en banlieue périphérique, comme l'exprime un solde migratoire interne important chez eux. C'est dire à quel point la tournante sociologique est intense, à l'intérieur de la Région, mais surtout dans le Quartier européen.

### F. L'impact sur les revenus de l'arrivée des Européens dans la Région et le quartier

L'impact de cette attraction des Européens – dans le Quartier européen mais aussi dans toutes les communes du Sud-Est de la Région – est manifeste sur les revenus, comme le montre ci-dessous l'évolution, à franc constant, du revenu par habitant entre 1991 et 1999 dans les communes de la Région. On est frappé de voir la similitude qui existe entre la zone résidentielle des actifs travaillant dans le bâtiment Justus Lipsius et celle des communes qui ont connu une relativement forte croissance du revenu moyen par habitant au cours de la décennie '90.

<sup>5</sup> La comparaison 1991-2001 ne peut se faire que sur les pays de l'Europe des 12.



**Evolution du revenu déclaré moyen par habitant entre 1991 et 1999, en BEF constants 1999 Source : INS**

Commune	Revenu 1991	Revenu 1999	Différence	Variation en %	Rapport à la moyenne 1991	Rapport à la moyenne 1999
Saint-Josse-ten-Node	207.007	209.600	+2.593	+1,3%	0,513	0,454
Saint-Gilles	260.842	287.800	+26.958	+10,3%	0,646	0,624
Molenbeek-St-Jean	300.553	309.800	+9.247	+3,1%	0,745	0,671
Schaerbeek	301.827	327.700	+25.873	+8,6%	0,748	0,710
Bruxelles	314.794	335.400	+20.606	+6,5%	0,780	0,727
Anderlecht	342.696	349.900	+7.204	+2,1%	0,849	0,758
Etterbeek	361.220	385.600	+24.380	+6,7%	0,895	0,836
Ixelles	361.799	397.000	+35.201	+9,7%	0,896	0,860
Koekelberg	362.725	386.900	+24.175	+6,7%	0,899	0,838
Forest	368.977	407.900	+38.923	+10,5%	0,914	0,884
Evere	421.770	422.400	+630	+0,1%	1,045	0,915
Jette	425.475	447.600	+22.125	+5,2%	1,054	0,970
Berchem-Ste-Agathe	447.357	465.300	+17.943	+4,0%	1,108	1,008
Woluwe-St-Lambert	461.134	489.700	+28.566	+6,2%	1,143	1,061
Ganshoren	461.829	461.600	-229	-0,1%	1,144	1,000
Auderghem	469.933	515.000	+45.067	+9,6%	1,164	1,116
Watermael-Boitsfort	473.638	510.000	+36.362	+7,7%	1,174	1,105
Uccle	489.383	518.600	+29.217	+6,0%	1,213	1,124
Woluwe-St-Pierre	496.446	525.600	+29.154	+5,9%	1,230	1,139
<b>Total RBC</b>	<b>369.440</b>	<b>391.800</b>	<b>+22.360</b>	<b>+6,1%</b>	<b>0,915</b>	<b>0,849</b>
<b>Brabant Wallon</b>	<b>430.454</b>	<b>500.800</b>	<b>+70.346</b>	<b>+16,3%</b>	<b>1,067</b>	<b>1,085</b>
<b>Arr. Halle-Vilvoorde</b>	<b>441.800</b>	<b>523.500</b>	<b>+81.700</b>	<b>+18,5%</b>	<b>1,095</b>	<b>1,134</b>
<b>Arr. Leuven</b>	<b>411.466</b>	<b>501.900</b>	<b>+90.434</b>	<b>+22,0%</b>	<b>1,020</b>	<b>1,088</b>
<b>Moyenne Brabant</b>	<b>403.594</b>	<b>461.500</b>	<b>+57.906</b>	<b>+14,3%</b>	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>

**G. L'impact sur le logement<sup>6</sup> de l'arrivée des Européens dans la Région et le quartier****1) Rythme soutenu de construction et de transformation des logements**

Les Bruxellois – spéculant sur l'arrivée des Européens dans la Région avec leur cortège d'effets induits, notamment l'attraction d'autres étrangers de pays de revenu élevé tels que les Etats-Unis, le Japon – ont entrepris de rénover de nombreux logements pour préparer la venue de tous ces étrangers de haut revenu.

En 2001, on constate que, dans le Quartier européen, 9,5% des logements ont été transformés dans les 10 dernières années et 6,2% des logements ont été construits au cours de la même période ou depuis moins de 20 ans<sup>7</sup>. Donc 15,7% des logements ont été totalement modernisés. Pour l'ensemble de la Région, le taux équivalent est de 13,8%. Le taux plus élevé du Quartier européen montre l'attractivité de celui-ci.

**2) Une majorité de locataires et des taux relativement élevés de logements de fonction et de logements meublés**

En 2001 toujours, 62,1% des logements du quartier sont occupés par des locataires (contre 55,6% pour la Région), 3,7% sont mis gratuitement à la disposition des ménages probablement en tant que logements de fonction (contre 3,0% pour la Région).

<sup>6</sup>Les statistiques sont malheureusement difficilement interprétables parce qu'on note de 25 à 30% d'inconnus dans les relevés détaillés des logements, donnés par les Recensements. On peut néanmoins observer une évolution logique dans le parc de logements de la zone européenne.

<sup>7</sup> Si la personne ne connaissait pas la date de construction du logement, on lui demandait si il avait été construit depuis moins de 20 ans.



La différence n'est pas énorme mais elle montre néanmoins une orientation claire du quartier vers la location et une tournante élevée des occupants. Ceci est confirmé par la présence d'un taux élevé de logements à louer meublés (8,7% contre 3,9% dans l'ensemble de la Région).

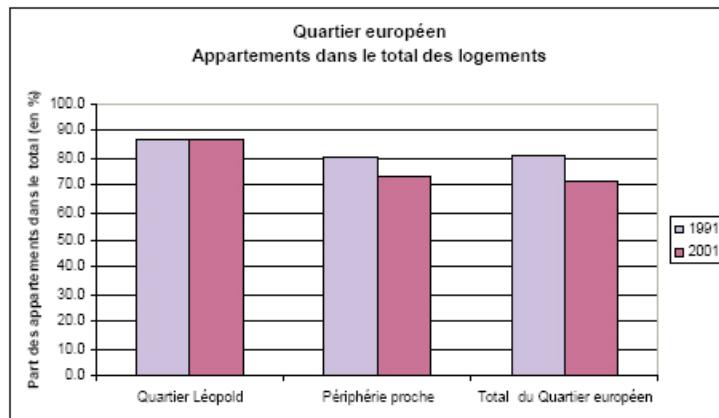
C'est dire que les caractéristiques sociologiques du quartier évoluent très vite, comme l'a d'ailleurs montré l'analyse de l'évolution de sa population.

### 3) Appartements, maisons

Dans ces conditions, on s'attendrait à voir une augmentation rapide du parc d'appartements par rapport à celui des maisons. C'est en fait le contraire qui se passe<sup>8</sup>.

Evolution du parc de logements entre 1991 et 2001, par type de logement

	1991		2001	
	Appartement	Maison	Appartement	Maison
Quartier européen	<b>80.7%</b>	<b>19.3%</b>	<b>74.0%</b>	<b>26.0%</b>
Quartier Léopold	86.8%	13.2%	87.0%	13.0%
Périphérie proche	80.3%	19.7%	73.3%	26.7%
Région	<b>77.5%</b>	<b>22.5%</b>	<b>71.2%</b>	<b>28.8%</b>



Le taux d'appartements occupés par les ménages est nettement plus élevé dans le quartier que dans la Région mais il a tendance à diminuer au cours du temps, au profit des maisons. C'est en tout cas très clair dans la périphérie proche, entourant le Quartier Léopold proprement dit. L'attractivité des maisons y est importante, probablement à cause de l'intérêt de leur architecture et de la hausse du revenu moyen des habitants. Et puis de nouveaux modes de vie se développent également : plusieurs jeunes actifs louent ensemble une grande maison, pour le temps limité de leur contrat de travail à Bruxelles<sup>9</sup>.

### 4) Forte augmentation de la consommation d'espace par personne

Les mêmes statistiques montrent une grande stabilité dans la taille moyenne du logement à l'intérieur du Quartier Léopold, mais une augmentation 7,4% de la consommation d'espace par personne, alors qu'en moyenne dans la Région, cette augmentation ne se situe qu'à 2,0%. L'appartement de 75 m<sup>2</sup>, occupé précédemment par 2 personnes, l'est de plus en plus souvent par une personne seule.

Dans la périphérie proche, la taille moyenne du logement augmente légèrement mais la consommation d'espace par personne y a bondi de 10,5%, conséquence sans doute du succès des maisons. Au cours de la même décennie, dans la Région, la taille moyenne du logement a diminué de 2,7%.

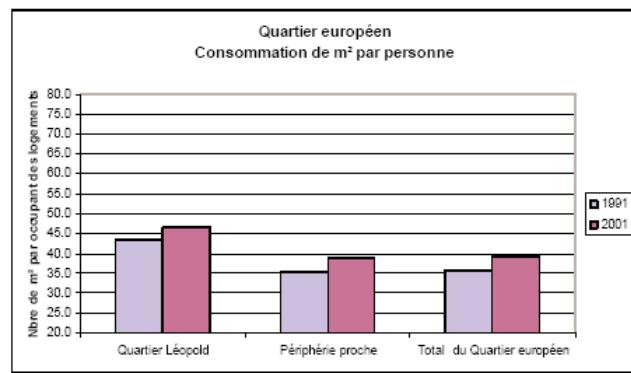
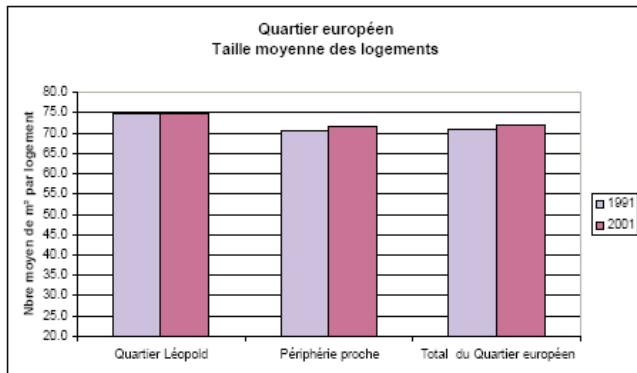
<sup>8</sup> L'analyse est handicapée par le taux très élevés d'inconnus dans les sources d'informations.

