



QUARTIER EUROPÉEN

VISION PARTAGÉE

Rapport de l'Atelier n°2
Espace public et mobilité

NOVEMBRE 2021

TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction	3
2.	Agenda de l'atelier n°2 : Espace public et mobilité	4
3.	Présentation des experts	6
3.1.	Diagnostic des évolutions observées entre 2008 et 2021	6
3.2.	Paysages et territoires : quelle direction prendre ? Végétalisation et gestion de l'eau	9
3.3.	Urbanisme tactique - nouveaux usages, nouveaux partages	11
3.4.	Projets régionaux en cours ou en préparation	13
3.5.	Urbanisme et sécurité - la dimension 'sécurité' dans les aménagements du quartier européen	15
4.	Compte-rendu des tables-rondes	18
5.	Annexes	22
5.1.	Annexe 1 : Diagnostic des évolutions observées entre 2008 et 2021	22
5.2.	Annexe 2 : paysages et territoires : quelle direction prendre ? végétalisation et gestion de l'eau	23
5.3.	Annexe 3 : urbanisme tactique : nouveaux usages, nouveaux partages.....	24
5.4.	Annexe 4 : projets régionaux en cours ou en préparation	25
5.5.	Annexe 5 : urbanisme et sécurité - la dimension 'sécurité' dans les aménagements du quartier européen.....	26

COLOPHON

Auteur

perspective.brussels
rue de Namur, 59 – 1000 Bruxelles

Date de réalisation

Novembre 2021

Contact

Pierre Lemaire – plemaire@perspective.brussels

1. INTRODUCTION

Les remarques et avis d'instances reçues pendant l'enquête publique sur le projet de PAD Loi ainsi que les nouvelles tendances en matière de télétravail appellent une réévaluation du Projet urbain Loi.

Perspective a pris l'initiative de traiter les points d'attention en différentes thématiques : logements et service de proximité ; bureaux et politique immobilière des Institutions européennes ; espaces publics / espaces verts ; mobilité ; adaptation au changement climatique et services écosystémiques ; circularité et occupation temporaire ; patrimoine et perspective historiques.

En réponse à des remarques récurrentes en matière de participation, chaque thématique a fait l'objet d'un approfondissement et d'une actualisation en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés : experts ; administrations régionales et communales (européennes) ; représentants du monde associatif.

Plutôt que de se lancer dans un énième diagnostic, c'est sur les tendances récentes mises en perspectives avec celles identifiées au moment du Schéma Directeur du Quartier européen 2008 que chaque thème sera évalué et les objectifs, actualisés.

Deux enseignements importants peuvent cependant être tirés de l'ensemble de remarques et avis :

1. la forme urbaine reposant sur le concept d'îlot ouvert et de tours (et, dès lors, sur des projets de démolition/reconstruction) essuie beaucoup de critiques pour des raisons diverses. D'autres modèles urbains seront donc étudiés en alternative à cette forme urbaine particulière.
2. Conformément à un certain nombre de remarques et avis, le périmètre pourrait être modifié pour garantir une approche plus intégrée du quartier Léopold.

Les différentes thématiques ont donc été étudiées en tenant compte de ces réorientations essentielles. Comme dans le cas du processus mené jusqu'à présent pour le projet de PAD Loi, le périmètre du Schéma Directeur du Quartier européen constituera le périmètre d'observation pour une mise en contexte des évolutions observées.

Une note de synthèse qui reprend les conclusions croisées de chaque thème. En regard de cette vision actualisée, une proposition d'outils planologiques les plus pertinents est proposée.

La mise en débat public de la note de synthèse clôture ce processus de réflexion.

Enfin, la vision actualisée est soumise au Gouvernement pour qu'il puisse, le cas échéant, mandater perspective.brussels pour sa mise en œuvre.

2. AGENDA DE L'ATELIER N°2 : ESPACE PUBLIC ET MOBILITÉ

L'atelier s'est déroulé le 8/11/2021 entre 14h00 et 18h00 au Stam Europa, rue d'Arlon 104 à 1000 Bruxelles

Il s'est déroulé comme suit :