<sup>9</sup> De nombreux jeunes stagiaires ou actifs ont un premier contrat de travail d'un an ou de deux ans.



Evolution, entre 1991 et 2001, de la taille moyenne du logement et de la consommation d'espace par personne

	1991		2001	
	m <sup>2</sup> / pers	m <sup>2</sup> / log	m <sup>2</sup> / pers	m <sup>2</sup> / log
Quartier européen	35.7	71.0	39.3	71.8
Quartier Léopold	43.4	74.6	46.6	74.6
Péphérie proche	35.2	70.8	38.9	71.7
Région	34.9	73.8	35.6	71.8



En conclusion, il est important de constater que l'attractivité résidentielle du Quartier européen dépend largement de ce qui se passe au-delà de ses limites parce que le quartier est très ouvert sur l'extérieur, mais aussi de ce qui se passe dans d'autres volets socio-économiques, notamment l'évolution de son emploi et de son accessibilité, comme on va le voir plus loin.

## II LES PRINCIPES D'UN SCENARIO DE DENSIFICATION MODEREE DU QUARTIER EUROPEEN A L'HORIZON 2020

Lorsqu'on en vient à concrétiser un scénario, il faut tenir compte d'une série de coups partis. Ceux-ci sont énumérés en annexe et sont intervenus sous forme d'hypothèses de base du Plan IRIS 2, à l'horizon 2015. Cette première période 2001-2015 laisse le quartier européen pratiquement inchangé parce que la croissance de l'emploi est localisée dans une série de petits pôles secondaires. Une telle dispersion de l'emploi est bien entendu moins favorable à l'utilisation des transports en commun par la population parce que l'accessibilité de ces pôles est moins bonne que celle du Quartier européen.

Au-delà de 2015, la liberté de localiser la croissance de l'emploi est beaucoup plus grande. On peut imaginer des hypothèses de concentration plus forte. C'est ce qui est envisagé ci-dessous.

### A. Les limites supérieures de densification de l'emploi du Quartier européen à l'horizon 2020

Les hypothèses de densification de l'emploi pourraient être les suivantes :

- Maintien des hypothèses de localisation de l'emploi du Plan Iris 2 pour l'horizon 2015
- De 2015 à 2020, concentration de tout le surplus de croissance des fonctions du tertiaire supérieur nationales et internationales de la Région de Bruxelles-Capitale dans le Quartier européen, portant l'emploi total de celui-ci à 106.400 unités, par rapport aux 84.000 de 2001
- Réduction de la consommation d'espace dans les bâtiments européens et alignement de leur taux d'occupation sur la moyenne de la Région : 28m<sup>2</sup> par emploi, y compris un taux d'inoccupation de 8%
- Soit au total une croissance potentielle de 22.400 emplois par rapport à 2001.



## B. Les limites supérieures de densification de la population du Quartier européen à l'horizon 2020

Les impacts de cette densification de l'emploi amènent aux hypothèses suivantes :

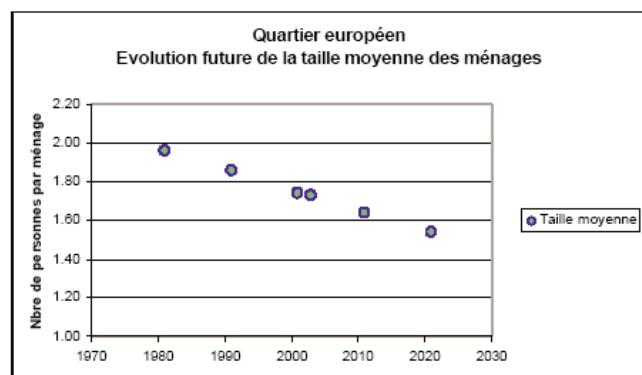
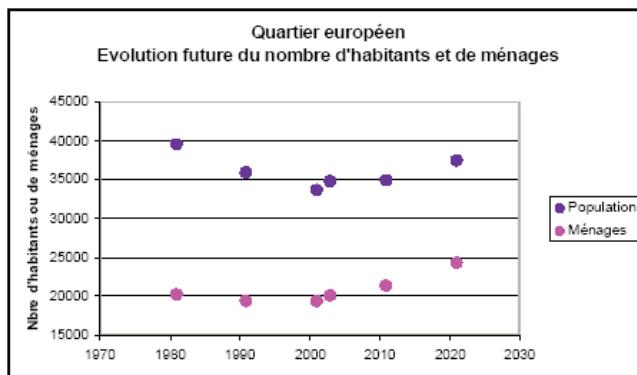
- Prolongation des tendances récentes de croissance du nombre de ménages dans le Quartier européen, au rythme de 200 ménages par an, et prolongation de la diminution de la taille moyenne des ménages au même rythme qu'aujourd'hui
- Ajout de l'impact sur la population de la densification de l'emploi : + 2.240 actifs se localisant à distance de marche pied de leur emploi localisé dans le quartier, soit de l'ordre de 2.200 ménages de taille moyenne égale à 1,50 générant une augmentation de la population de 3.300 personnes
- Soit un total d'environ 24.300 ménages et une population totale de 37.400 personnes dans l'ensemble du Quartier européen, à l'horizon 2020
- Et une croissance de près de 5.000 ménages et de 3.800 habitants par rapport à la situation de 2001.

## C. L'impact de la densification du Quartier européen sur la demande de logement

En termes de logements, cela pourrait faire une demande de totale de 25.500 logements si l'on compte sur une vacance résidentielle de 5% pour assurer le bon fonctionnement du marché.

Evolution du nombre de ménages et de leur taille moyenne

	1981	1991	2001	2003	2011	2021
Population	39538	35872	33608	34705	34932	37422
Ménages	20151	19309	19311	20038	21300	24300
Taille moyenne	1.96	1.86	1.74	1.73	1.64	1.54



A combien de logements s'élève le parc du Quartier européen à l'heure actuelle ? Il n'est guère possible de le savoir, sans enquête détaillée sur le terrain, le recensement de 2001 ne donnant en effet aucune statistique détaillée sur le parc de logements. Certaines zones du quartier affichent actuellement une vacance locative élevée (autour du Square Ambiorix par exemple), d'autres sont beaucoup plus attractives depuis longtemps (périphérie Sud du quartier)

### Les caractéristiques des logements supplémentaires à créer

Les caractéristiques de la demande future de logements sont assez évidentes :

- le revenu moyen des ménages futurs est en hausse
- leur taille moyenne est en baisse
- jusqu'à présent la superficie moyenne consommée par logement est restée très stable - de l'ordre de 75 m<sup>2</sup> - mais l'espace consommé par personne a fortement augmenté
- on assiste au succès croissant des maisons, occupées par plusieurs ménages d'une personne
- on peut certainement imaginer qu'une frange de la population de revenus très élevés (les dirigeants des Institutions internationales) demandera des logements de luxe qui n'existent pas encore : par exemple des penthouses donnant une vue exceptionnelle sur la ville, avec terrasses privées
- de l'ordre de 69% des ménages pourraient être des ménages d'une seule personne, essentiellement étrangère et de revenu moyen à élevé, parmi lesquels on trouverait une demande importante pour des appartements loués meublés
- les ménages de deux personnes augmenteraient un peu en nombre et en pourcentage (près de 18%)
- les familles de 3 personnes et plus ne constituerait plus que 13% environ du total



## ANNEXE III : Constats en matière de mobilité

## BIJLAGE III : Vaststellingen inzake mobiliteit

Annexe III / Bijlage III

Le quartier européen est le site d'enjeux très importants en matière de mobilité urbaine en Région de Bruxelles-Capitale.

### 1. En matière de mobilité par chemins de fer :

- la ligne de chemin de fer L-161 Bruxelles – Namur – Luxembourg (arrêts aux gares Schuman et du Luxembourg) sur laquelle les travaux sont en cours pour passer à 4 voies. Des travaux importants – pour relier la ligne L-161 à la ligne L-26 Halle-Vilvorde (création du tunnel Schuman – Josaphat) – débuteront en 2009. Cet ouvrage permettra à l'horizon 2015 de relier le quartier européen à l'aéroport de Zaventem en 15 minutes. Ces ouvrages sont essentiels pour la réalisation du RER ;
- deux des grandes gares de Bruxelles à savoir la gare Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Schuman sont situées dans le quartier européen, à proximité immédiate des plus grosses concentrations d'emplois des institutions européennes. Elles sont desservies par des lignes qui les mettent en liaison avec tout le pays mais, actuellement, les fréquences sont limitées par la capacité des infrastructures.

### 2. Au niveau des infrastructures de transports en commun :

- le quartier européen est desservi par la section commune Mérode – Beekkant des lignes de métro 1A et 1B qui assure la desserte du quartier européen selon un corridor radial, aligné sous la rue de la Loi. Il est aussi desservi par la ligne 2 du métro qui le borde sur son flanc ouest. Ces lignes jouent un rôle essentiel pour l'accessibilité de la ville en transports en commun et sont en voie de saturation ;
- ce dispositif, conçu dans les années 60, privilégie la desserte des îlots bordant la rue de la Loi et l'avenue des Arts. Or, un grand nombre des développements de surfaces de bureaux des années 80 et suivantes ont eu lieu au sud de la rue de la Loi, dans le tracé en damier du quartier Léopold et près de la gare du Luxembourg. Aujourd'hui, le dispositif paraît offrir une qualité de desserte insuffisante au site du Parlement européen ;
- la station Arts-Loi est la station de correspondance qui assure l'articulation des lignes 1 et 2. Les mouvements de correspondance sont très nombreux, dus notamment au fait que les déplacements entre

De Europese wijk is een gebied waar grote belangen op het spel staan voor de stedelijke mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### 1. Inzake mobiliteit via de spoorwegen :

- spoorweglijn L-161 Brussel – Namen – Luxemburg (haltes in de stations Schuman en Luxemburg) waar men aan het werken is om naar 4 sporen over te schakelen. In 2009 zullen grootschalige werken worden gestart om lijn L-161 te verbinden met L-26 Halle-Vilvoorde (creatie van de Schuman-Josaphattunnel). Deze werken moeten het tegen 2015 mogelijk maken om de Europese wijk te verbinden met de luchthaven van Zaventem in 15 minuten. De werken zijn van cruciaal belang voor de realisatie van het GEN;
- twee van de grote stations van Brussel, met name Brussel-Luxemburg en Brussel-Schuman, zijn gelegen in de Europese wijk, in de onmiddellijke nabijheid van de grootste concentratie werknemers van de Europese instellingen. Die stations worden bediend door lijnen die ze verbinden met het hele land, maar momenteel zijn de frequenties beperkt door de capaciteit van de infrastructuur.

### 2. Inzake de infrastructuren van het openbaar vervoer :

- de Europese wijk wordt bediend door het gemeenschappelijk stuk Merode – Beekkant van de metrolijnen 1A en 1B, dat zorgt voor de bediening van de Europese wijk via een radiaal traject onder de Wetstraat. De wijk wordt ook bediend door metrolijn 2, die erlangs loopt aan de westelijke kant. Deze lijnen vervullen een hoofdrol in de toegankelijkheid van de stad met het openbaar vervoer en raken stilaan verzuimd;
- deze infrastructuur, die dateert uit de jaren 60, bedient vooral de huizenblokken langs de Wetstraat en de Kunstlaan. In de jaren 80 en daarna zijn er echter een groot aantal kantoorruimten bijgekomen ten zuiden van de Wetstraat, in het dambordtracé van de Leopoldwijk nabij het Luxemburgstation. Vandaag de dag lijkt het erop dat deze infrastructuur een ontoereikende bedieningskwaliteit biedt wat de site van het Europees Parlement betreft;
- het station Kunst-Wet is het verbindingsstation waar wordt overgestapt tussen de lijnen 1 en 2. Er zijn heel wat overstapbewegingen, wat onder meer te maken heeft met het feit dat de verplaatsingen



le quartier européen et les parties nord et sud des première et deuxième couronnes (qui ne sont pas directement desservies par les lignes 1A et 1B) sont rabattus sur la ligne 2 et font correspondance avec la ligne 1A/1B à la station Arts-Loi. Ceci révèle le potentiel d'une ligne forte de transports publics desservant le quartier européen selon un axe nord – sud parallèle à la ligne 2 du métro ;

- le maillage offert par les lignes de métro est complété par un réseau de lignes de bus, lui aussi d'orientation majoritairement est-ouest. La place du Luxembourg tient lieu de « plaque tournante » de ce réseau mais la rue du Luxembourg est saturée. Le réseau de bus est dense mais n'offre qu'un faible niveau de qualité de service, pour les mouvements d'orientation nord – sud.

### 3. Au niveau de la circulation automobile :

- Il est traversé par deux axes routiers métropolitains radiaux essentiels pour l'accessibilité de la ville en voiture, la rue de la Loi et la rue Belliard, prolongés vers la périphérie par les ouvrages souterrains sous le rond-point Schuman, sous l'avenue de Cortenbergh vers l'autoroute de Liège et sous le parc du Cinquantenaire vers l'avenue de Tervuren ;
- aux heures de pointe, 70 % du trafic de la rue de la Loi et de la rue Belliard est constitué par du trafic de transit mais 30 % est constitué par du trafic émis ou attiré par le quartier lui-même. Ces deux axes sont saturés ;
- la grille orthogonale du réseau local s'articule sur ces deux lignes radiales. Toutefois, la perméabilité du réseau local aux mouvements d'orientation nord-sud est faible (cas de la rue de la Loi qui n'offre aucun axe traversant), de sorte que les quartiers résidentiels qui bordent le quartier européen sont relativement bien protégés contre le trafic de transit vers ce dernier. Les déplacements vers le quartier européen d'orientation nord – sud sont détournés vers la petite ceinture ou la chaussée d'Etterbeek et repris ensuite par les axes Belliard ou Loi.

tussen de Europese wijk en de noordelijke en zuidelijke gedeelten van de eerste en tweede stadskroon (die niet rechtstreeks worden bediend door de lijnen 1A en 1B) terugvallen op lijn 2, waarna men dan in het station Kunst-Wet moet overstappen op lijn 1A/1B. Dit toont het potentieel aan van een krachtige openbare vervoerslijn die de Europese wijk bedient volgens een noord-zuidelijke as, parallel met metrolijn 2;

- het netwerk van de metrolijnen wordt aangevuld met een net van buslijnen, dat echter eveneens overwegend oost-westelijk is georiënteerd. Het Luxemburgplein fungeert als “draaischijf” van dat net, maar de Luxemburgstraat is verzagd. Het busnet is behoorlijk dicht maar biedt een geringe bedieningskwaliteit voor de noord-zuidelijke verplaatsingen.

### 3. Op het niveau van het autoverkeer :

- De wijk wordt doorkruist door twee grootstedelijke radiale verkeersaders die van essentieel belang zijn voor de toegankelijkheid van de stad per auto, de Wetstraat en de Belliardstraat, die naar de rand toe verlengd worden door ondergrondse tracés onder het Schumanplein, onder de Kortenberglaan naar de snelweg van Luik toe en onder het Jubelpark richting Tervurenlaan;
- tijdens de spitsuren bestaat het verkeer in de Wetstraat en de Belliardstraat voor 70% uit transitverkeer, maar 30 % is verkeer dat uitgaat van of bestemd is voor de wijk zelf. Deze twee assen zijn verzagd;
- het orthogonale raster van het plaatselijke wegennet is opgebouwd rond deze twee radiale assen. Maar de doordringbaarheid van het lokale wegennet voor de noord-zuidelijke verplaatsingen is eerder zwak (in de Wetstraat is er bijvoorbeeld geen enkele dwarsverbinding), waardoor de woonwijken rond de Europese wijk relatief goed beschermd zijn tegen het desbetreffende transitverkeer. De verplaatsingen naar de Europese wijk in noord-zuidelijke richting worden omgeleid naar de Kleine Ring of de Etterbeeksesteenweg om vervolgens uit te monden in de Belliardstraat of de Wetstraat.



#### 4. Au niveau de la circulation piétonne :

- elle est intense, notamment les trajets terminaux des usagers des transports publics, mais l'espace public leur est peu approprié ;
- sur le rond-point Schuman, la circulation automobile de surface est excessivement importante ;
- le Parlement européen et les bâtiments de la Commission et du Conseil des ministres au rond-point Schuman sont, à vol d'oiseau, à distance de marche à pied mais les voiries et les espaces publics qui les relient ne sont pas confortables pour les piétons ;
- la gare Bruxelles-Luxembourg et le Parlement européen génèrent beaucoup de déplacements à partir de la place du Luxembourg. Celle-ci se trouve à près de 600m des stations de métro Maelbeek ou Trône. Ces distances sont à la limite de ce qu'il est commode de franchir à pied.

#### 5. En matière de stationnement :

- le quartier européen ne dispose pas d'un plan global de stationnement (en voirie et hors voirie) ni de solutions pour autocars ;
- les voiries du quartier européen sont pour la plupart issues des urbanisations du 19<sup>e</sup> siècle : ce sont des voiries peu larges qu'il y a lieu d'utiliser au mieux au profit de la convivialité du quartier ;
- le parking Loi s'étend sous la rue de la Loi sur trois niveaux au-dessus du tunnel du métro. Au cours des dernières années son taux d'occupation a décliné ;
- pour des motifs liés à la sécurité, les parkings privés des institutions européennes sont réservés aux personnes accréditées et, de ce fait, sous-utilisés ;
- par contre, les nombreux visiteurs occasionnels des services des institutions européennes, les clients des rares commerces du quartier et les habitants riverains se disputent le stationnement en voirie ;
- par ailleurs, il semble difficile de trouver une solution satisfaisante pour le stationnement des cars des visiteurs du Parlement européen, du musée des Sciences naturelles et des musées situés dans le parc du Cinquantenaire ;
- à l'avenir, avec l'amélioration de la desserte du quartier en transports publics (RER et métro), les besoins de parking des travailleurs occupés dans le quartier devraient diminuer.

#### 4. Op het niveau van het voetgangersverkeer :

- dit is intens, met name de trajecten van de gebruikers van het openbaar vervoer aan de terminussen, maar de openbare ruimte is slechts in geringe mate afgestemd op deze gebruikers;
- op het Schumanplein is het bovengrondse autoverkeer veel te druk;
- het Europees Parlement en de gebouwen van de Commissie en de Ministerraad op het Schumanplein bevinden zich in vogelvlucht op wandelafstand, maar de wegen en openbare ruimten die ze verbinden, zijn niet echt comfortabel voor de voetgangers;
- het station Brussel-Luxemburg en het Europees Parlement genereren een groot aantal verplaatsingen vanaf het Luxemburgplein. Het bevindt zich op bijna 600 m van de metrostations Maalbeek of Troon. Die afstanden zijn zowat op het randje af van wat als een makkelijke wandelafstand kan worden beschouwd.

#### 5. Inzake het parkeren :

- de Europese wijk heeft geen globaal parkeerplan (op en buiten de openbare weg) en ook geen specifieke oplossingen voor touringcars;
- de meeste openbare wegen van de Europese wijk stammen nog uit een urbanisatie van de 19<sup>de</sup> eeuw : het zijn eerder smalle wegen die men optimaal dient te benutten voor de gebruiksvriendelijkheid van de wijk;
- de parking Wet ligt onder de Wetstraat en beslaat drie niveaus boven de metrotunnel. De voorbije jaren is de bezettingsgraad van die parking gedaald;
- om veiligheidsredenen worden de privéparkings van de Europese instellingen enkel voorbehouden voor bevoegden, waardoor ze ondergebruikt zijn;
- daartegenover staat dat de talrijke occasionele bezoekers van de diensten van de Europese instellingen, de klanten van de zeldzame handelszaken in de wijk en de buurtbewoners bijna vechten voor parkeerplaats op de weg;
- bovendien lijkt het moeilijk om een bevredigende oplossing te vinden voor het parkeren van de touringcars van bezoekers van het Europees Parlement, het Museum voor Natuurwetenschappen en de musea in het Jubelpark;
- in de toekomst, met de verbetering van de bediening van de wijk met het openbaar vervoer (GEN en metro), zouden de parkeerbehoeften van de mensen die in de wijk werken, moeten afnemen.