- > 14h00–14h15 – Accueil des participants
- > 14h15-14h30 Introduction – Pierre Lemaire, perspective.brussels
- > 14h30–15h15 - Présentation globale des tendances et évolutions et proposition d'objectifs actualisés (sous forme de question et axé sur les priorités) – Gilles Ledent – ARIES
 - Bilan des évolutions entre 2008 et 2021
 - Vision et prospective
 - Proposition d'objectifs actualisés
- > 14h15 – 16h30 - Eclairage par les experts
 - Paysages et territoires, Bas Smet – BBS (l'inscription du quartier européen dans le paysage bruxellois, que faire avec ce constat ? quelle direction prendre ? Peut-on verduriser ? dans quelle condition ? gestion de l'eau dans un quartier très imperméable).
 - Urbanisme tactique, Christophe Mercier – Suède 36 (Nouveaux usages, nouveaux partages, espace public inclusif (design for all), quartier Léopold = priorité ? que sera la voirie de demain, dans quel timing ? avec quelles contraintes ? retour d'expérience)
 - Projet en cours ou en préparation, Davide Pinto, Bruxelles Mobilité – Direction des projets des voiries
 - Urbanisme et sécurité, Benoit Moritz – MSA (intégration de la dimension 'sécurité' dans les aménagements du quartier européen, comment concilier au mieux sécurité et convivialité ?)
- > 16h30 – 16h45 : Pause
- > 16h45-18h00 : table-ronde

Ont été invité à l'atelier les personnes suivantes : Sophie de Crombrugghe (Ville de Bruxelles), Tin Meylemans (Ville de Bruxelles), Anne Winterberg (Commune de Saint-Josse), Yves Rouyet (commune d'Ixelles), Astrid Lassoie (commune d'Etterbeek), Géraldine Lacasse (BMA), Jean-Pierre Boublal (CEOI), Antoine Struelens (Urban), Christian Frisque (CRMS), Catherine de Zuttere (CRMS), Olivia Goffin (BPS), Renaud Prioux (BM), Véronique Franchioly (BE), Patrick Andres (STIB), Christiane Gerlach-Schröder (OIB), Lorenzo de Simone (JRC), Thomas de Bethune (CE), Ovidiu Gheorghita (Conseil), Ivana Lazanja (Conseil), François Gabriel (PE), Jean-Pierre Brouhon (ACCJM), Marco Schmitt (Coordination Bxl-Europe), Malte Arhelger (EUCG), Alain Deneef (FQE), Carolien Zandbergen (GAQ), Marion Wolfers (Schuman square).



3. PRÉSENTATION DES EXPERTS

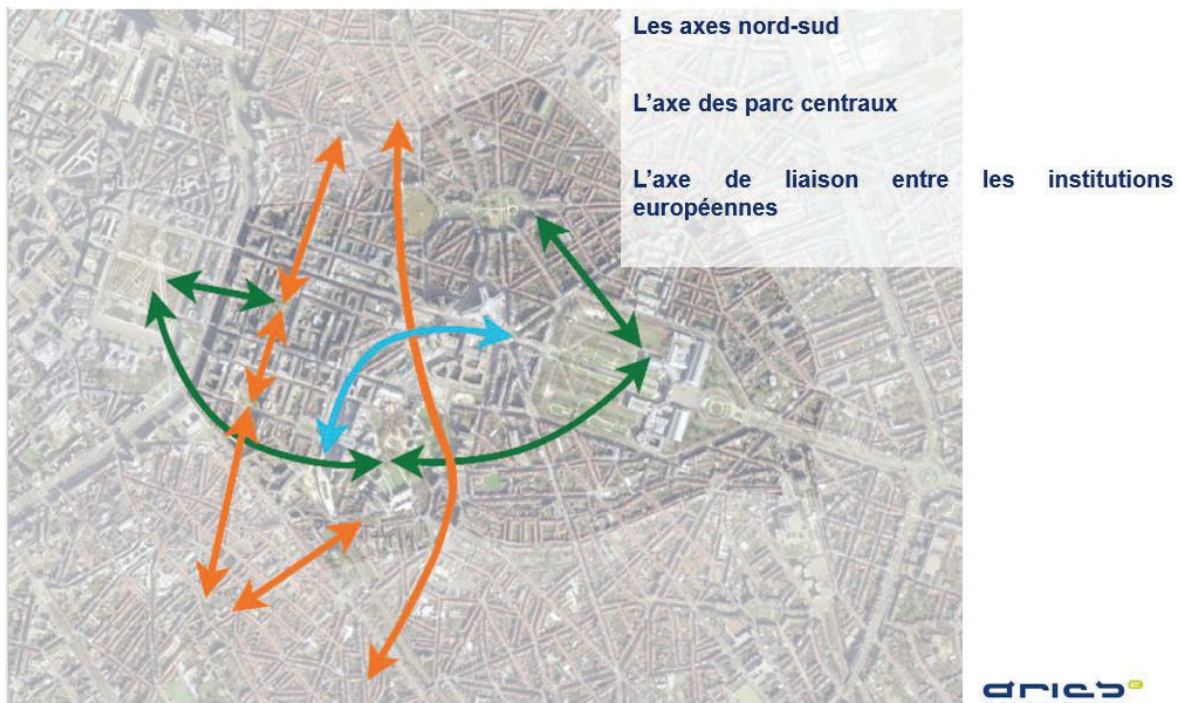
Les présentations des experts se trouve en annexe de la note.