## ANNEXE IV : La suppression du trafic de transit au rond-point Schuman

Annexe IV / Bijlage IV

### BIJLAGE IV : De afschaffing van het transitverkeer op het Schumanplein

Voir *Atlas cartographique, planches 5A et 5B*

#### Situation actuelle

En entrée de ville, les deux flux de trafic principaux proviennent de deux axes majeurs :

- le trafic provenant de l'autoroute de Liège débouche en surface dans l'avenue de Cortenbergh via un tunnel à une bande de circulation passant sous l'avenue de Roodebeek au niveau -1.
- Le trafic provenant de l'avenue de Tervuren entre dans le tunnel Loi dans l'avenue de Tervuren pour passer en-dessous du parc du Cinquantenaire au niveau -1. Sous l'avenue de la joyeuse entrée, le tunnel entrant en ville plonge au niveau -2 pour passer sous le rond-point Schuman et ressortir en surface dans la rue de la Loi au niveau du Berlaymont, avant la chaussée d'Etterbeek.

En sortie de ville, la situation est la suivante : les 4 bandes du tunnel Belliard situées au niveau -1 se séparent en deux fois deux bandes de circulation sous le rond-point Schuman :

- 2 bandes de circulation continuent vers l'autoroute de Liège au niveau -1 sous l'avenue de Cortenbergh.
- 2 bandes de circulation partent sous le parc du Cinquantenaire pour regagner l'avenue de Tervuren au niveau -1.

Au niveau des trémies de l'avenue de la joyeuse entrée, la situation est la suivante :

- la trémie située au sud de l'avenue, au croisement avec l'avenue d'Auderghem rejoint le tunnel Loi en entrée de ville sous le rond-point Schuman
- au nord de l'avenue de la joyeuse entrée, deux trémies sont présentes :
  - l'une donne accès au tunnel Cortenbergh en sortie-ville
  - l'une donne accès à l'avenue de Cortenbergh depuis la branche du tunnel Belliard donnant vers l'avenue de Tervuren.

Zie *cartographische atlas, schets 5A et 5B*

#### Huidige toestand

Bij het binnengaan van de stad situeren de grote verkeersstromen zich op twee hoofdassen:

- het verkeer afkomstig van de snelweg van Luik mondt uit in de Kortenberglaan via een tunnel met één rijvak, die onder de Roodebeeklaan loopt op niveau -1.
- Het verkeer afkomstig van de Tervurenlaan rijdt via de Wettunnel onder het Jubelpark op niveau -1. Onder de Blijde Inkomstlaan duikt het binnengaand verkeer via een tunnel op niveau -2 onder het Schumanplein om terug aan de oppervlakte te komen in de Wetstraat ter hoogte van het Berlaymontgebouw, vóór de Etterbeeksesteenweg.

Voor het uitgaand verkeer ziet de situatie er als volgt uit : de 4 rijvakken van de Belliardtunnel, op niveau -1, worden opgesplitst in tweemaal twee rijvakken onder het Schumanplein :

- 2 rijvakken lopen door naar de snelweg van Luik op niveau -1 onder de Kortenberglaan.
- 2 andere rijvakken lopen onder het Jubelpark naar de Tervurenlaan op niveau -1.

Op het niveau van de tunnelingangen van de Blijde Inkomstlaan ziet de situatie er als volgt uit:

- de tunnelingang ten zuiden van de laan, op de kruising met de Oudergemlaan, leidt het verkeer bij het binnengaan van de stad naar de Wettunnel onder het Schumanplein
- ten noorden van de Blijde Inkomstlaan bevinden zich twee tunnelingangen :
  - de ene leidt naar de Kortenbergtunnel bij het verlaten van de stad
  - de andere leidt naar de Kortenberglaan vanaf de vertakking van de Belliardtunnel die uitmondt in de Tervurenlaan.



Diverses entrées et sorties des bâtiments des institutions européennes (Berlaymont et Justus Lipsius) se connectent également à ces tunnels.

### 1. La formule de déviation du trafic venant de l'avenue de Cortenbergh via la trémie Joyeuse entrée

Le trafic venant de l'E-40 arrive dans l'avenue de Cortenbergh via le tunnel existant. Il circule en surface jusqu'à l'avenue de la Joyeuse entrée. Une nouvelle trémie située avenue de la Joyeuse entrée, se substituant aux deux trémies actuelles peu utilisées, amène les voitures de l'avenue de Cortenbergh dans le tunnel Loi au niveau - 2 pour ressortir rue de la Loi, une fois passé le rond-point Schuman.

#### Avantages :

- Cette solution réalise la mise en sous-sol du trafic de transit au rond-point Schuman de manière simple et peu coûteuse.

#### Désavantages :

- elle n'entraîne aucun autre effet positif sur la mobilité et l'agrément des quartiers à proximité de l'avenue de Cortenbergh ;
- l'avenue de Cortenbergh demeure une barrière urbaine entre le quartier des squares et le parc du Cinquantenaire ;
- cette hypothèse a des conséquences importantes sur la circulation dans le tunnel Loi : a) Cette solution s'avère dangereuse dès lors qu'il faudra gérer le trafic venant de l'avenue de Tervuren sur deux bandes de circulation, l'insertion du trafic venant de l'avenue d'Auderghem et de l'avenue de Cortenbergh ainsi que l'accès aux parkings du Berlaymont et du Justus Lipsius sur une distance de 80m seulement, b) une solution de gestion des flux par feux de circulation ne paraît pas souhaitable pour d'évidentes raisons de pollution et de sécurité dans les tunnels, c) en conséquence, les voitures souhaitant gagner les parkings du Berlaymont et du Justus Lipsius auront tendance à le faire en surface, engorgeant ainsi davantage le quartier chaque matin.

Ook een aantal in- en uitgangen van de gebouwen van de Europese instellingen (Berlaymont en Justus Lipsius) monden uit in die tunnels.

### 1. De formule van de omleiding van het verkeer komende van de Kortenberglaan via de tunnelingang in de Blijde Inkomstlaan

Het verkeer komende van de E-40 komt aan in de Kortenberglaan via de bestaande tunnel. Het rijdt bovengronds tot aan de Blijde Inkomstlaan. Een nieuwe tunnelingang in de Blijde Inkomstlaan, ter vervanging van de twee huidige, weinig gebruikte ingangen, leidt het autoverkeer van de Kortenberglaan naar de Wettunnel op niveau -2; het verkeer komt uit in de Wetstraat, voorbij het Schumanplein.

#### Voordeel :

- Dit is de eenvoudigste en goedkoopste manier om het transitverkeer van het Schumanplein naar het ondergrondse niveau te brengen.

#### Nadelen :

- deze optie brengt geen enkel ander positief effect met zich mee voor de mobiliteit en het leefcomfort in de omgeving van de Kortenberglaan.
- de Kortenberglaan blijft een stedelijke barrière tussen de wijk van de squares en het Jubelpark;
- deze optie heeft vergaande gevolgen voor het verkeer in de Wettunnel: a) De oplossing is gevaarlijk omdat men het verkeer komende van de Tervurenlaan over twee rijvakken, de invoeging van het verkeer komende van de Oudergemlaan en de Kortenberglaan evenals de toegang van de parkings Berlaymont en Justus Lipsius allemaal zal moeten beheren over een afstand van amper 80 m, b) een oplossing voor het beheer van de verkeersstromen aan de hand van verkeerslichten lijkt niet aangewezen om evidente redenen die te maken hebben met de luchtvervuiling en de veiligheid in de tunnels, c) bijgevolg zouden de auto's die de parkings Berlaymont en Justus Lipsius willen inrijden, dat bovengronds moeten doen, wat dan elke ochtend voor nog meer verkeersoverlast zou zorgen in de wijk.



## 2. La « tunnelisation » de l’avenue de Cortenbergh via mise à double sens du tunnel et inversion des sens de circulation Loi et Belliard

Cette formule consiste à mettre le tunnel Cortenbergh, actuellement en sens unique en sortie ville, à double sens vu l’importante taille du pertuis. Dans cette formule, la mise à double sens du tunnel s’accompagne d’une inversion des sens de circulation des rues Loi et Belliard, le trafic entrant empruntant la rue Belliard, le trafic sortant la rue de la Loi.

En sortie ville, des travaux de génie civil amène, en sous-sol, les voitures du niveau -2 du tunnel Loi au niveau -1 du tunnel Cortenbergh en suivant le tracé de l’avenue de la Joyeuse Entrée. En surface, les deux trémies sont supprimées.

En entrée ville, la paroi du tunnel Cortenbergh (-1) est percée au niveau de la rampe de sortie actuelle place de Jamblinne de Meux, de manière à permettre à la circulation provenant du tunnel Roodebeek (-2) de s’y engager. Les voitures débouchent rue Belliard via le tunnel existant.

### Avantages :

- la mise en sous-sol du trafic de transit sur toute la longueur de l’avenue de Cortenbergh est une amélioration majeure pour le quartier : fin de la barrière autoroutière qui le coupe en deux, réduction importante de la pollution acoustique et atmosphérique, possibilité d’aménagement convivial des abords de la Mosquée et de l’avenue de la Joyeuse entrée, continuité piétonne entre le quartier des Squares et le parc du Cinquantenaire ;
- l’inversion des sens de circulation permet de gérer facilement les flux de transit dans les deux directions et à la sortie du parking Berlaymont – Justus Lipsius dans le tunnel Loi ;
- l’inversion des sens Loi – Belliard permet d’encourager la circulation piétonne et cycliste dans le quartier : possibilité de placer une traversée piétonne de la rue de la Loi entre le Résidence Palace, le Lex 2000 et l’escalier de la chaussée d’Etterbeek d’un côté et le Berlaymont de l’autre, utile en tout temps et tout

## 2. De “tunnelisering” van de Kortenberglaan met invoering van tweerichtingsverkeer in de tunnel en omkering van de verkeersrichting in de Wetstraat en de Belliardstraat

Deze formule bestaat erin om van de Kortenbergtunnel, die momenteel in één richting loopt voor het verkeer dat de stad verlaat, een tweerichtingsweg te maken, vermits die daarvoor breed genoeg is. Daarnaast zou de verkeersrichting van de Wetstraat en de Belliardstraat worden omgekeerd, zodat het verkeer de stad zou binnenrijden langs de Belliardstraat en verlaten langs de Wetstraat.

Aan de uitgang van de stad wordt een nieuwe tunnel gebouwd die de auto’s van niveau -2 van de Wettunnel leidt naar niveau -1 van de Kortenbergtunnel volgens het tracé van de Blijde Inkomstlaan. De twee bovengrondse tunnelingangen worden afgeschaft.

Aan de ingang van de stad wordt de wand van de Kortenbergtunnel (-1) opengebroken ter hoogte van de huidige uitrit van het de Jamblinne de Meuxplein, zodat het verkeer komende van de Roodebeektunnel (-2) daarheen kan. De auto’s komen uit in de Belliardstraat via de bestaande tunnel.

### Voordelen :

- het feit dat het transitverkeer over de hele lengte van de Kortenberglaan ondergronds zou verlopen, betekent een flinke verbetering voor de wijk : de barrière van de autoweg die momenteel de wijk in twee snijdt, zou verdwijnen; de geluidshinder en luchtvervuiling zouden fors verminderd worden; men zou de omgeving van de Moskee en de Blijde Inkomstlaan gezellig kunnen inrichten; en men zou kunnen zorgen voor een continuïteit van de voetgangersweg tussen de wijk van de squares en het Jubelpark;
- de omkering van de verkeersrichting vergemakkelijkt het beheer van de transitstromen in beide richtingen en aan de uitgang van de parkings Berlaymont – Justus Lipsius in de Wettunnel;
- de omkering van de verkeersrichting Wet-Belliard zou het fietsers- en voetgangersverkeer in de wijk aanmoedigen : mogelijkheid om een oversteekplaats voor voetgangers te voorzien in de Wetstraat tussen Résidence Palace, Lex 2000 en de trap van de Etterbeeksesteenweg aan één kant en het Berlaymontgebouw aan



spécialement quand l'accès piéton et cycliste à Schuman est interdit ;

- l'inversion de sens de la rue de la Loi permettrait de tirer un meilleur profit de la perspective monumentale vers les Arcades du Cinquantenaire et le rond-point Schuman.

#### Désavantages :

- les conséquences sur la petite ceinture sont importantes. La circulation entrante, en provenance de Belliard et se dirigeant vers Trône ne pourra plus s'engager dans le tunnel lui permettant de passer sous Trône (comme peuvent le faire aujourd'hui les voitures en provenance de la rue de la Loi), ce qui risque d'entraîner une forte congestion du trafic dans la rue Belliard, au carrefour Belliard – Petite ceinture mais aussi au carrefour Petite ceinture – Trône (ce qui aurait des répercussions importantes sur la circulation des bus) ;
- l'inversion des sens de circulation implique des travaux de génie civil sous le parc du Cinquantenaire pour reconnecter les tunnels aux sens de circulation en vigueur dans l'avenue de Tervuren. En effet, sans la réalisation de ces travaux sous le Cinquantenaire, l'inversion des sens de circulation sur la rue de la Loi et la rue Belliard se reporterait sur toute l'avenue de Tervuren et déstabiliserait tous les quartiers voisins.

### **3. La « tunnelisation » de l'avenue de Cortenbergh via mise à double sens du tunnel et maintien des sens de circulation Loi et Belliard**

Cette formule est similaire à la précédente à l'exception près qu'elle maintient les sens de circulation actuels. Ainsi, le trafic venant de l'autoroute de Liège est maintenu en sous-sol via la mise en double sens du tunnel Cortenbergh. Juste en-dessous du rond-point Schuman, des travaux de génie civil permettraient de connecter les flux entrants au tunnel Loi vers le centre-ville.

#### Avantages :

- la mise en sous-sol du trafic de transit sur toute la longueur de l'avenue de Cortenbergh est une amélioration majeure pour le quartier : fin de

de l'autre kant); die zou zeer nuttig zijn, vooral wanneer voetgangers en fietsers geen toegang krijgen tot het Schumanplein;

- de omkering van de verkeersrichting in de Wetstraat zou het mogelijk maken om het monumentale perspectief op de bogen van het Jubelpark en het Schumanplein beter tot zijn recht te laten komen.

#### Nadelen :

- deze optie zou een aanzienlijke impact hebben op de Kleine Ring. Het binnenkomend verkeer, komende van de Belliardstraat richting Troonlaan, zal niet langer de tunnel kunnen gebruiken onder de Troonlaan (zoals vandaag wel het geval is voor de auto's komende van de Wetstraat), wat aanleiding dreigt te geven tot een forse opstopping van het verkeer in de Belliardstraat, op het kruispunt Belliardstraat – Kleine Ring, maar ook op het kruispunt Kleine Ring – Troonlaan (wat een grote weerslag zou hebben op het busverkeer);
- de omkering van de verkeersrichtingen vereist grote werken onder het Jubelpark om de tunnels weer te laten aansluiten in op de verkeersrichtingen die gelden in de Tervurenlaan. Zonder die werken onder het Jubelpark zou de omkering van de verkeersrichting in de Wetstraat en de Belliardstraat een grote impact hebben op de volledige Tervurenlaan, wat de stabiliteit van alle omliggende wijken in het gedrang zou brengen.

### **3. De “tunnelisering” van de Kortenberglaan met invoering van tweerichtingsverkeer in de tunnel en behoud van de verkeersrichting in de Wetstraat en de Belliardstraat**

Deze formule is dezelfde als de vorige, maar dan met behoud van de huidige verkeersrichtingen. Het verkeer komende van de snelweg van Luik blijft dus ondergronds via de invoering van tweerichtingsverkeer in de Kortenbergtunnel. Net onder het Schumanplein zouden werken zorgen voor de aansluiting van de binnenkomende verkeersstromen naar de Wettunnel richting stadscentrum.

#### Voordelen :

- het ondergronds brengen van het transitverkeer over de hele lengte van de Kortenberglaan betekent een aanzienlijke verbetering voor de



la barrière autoroutière qui le coupe en deux, réduction importante de la pollution acoustique et atmosphérique, possibilité d'aménagement convivial des abords de la Mosquée et de l'avenue de la Joyeuse Entrée, continuité piétonne entre le quartier des Squares et le parc du Cinquantenaire ;

- les travaux nécessaires sont de faible ampleur ;
- les entrées de parkings vers le Berlaymont et le Justus Lipsius se font dans de bonnes conditions ;
- cette formule n'a aucune conséquence sur la petite ceinture et sur les sens de circulation en vigueur dans le quartier européen.

#### **4. La formule du tunnel sous la rue da Vinci et connexion au tunnel Loi sous le parc du Cinquantenaire**

Cette formule consiste à dévier le flux de trafic venant de l'E-40 et sortant dans l'avenue de Cortenbergh via la construction d'un tunnel sous la rue da Vinci et de connecter celui-ci au tunnel Loi sous le Cinquantenaire.

##### Avantages :

- cette solution permet de réaménager l'avenue de Cortenbergh sur toute sa longueur et constitue une amélioration majeure pour le quartier : fin de la barrière autoroutière qui le coupe en deux, réduction importante de la pollution acoustique et atmosphérique, possibilité d'aménagement convivial des abords de la Mosquée et de l'avenue de la Joyeuse Entrée, continuité piétonne entre le quartier des Squares et le parc du Cinquantenaire ;
- aucun problème au niveau des connexions avec les parkings du Berlaymont et du Justus Lipsius ;
- le raccord entre le nouveau tunnel et le tunnel Loi peut se faire en même temps que les travaux de couverture de la trémie du Cinquantenaire et de création d'un éventuel parking sous le parc.

##### Désavantages :

- investissements et travaux importants ;
- travaux dans un parc classé ;

wijk : de barrière van de autoweg die momenteel de wijk in twee snijdt, zou verdwijnen; de geluidshinder en luchtvervuiling zouden fors verminderd worden; men zou de omgeving van de Moskee en de Blijde Inkomstlaan gezellig kunnen inrichten; en men zou kunnen zorgen voor een continuïteit van de voetgangersweg tussen de wijk van de squares en het Jubelpark;

- er zijn geen grote werken vereist;
- het inrijden van de parkings Berlaymont en Justus Lipsius zou vlot kunnen verlopen;
- deze formule heeft geen enkele impact op de Kleine Ring en op de verkeersrichtingen in de Europese wijk.

#### **4. De mule van de tunnel onder de Da Vincistraat en verbinding met de Wettunnel onder het Jubelpark**

Deze formule bestaat erin het verkeer komende van de E-40 en het verkeer dat de stad verlaat langs de Kortenberglaan om te leiden via de bouw van een tunnel onder de Da Vincistraat, die onder het Jubelpark zou aansluiten op de Wettunnel.

##### Voordelen :

- deze oplossing maakt het mogelijk om de Kortenberglaan over de hele lengte opnieuw aan te leggen en biedt dus een aanzienlijke verbetering voor de wijk : de barrière van de autoweg die momenteel de wijk in twee snijdt, zou verdwijnen; de geluidshinder en luchtvervuiling zouden fors verminderd worden; men zou de omgeving van de Moskee en de Blijde Inkomstlaan gezellig kunnen inrichten; en men zou kunnen zorgen voor een continuïteit van de voetgangersweg tussen de wijk van de squares en het Jubelpark;
- geen probleem ter hoogte van de verbindingen met de parkings Berlaymont en Justus Lipsius;
- de verbinding tussen de nieuwe tunnel en de Wettunnel kan tegelijkertijd gebeuren met de werken voor de overdekking van de tunnelingang van het Jubelpark en de aanleg van een eventuele parking onder het park.