3.1. DIAGNOSTIC DES ÉVOLUTIONS OBSERVÉES ENTRE 2008 ET 2021

Résumé de l'exposé de Gilles LEDENT – Voir la présentation en annexe 1

3.1.1. Rappel du contenu du Schéma Directeur :

3.1.1.1. 3 axes de développement :



1. Les axes nord-sud

> Chaussée d'Etterbeek :

- Création de logements + rez-de-chaussée équipés de commerces et équipements
- Transformation de la chaussée en boulevard urbain (site propre pour les transports en commun, création d'espace pour la circulation des cyclistes (piste cyclable) et piétons
- Jonction Loi # Etterbeek en dénivelée peu confortable
- Accessibilité station multimodale Schuman (création d'une nouvelle entrée via la chaussée d'Etterbeek
- Création d'une esplanade publique pour Résidence Palace
- Dédier la place Jean Rey à l'animation du quartier
- Améliorer les interfaces Parc Léopold
- Aménager la place Jourdan

> Le renforcement des connexions avec les quartiers d'Ixelles

- articuler le plan orthogonal du quartier Léopold (square Frère Orban, square de Meeûs, place et ancienne gare du Luxembourg) aux quartiers Matongé – Saint-Boniface (place de Londres, parc de la rue de Paris, place Saint-Boniface, cœur d'Ixelles) ;
 - restructurer la pointe sud du mail et l'esplanade du muséum des Sciences naturelles en liaison avec les quartiers Viaduc – Wavre ;
 - adapter le concept de boulevard urbain de la chaussée d'Etterbeek au tronçon Gray-Flagey.
- > Le renforcement des connexions avec les quartiers de Saint-Josse
- créer d'une nouvelle liaison au travers l'îlot 130

2. L'axe des parc centraux

- > L'axe des parc centraux
- Améliorer les liaisons entre :
 - o Parc de Bruxelles - Pl. du Trône
 - o Pl. du Luxembourg – Parc Léopold
 - o Parc Léopold – Vallée du Maelbeek
 - o Parc Léopold - Parc du Cinquantenaire
 - Améliorer les entrées des Parcs

3. L'axe de liaison entre les institutions européennes

- > Connecter la place du Luxembourg au rond-point Schuman via un axe fort
- ⇒ Reporter la trémie Belliard
 - Rue de la Science
 - Rue Van Maerlant

3.1.1.2. Vers un écoquartier européen

Les objectifs annoncés par le Schéma directeur sont :

- > -20% du trafic global en 2010 (par rapport à 1999) (Objectif du PRD)
- > Appliquer des critères de haute qualité environnementale au niveau architectural et urbanistique
- > Appliquer de critère de performance énergétique pour diminuer les GES

3.1.1.3. Options en matière de mobilité

- > Aménagement de la gare multimodale Bruxelles-Schuman
- > Aménagement des entrées de la gare Bruxelles-Schuman depuis ch. Etterbeek et ouverture le weekend
- > Réalisation de la halte RER Jamblinne de Meux
- > Création d'une halte TGV à Bruxelles-Luxembourg
- > amélioration de la desserte du Parlement européen et de la gare Bruxelles-Luxembourg
- > la suppression du trafic de transit automobile au rond-point Schuman

- > le réaménagement de la rue Belliard
- > la mise au point d'une politique de stationnement
- > donner la priorité aux piétons et aux cyclistes

3.1.2. Ce qui a été réalisé depuis 2008

1. Les gros 'objets' singuliers

- > La gare multimodale de Schuman
- > Le tunnel ferroviaire Schuman – Josaphat
- > Les aménagements du parc Léopold
- > Les aménagements du parc du Cinquantenaire
- > La place Jourdan

2. Des avancées dans le partage des voiries :

- > La mise à 3 voies de la rue de la Loi pour placer une piste cyclable
- > L'aménagement de la piste cyclable rue Belliard
- > L'aménagement des pistes cyclables sur la petite ceinture

3. Des aménagements liés à ces contraintes de sécurité des Institutions

- > La suppression du stationnement
- > Privatisation de certains espaces dans le quartier Schuman (rue Wiertz, cour de la Résidence Palace,

4. Des bâtiments

Il s'agit le plus souvent (1) de grands projets d'infrastructures, (2) de projets réalisés sur domaine privé, (3) des projets stratégiques pour l'UE, ...)