##### Nadelen :

- grote investeringen en werken;
- werken in een beschermd park;



- risque d'imperméabilisation des sols dans le parc du Cinquantenaire

## 5. Déviation du trafic de transit venant de l'E-40 via Montgomery et l'avenue de Tervuren

Cette possibilité consiste à dévier la circulation empruntant l'actuel tunnel sous l'avenue de Roodebeek à la fin de l'autoroute de Liège vers le rond-point Montgomery et l'avenue de Tervuren. Une fois dans l'avenue de Tervuren, le flux automobile peut s'insérer dans le tunnel existant vers la rue de la Loi et le centre-ville. Cela nécessite des mesures d'accompagnement drastiques tant pour la pénétration des voitures dans le tissu urbain que pour éviter la percolation dans les tissus résidentiels (notamment le quartier des squares).

### Avantages :

- aucun besoin de travaux de génie civil et raccord sur les tunnels existants.

### Désavantage :

- report de la circulation de transit sur des artères déjà saturées aux heures de pointe.

En tout état de cause, si l'ensemble de ces formules doivent être approfondies (faisabilité technique, coûts, impacts des chantiers, etc.), le schéma directeur préconise une solution qui permette un réaménagement complet de l'avenue de Cortenbergh en voirie locale où un site propre de transports en commun pourrait venir prendre place. Une telle solution, outre les avantages déjà cités, permettrait de désengorger la rue Franklin de l'important trafic bus qu'elle connaît actuellement.

- gevaar voor het ondoordringbaar maken van de bodem in het Jubelpark

## 5. Omleiding van het transitverkeer komende van de E-40 via Montgomery en de Tervurenlaan

Deze optie bestaat erin om het verkeer dat rijdt langs de huidige tunnel onder de Roodebeeklaan aan het einde van de snelweg van Luik, om te leiden naar het Montgomeryplein en de Tervurenlaan. Eenmaal in de Tervurenlaan kan de verkeersstroom dan verder geleid worden langs de bestaande tunnel naar de Wetstraat en het stadscentrum. Dit vereist drastische begeleidende maatregelen, zowel voor de penetratie van het autoverkeer in het stadsweefsel als om de doordringing in de woonwijken te voorkomen (met name de wijk van de squares).

### Voordelen :

- er zijn geen grote openbare werken nodig en men sluit aan op de bestaande tunnels.

### Nadeel :

- het transitverkeer wordt verschoven naar andere assen die ook reeds verzadigd zijn tijdens de spitsuren.

In elk geval moeten al deze opties grondig worden bestudeerd (technische haalbaarheid, kosten, impact van de werken enz.), maar het richtschema pleit voor een oplossing die een volledige herinrichting van de Kortenberglaan mogelijk maakt als lokale weg, met een eigen baan voor het openbaar vervoer. Een dergelijke oplossing zou het, naast de eerder vermelde voordelen, mogelijk maken om de Franklinstraat te ontlasten van het drukke busverkeer dat er nu rijdt.



## ANNEXE V / BIJLAGE V

Annexe V / Bijlage V

### ANNEXE V : les soldes de la CaSBA dans le quartier européen

La CaSBA (Carte des soldes de Bureaux Admissibles) fixe pour chacune de ses mailles, le solde des superficies de bureaux et d'activités de production de biens immatériels encore admissibles au sein des zones d'habitat (zone d'habitat et zone d'habitat à prédominance résidentielle du PRAS) et des zones de mixité (zone mixte et zone de forte mixité du PRAS), zones où l'activité de bureaux est limitée réglementairement<sup>1</sup>. Les limites des mailles sont déterminées par les frontières communales et le tracé des voiries régionales et inter quartiers ainsi que par des critères géographiques qui tiennent compte des fractures générées par les lignes de chemin de fer ou le canal,... et des critères de mobilité qui tiennent compte des problèmes accrus par la présence de bureaux.

Cette carte ne tient pas compte des petits bureaux (d'une superficie inférieure à 75 m<sup>2</sup> voire inférieure à 200 m<sup>2</sup> si celle-ci est limitée à 45 % de la surface totale du logement) localisés dans les immeubles de logement. D'autres dispositions existent quant à la non-prise en compte de certains bureaux<sup>2</sup> mais d'une manière générale, la quasi-totalité des bureaux ou activités de production de biens immatériels d'une superficie supérieure à 200 m<sup>2</sup> (voire supérieure à 75 m<sup>2</sup> si on exclut les hôtels de maître) sont comptabilisés dans la CaSBA.



<sup>1</sup> Voir les prescriptions relatives aux zones d'habitat et zones de mixité dans le PRAS.

<sup>2</sup> Prescription générale 0.14 du PRAS.



Le tableau ci-dessous donne les soldes admissibles par maille et fait la distinction entre zone d'habitat et zone de mixité. Pour les mailles non comptabilisées dans leur entièreté car dépassant le périmètre de l'accord tripartite, il a été supposé une répartition uniforme des bureaux et activités de production de biens immatériels sur l'ensemble des zones habitat et mixité de la maille, les soldes étant calculés au prorata des superficies habitat et mixité comprise dans le périmètre. La variation des soldes entre la date d'entrée en vigueur du PRAS et la situation au 18/08/2006 a été présentée afin de voir les mouvements dans le périmètre mais les résultats ne sont pas significatifs.

La CaSBA doit se lire de la manière suivante : par exemple pour la maille BRU-04, on voit, au 19/11/2006 des chiffres de – 56.591 pour la zone d'habitat et de – 15.319 pour la zone de mixité, ce qui signifie que les bureaux comptabilisent 56.591 m<sup>2</sup> d'excédent par rapport à ce qui est autorisé dans les zones d'habitats de la maille BRU-04 et 15.319 m<sup>2</sup> de trop dans les zones de mixité de cette même maille.

Maille	Habitat		Mixité	
	2001	19/11/2007	2001	19/11/2007
BRU-04	-56.842	-56.591	-15.319	-15.319
BRU-05	-6.663	-7.375		
IXE-01	1.491	1.215	-34.225	-32.035
IXE-02	2.600	1.925	3.618	3.207
IXE-06 (1/3 habitat, 100 % mixité)	-4.120	-3.965	2.721	2.721
IXE-07 (1/3 habitat, 4/5 mixité)	-6.598	-5.331	-34.302	-34.821
ETT-05	-22.306	-22.271	1.231	-2.652
ETT-06 (100 % habitat, 0 % mixité)	-18.767	-19.188	0	0
STJ-02 (3/4 habitat, 2/3 mixité)	9.948	9.948	162	252
<b>Total</b>	<b>-101.257</b>	<b>-101.633</b>	<b>-76.114</b>	<b>-78.647</b>

Au total, sur l'ensemble du périmètre, il y a, au 19/11/2007, 101.633 m<sup>2</sup> en zone d'habitat et 78.647 m<sup>2</sup> en zone de mixité, de bureaux en excédent, soit un total de l'ordre de 180.000 m<sup>2</sup> en excès dans le quartier européen.



## ANNEXE VI / BIJLAGE VI

Annexe VI / Bijlage VI

### Le plan figuratif de synthèse des programmes urbanistiques et architecturaux

Voir également Atlas cartographique, Ann. 4.0. et suivantes

Pour ne pas perdre la perception d'ensemble, le graphisme permet un rapprochement entre matériaux et formes d'une part, et utilisation d'autre part. Pour comprendre l'intention représentée, les conventions du plan figuratif doivent être interprétées comme suit :

- gris moyen : chaussée carrossable, recouverte de tout matériaux convenant pour cet usage : pavés en pierre naturelle ou en béton, asphalte, etc. Les sites propres ou prioritaires pour le transport public, les taxis, etc. peuvent faire partie de ces zones (exemples : chaussée d'Etterbeek, rue Belliard, avenue d'Auderghem,...) ;
- gris clair : espaces de circulation réservés aux piétons, recouverts de matériaux durs, tels que dalles de trottoir, klinckers, pavé, platines, petit pavé, etc. La continuité de ces espaces est garantie par les passages piétonniers traversant les chaussées carrossables, situés de préférence dans la prolongation des flux principaux et de façon à exprimer la continuité et la connectivité des espaces. Aux endroits les plus importants, les lieux et dimensions des passages pour piétons ont été repris sur le plan. Dans les zones étudiées, les parkings en domaine public font partie localement du graphisme des zones piétonnes. Aux carrefours, les zones de parking ne peuvent entraver la lecture de la continuité et de la connectivité des espaces ; elles doivent être supprimées partout où les flux sont plus lents ou en attente ;
- beige clair : espaces de circulation réservés aux piétons, voire aux autres déplacements lents, recouverts de matériaux minéraux non stabilisés, poreux, etc. tels que gravier, dolomie, terre battue, ... Aux endroits où les matériaux en dur (gris clair) sont combinés avec les matériaux non stabilisés (beige clair), et dans l'intérêt de la lisibilité des espaces, il est préférable de choisir les matériaux durs en fonction de la similitude de leur couleur avec les matériaux non stabilisés. Ainsi, l'utilisation de grès calcaire clair dans un contexte de chemin en dolomie ;
- vert clair : zones de verdure, comprenant toute végétation définie en fonction des projets locaux, veillant à ne pas empiéter sur la lisibilité et la perméabilité des espaces structurants. Ainsi, le parterre central, dessiné au milieu de la chaussée d'Etterbeek est à aménager principalement au moyen de gazon, permettant des traversées piétonnes « anarchiques », typiques des espaces de centralité et de mixité ;
- arbres à haute tige : leur rôle est double. D'une part, ils induisent un effet structurant sur l'espace par le développement d'une couronne feuillue de taille importante et, d'autre part, ils ont un impact végétal et climatique important. En même temps, ces arbres doivent permettre de conserver libre un dégagement de l'espace et du paysage jusqu'à une hauteur d'environ 5 mètres à partir du sol.

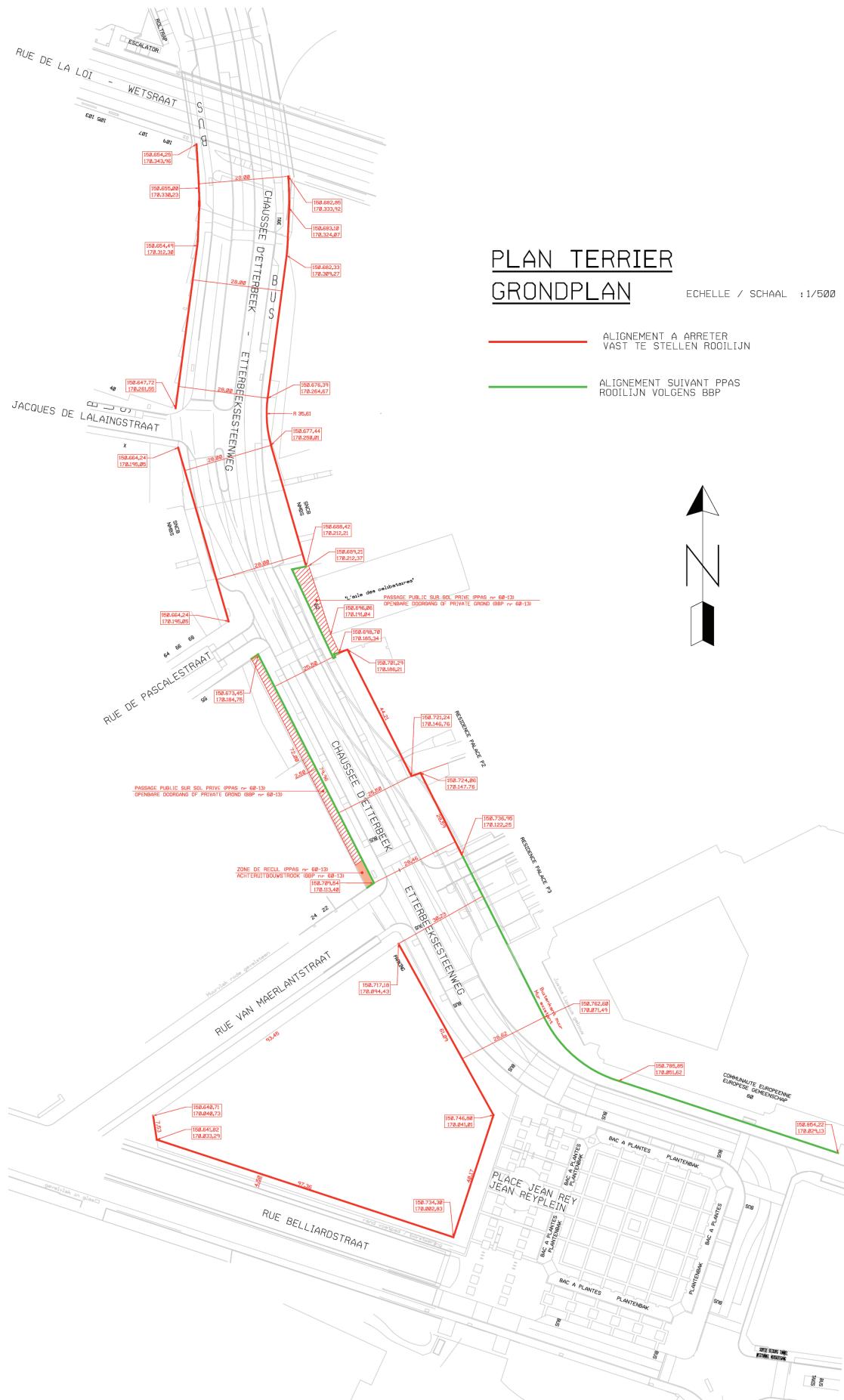
Le plan mentionne aussi des côtes de niveau en coordonnées Lambert (niveau « normalisé » par rapport à la mer). Le but est d'abord d'illustrer, aux endroits des nouvelles liaisons et compte tenu du relief prononcé de la ville, les ordres de grandeur des pentes, voire des longueurs des escaliers. Ensuite, des niveaux sont également indiqués sur les volumes bâtis, là où de nouveaux immeubles sont prévus, afin de donner une idée de la volumétrie en rapport avec le bâti actuel. Il est utile de souligner que les niveaux de l'ensemble de la zone ne proviennent pas d'une source unique ou d'un relevé topographique et que les diverses sources montraient des différences atteignant 50 cm par endroits. Après interprétation des contradictions, et absorption progressive des différences en fonction de relevés locaux, des « fautes absolues » de l'ordre de 30 à 40 cm peuvent encore subsister. Toutefois, les « fautes relatives » aux endroits critiques ne devraient pas excéder 20 cm.



# ANNEXE VII / BIJLAGE VII

## Le plan général d'alignement de la chaussée d'Etterbeek

## Annexe VII / Bijlage VII





## ANNEXE VIII / BIJLAGE VIII

### Les équipements culturels et d'information au sein du quartier européen

Annexe VIII / Bijlage VIII

#### A. LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS

Globalement, les équipements culturels que l'on peut trouver au sein du quartier européen ou à proximité de celui-ci relèvent de trois ordres : les musées et salles d'exposition, les centres d'études et les salles de spectacle/concert. Cela étant, ces lieux présentent une certaine polyvalence et leurs activités tendent à s'interpénétrer.

**Alliance française de Bruxelles-Europe**

**Centre européen de langue française**

Rue de la Loi, 26

B – 1040 Bruxelles

T. 02 502 46 49

F. 02 736 47 00

[accueil@alliancefr.be](mailto:accueil@alliancefr.be)

[www.alliancefr.be](http://www.alliancefr.be)

**Arrière-scène (l')**

Rue de Chambéry, 30

B - 1040 Bruxelles

T. 0484 213 21 30

[Info@arriere-scene.be](mailto:Info@arriere-scene.be)

[www.arriere-scene.be](http://www.arriere-scene.be)

**Artiscope**

Boulevard Saint-Michel, 35

B - 1040 Bruxelles

T. 02 735 52 12

F. 02 735 95 15

[artiscope@artiscope.be](mailto:artiscope@artiscope.be)

[www.artiscope.be](http://www.artiscope.be)

**Atelier Marcel Hastir**

Rue du Commerce, 51

B – 1000 Bruxelles

T. 02 281 78 85

F. 02 767 58 63

**Autoworld**

Parc du Cinquantenaire, 11

B – 1000 Bruxelles

T. 02 736 41 65

F. 02 736 51 36

[info@autoworld.be](mailto:info@autoworld.be)

[www.autoworld.be](http://www.autoworld.be)

**Bibliothèque Solvay**

Parc Léopold

Rue Belliard, 137

B – 1040 Bruxelles

T. 02 738 75 96

F. 02 736 29 85

[info@bibliothequesolvay.be](mailto:info@bibliothequesolvay.be)

[www.bibliothequesolvay.be](http://www.bibliothequesolvay.be)

**British Council**

Leopold Plaza

Rue du Trône, 108

B - 1050 Bruxelles

T. 02 227 08 40

F. 02 227 08 49

[enquiries@britishcouncil.be](mailto:enquiries@britishcouncil.be)

[www.britishcouncil.be](http://www.britishcouncil.be)

**Centre Islamique et Culturel de Belgique**

Parc du Cinquantenaire, 14

B – 1000 Bruxelles

T. 02 735 21 73

F. 02 735 30 71

[infos@centreislamique.be](mailto:infos@centreislamique.be)

[www.centreislamique.be](http://www.centreislamique.be)

**Espace Senghor – Centre culturel d'Etterbeek**

Chaussée de Wavre, 366

B - 1040 Bruxelles

T. 02 230 31 40

[espace.senghor@chello.be](mailto:espace.senghor@chello.be)

[www.senghor.be](http://www.senghor.be)

**Goethe Institut**

Rue Belliard, 58

B - 1040 Bruxelles

T. 02 230 39 70

F. 02 230 77 25

[info@bruessel.Goethe.org](mailto:info@bruessel.Goethe.org)

[www.goethe.de/ins/be/bru](http://www.goethe.de/ins/be/bru)



**Institut Cervantes**

Avenue de Tervuren, 64  
 B - 1040 Bruxelles  
 T. 02 737 01 90  
 F. 02 735 44 04  
 cenbru@cervantes.es  
 www.bruselas.cervantes.es

**Institut culturel danois**

Rue du Cornet, 22  
 B - 1040 Bruxelles  
 T. 02 230 73 26  
 F. 02 230 55 65  
 info@dkibenelux.org  
 www.dkibenelux.org

**Institut Royal des Sciences naturelles de Belgique**

Rue Vautier, 29  
 B - 1000 Bruxelles  
 T. 02 627 42 38  
 info@sciencesnaturelles.be  
 www.sciencesnaturelles.be

**Institut Royal du Patrimoine Artistique (IRPA)**

Parc du Cinquantenaire, 1  
 B – 1000 Bruxelles  
 T. 02 739 67 11  
 www.kikirpa.be

**Maison Cauchie**

Rue des Francs, 5  
 B – 1040 Bruxelles  
 T. 02 673 15 06  
 F. 02 673 15 06

**Musées royaux d'Art et d'Histoire**

Parc du Cinquantenaire, 10  
 B - 1000 Bruxelles  
 T. 02 741 72 11  
 F. 02 733 77 35  
 info@mrah.be  
 www.mrah.be

**Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire**

Parc du Cinquantenaire, 3  
 B - 1000 Bruxelles  
 T. 02 737 78 11 / 33  
 F. 02 737 78 02  
 infocom@klm-mra.be  
 www.klm-mra.be

**Musée Wiertz**

Rue Vautier, 42  
 B - 1000 Bruxelles  
 T. 02 648 17 18  
 F. 02 308 32 32  
 info@fine-arts-museum.be

**Théâtre du Résidence Palace**

Rue de la Loi, 155  
 B – 1040 Bruxelles  
 T. 02 231 03 05  
 F. 02 231 07 40  
 www.residencepalace.be

**Vlaamse Gemeenschapscentra de Maalbeek**

Avenue d'Auderghem, 97  
 B – 1040 Bruxelles  
 T. 02 733 07 04  
 F. 02 732 49 85  
 demaalbeek@vgc.be  
 www.demaalbeek.vgc.be



## **B. LES ÉQUIPEMENTS D'INFORMATION**

### **1. les organes européens**

#### **Représentation permanente de la Commission européenne en Belgique**

Rue Archimède, 73  
B – 1000 Bruxelles  
T. 02 295 38 44  
F. 02 295 01 66  
COMM-REP-BRU@ec.europa.eu  
<http://ec.europa.eu/belgium>

#### **Infeuropa Schuman 14**

Rue Archimède, 1  
B – 1000 Bruxelles  
T. 02 296 55 55  
comm-infeuropa@ec.europa.eu  
<http://ec.europa.eu/belgium>

#### **Infopoint du Comité des Régions**

Rue Belliard, 101  
B – 1040 Bruxelles  
T. 02 282 22 11  
F. 02 282 23 25  
<http://www.cdr.europa.eu>

#### **Infopoint du Comité économique et social**

Rue Belliard, 99  
B – 1040 Bruxelles  
T. 02 546 90 11  
F. 02 513 48 93  
<http://www.ces.europa.eu>

#### **Infopoint Coopération extérieure**

Rue de la Loi, 41  
B – 1000 Bruxelles  
T. 02 299 98 14  
F. 02 296 58 33  
Europeaid-info@ec.europa.eu  
<http://ec.europa.eu/europeaid/frontoffice>

#### **Bureau de représentation à Bruxelles de la BEI**

Rue de la Loi, 227  
B – 1040 Bruxelles  
T. 02 235 00 70  
F. 02 230 58 27  
Info@bei.org  
<http://bei.europa.eu>

#### **Bureau d'information à Bruxelles du Parlement européen**

Parlement européen, DG Information  
Rue Wiertz, 60  
B – 1047 Bruxelles  
T. 02 284 20 05  
F. 02 230 75 75  
<http://www.europarl.europa.eu/brussels>

#### **Infopoint du Parlement européen**

Parlement européen  
Rue Wiertz, 60, ASP 1H35  
B – 1047 Bruxelles  
T. 02 284 24 29  
F. 02 284 68 80  
infopoint@europarl.eu.int  
<http://www.europarl.europa.eu/brussels>

#### **Infodoc du Parlement européen**

Parlement européen  
Rue Wiertz, 60, ASP 1G35  
B – 1047 Bruxelles  
T. 02 284 27 52  
F. 02 284 68 81

#### **Bibliothèque centrale du Conseil de l'Union européenne**

Square Frère Orban, 10  
B – 1040 Bruxelles  
T. 02 281 65 25  
F. 02 281 81 74  
bibliotheque centrale@consilium.europa.eu

#### **Service de documentation du Conseil de l'Union européenne**

Justus Lipsius, bur. 00 GH 20  
Rue de la Loi, 175  
B – 1048 Bruxelles  
T. 02 281 61 07  
F. 02 281 53 32  
documentation@consilium.europa.eu

#### **Mouvement européen international**

Square de Meeûs, 25  
B – 1000 Bruxelles  
T. 02 508 30 88  
F. 02 508 30 89  
secretariat@europeanmovement.org  
<http://www.europeanmovement.org>



## 2. les organes bruxellois (et/ou belges) à vocation européenne

### **Antenne du Bureau de liaison Bruxelles-**

#### **Europe au Parlement européen**

Parlement européen

Bat. A. Spinelli, bur.0H160

Rue Wiertz

B – 1047 Bruxelles

T. 02 284 21 46

F 02 230 22 11

[adebleser@blbeirisnet.be](mailto:adebleser@blbeirisnet.be)

<http://www.blbe.be>

### **BITC au Parlement européen**

Parlement européen

Bat. A. Spinelli, bur.0H160

Rue Wiertz

B – 1047 Bruxelles

T. 02 284 20 80

[european.parlement@brusselsinternational.be](mailto:european.parlement@brusselsinternational.be)

### **Bureau de liaison Bruxelles-Europe**

Avenue d'Auderghem, 63

B – 1040 Bruxelles

T. 02 280 00 80

F 02 280 03 86

[blbe@blbeirisnet.be](mailto:blbe@blbeirisnet.be)

<http://www.blbe.be>

### **Représentation permanente de la Belgique**

#### **auprès de l'Union européenne**

Rue de la Loi, 61 - 63

B – 1040 Bruxelles

T. 02 233 21 11

F 02 231 10 75

[Dispatch.belgoeurop@diplobel.fed.be](mailto:Dispatch.belgoeurop@diplobel.fed.be)

### **Mouvement européen Belgique**

Avenue d'Auderghem, 63

B – 1040 Bruxelles

T. 02 231 06 22

F. 02 280 09 65

[info@mouvement-europeen.be](mailto:info@mouvement-europeen.be)

<http://www.mouvement-europeen.be>

### **Association de la ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale**

Rue d'Arlon, 53/4

B – 1040 Bruxelles

T. 02 238 51 40

F 02 280 60 90

[welcome@avcb-vsgbirisnet.be](mailto:welcome@avcb-vsgbirisnet.be)

<http://www.avcb-vsgb.be>

### **Vlaams – Europees Verbindingsagentschap**

Kortenberglaan, 61

B – 1040 Brussel

T. 02 737 14 30

F. 02 737 14 49

<http://www.vleva.be>



## ANNEXE IX / BIJLAGE IX

### Champ et objectifs du projet de Centre de visiteurs

Annexe IX / Bijlage IX

En juillet 2005, le Parlement européen a décidé de créer un nouveau « Centre de visiteurs » (*Visitor Center*). D'une superficie d'environ 6 000 m<sup>2</sup> et destiné à accueillir quelque 500 000 visiteurs annuel, il est prévu de localiser cette nouvelle structure dans une extension des bâtiments principaux du Parlement européen à Bruxelles, à savoir : le bâtiment D4. Si le projet est mené à terme, le *Visitor Center* sera de loin le plus grand centre de visite parlementaire en Europe et l'un des plus grands au monde.

En dehors de l'amélioration d'un certain nombre de services qui sont déjà proposés au public – pour l'heure, le Parlement européen accueille environ 150 000 visiteurs par an, répartis essentiellement en groupes invités par des députés - le Centre de visiteurs ciblera les touristes présents à Bruxelles ainsi que la communauté locale. En outre, il contribuera également à générer une vie sociale complémentaire dans le quartier après les heures de bureaux. En d'autres termes, le Centre accueillera occasionnellement des activités socioculturelles en soirée et il restera ouvert durant les week-ends.

De ce fait, le projet « Centre de visiteurs » s'insère à la fois dans la stratégie touristique de la ville de Bruxelles, qui a retenu le « l'Europe des citoyens » parmi les trois axes prioritaires de sa stratégie de communication, et le schéma directeur du quartier européen qui s'est fixé pour objectif *inter alia* de mieux relier le centre ville avec le pôle d'intérêt du parc du Cinquantenaire.

L'ambition du Centre est d'ouvrir au grand public une véritable fenêtre sur les enjeux et les activités inhérentes à l'institution et de promouvoir par ce biais le concept de « citoyenneté active ». Dans cette perspective, le Centre ne se contentera pas d'une présentation *ex cathedra* des différentes activités du Parlement européen et leur impact sur la vie quotidienne de chaque citoyen, mais il resituera également la construction européenne dans un contexte historique et social plus large.

Le Centre de visiteurs s'articulera autour d'une grande exposition permanente ayant trait aux valeurs et l'identité(s) européennes, à l'histoire de l'intégration européenne, au travail du Parlement européen et à l'illustration de l'influence de l'intégration européenne sur la vie quotidienne des citoyens. Il accueillera également un jeu de rôles multimodal, spécialement conçu pour des groupes d'écoles, une zone pour enfants, un centre de ressources, une cafeteria, un souvenir shop et éventuellement un espace dévolu aux expositions temporaires.

Accessible au grand public au moins six jours par semaine – à ce stade, la fermeture hebdomadaire ayant été fixée au lundi -, son entrée sera gratuite et sans qu'il soit besoin de réserver. Par ailleurs, le Parlement met un accent particulier sur l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et le plurilinguisme ; à ce titre, le futur *Visitor Center* sera le premier équipement de ce type qui proposera un accueil dans toutes les langues officielles de l'Union européenne (soit 23 actuellement).

Le projet est actuellement en phase de conception. Une première série d'appels d'offres, relative à la réalisation du projet, sera conclue fin 2007. La date cible relative à l'inauguration a été programmée au printemps 2009, soit la veille des prochaines élections européennes prévues en juin.



## ANNEXE X / BIJLAGE X

### Les comités d'accompagnement, les groupes de travail et le processus de concertation

Annexe X / Bijlage X

#### **Comités d'accompagnement et groupes de travail**

Comité d'accompagnement du schéma directeur du quartier européen

Groupe de suivi de l'accord tripartite

Groupe technique de suivi de l'accord tripartite

Taskforce EU – Belgium (Taskforce Kallas – Picqué)

Réunions du Comité interministériel pour la politique de siège (CIPS) / Interministerieel Comité voor het zetelbeleid (ICZ)

Réunions de suivi de la convention du 6 mars 2002 entre la Région de Bruxelles-Capitale, la commune d'Ixelles et la Société Espace-Léopold (SEL)

Groupe de travail relatif à l'expertise de la dalle du Parlement européen

Réunions de préparation du concours international d'architecture et d'urbanisme autour du rond-point Schuman

Réunions de travail relatives au parking public sous le bâtiment D4, à la problématique des parkings autocars ainsi qu'aux voiries voisines du Parlement européen

#### **Le processus de concertation**

Cinq soirées publiques relatives à diverses présentations thématiques de l'avant-projet de schéma directeur du quartier européen organisées par Inter-Environnement Bruxelles

Organisation de deux circuits pédestres dans le quartier européen par Inter-Environnement Bruxelles

Présentation de l'avant-projet de schéma directeur en Commission d'aménagement du territoire du Parlement bruxellois

Présentation de l'avant-projet de schéma directeur devant l'Assemblée Générale du Bureau de Liaison Bruxelles-Europe

Présentation de l'avant-projet de schéma directeur devant le Rotary Club de Bruxelles

Présentation de l'avant-projet de schéma directeur devant les membres du Fonds Quartier Européen

Présentation de l'avant-projet de schéma directeur devant la ligue des Femmes Chefs d'entreprise

Présentation de l'avant-projet de schéma directeur devant les urbanistes de l'Université Libre de Bruxelles

Présentation de l'avant-projet de schéma directeur devant la Commission Urbanisme de la commune d'Ixelles

Réunions bilatérales avec la Ville de Bruxelles

Réunions bilatérales avec la commune d'Etterbeek