Les projets qui nécessitent un débat publics complexes parce qu'ils touchent la mobilité et de prises de décision délicates restent le plus souvent sans réponses. Les sujets qui aboutissent sortent rapidement du débat public ou bénéficient de circonstances favorables et exceptionnelles (ex : l'aménagement de la piste cyclable sur la rue de la Loi suite aux conséquences du confinement).

La situation observée en 2021 en matière de mobilité et d'espace public est globalement semblable à celle qu'on observait en 2008, voire même avant, en 2003. L'intensité du trafic automobile est stable depuis 15 ans et ce malgré la très bonne desserte du quartier en transport public. La présence massive de l'automobile dans l'espace public reste inchangée. La verdurisation n'a pas évolué. L'imperméabilisation des sols non plus. La qualité de l'air est globalement très mauvaise. L'environnement sonore est très bruyant. La qualité esthétique de l'espace publique est médiocre.

En matière de stationnement, la situation n'a pas évolué non plus. Le nombre d'emplacements de parking dans les bâtiments est très importants (9500 places dans le périmètre du PAD Loi alors que le COBRACE



n'en autoriserait que 3000). Il semble cependant que les emplacements de stationnement dans les immeubles soient moins utilisés qu'en 2008. Cette tendance n'est pas observée sur l'espace public.

La grosse différence observée est l'utilisation du vélo et la croissance très significative des déplacements en vélo à Bruxelles et dans le Quartier européen (axe Tervuren-Loi et Couronne-Trône, entre autres).

Pourtant, malgré ce constat de relatif statut quo, la situation doit évoluer si l'on veut respecter les engagements pris en termes de limitation GES et de CO2 en particulier. On est très très loin du compte. Que ce soit dans le monde, en Belgique ou à Bruxelles, les efforts à faire en ce domaine sont colossaux. L'Europe s'est engagée à la neutralité carbone d'ici 2050. Et la Belgique et Bruxelles s'inscrivent dans cet objectif. L'ambition est de diviser les émissions de CO2 par 3 d'ici 2050, voire plus si nous visons la neutralité carbone. Et ce d'ici 28 ans ! Lorsque l'on sait que les transports comptent pour environ 1/3 des émissions et que la quasi-totalité des celles-ci sont le résultat de la combustion des carburants fossiles par les véhicules, on comprend que la question de la présence de la voiture à Bruxelles et dans le Quartier européen n'est pas un sujet anecdotique et qu'il est peu compréhensible que des mesures ne soit pas prises rapidement et radicalement pour limiter l'utilisation de la voiture et donc, en premier lieu, le nombre de voitures.

3.2. PAYSAGES ET TERRITOIRES : QUELLE DIRECTION PRENDRE ? VÉGÉTALISATION ET GESTION DE L'EAU

Résumé de l'exposé de Bas SMET - Voir la présentation en annexe 2

Il est possible de planter dans une ville dense et de recréer des espaces publics de qualité répondant aux enjeux majeurs de résilience des territoires en matière de bioclimatiques. Les plantations nécessitent deux choses essentielles : le sol et l'eau.

L'attention ne doit plus se focaliser uniquement sur qui est au-dessus du sol mais également porter une attention particulière sur ce qui est en-dessous du sol.

Libérer le sol pour le rendre fertile. Stocker les eaux pour irriguer le sol. Planter dès que c'est possible. Souligner les paysages naturels : la vallée du Maelbeek sur l'axe Nord-Sud, les relations existantes entre les parcs en suivant les axes Est-ouest.



3.3. URBANISME TACTIQUE - NOUVEAUX USAGES, NOUVEAUX PARTAGES

Résumé de l'exposé de Christophe MERCIER - Voir la présentation en annexe 3

L'urbanisme tactique intervient dans la petite échelle, dans les détails d'une intervention ciblée sur les besoins des usagers de l'espace public. Cela passe par un temps d'écoute et de partage, si possible, de création commune entre les urbanistes et les habitants.

Les interventions ont pour objectifs de transformer l'usage en jouant sur une perception nouvelle, décalée, de manière à inclure un plus grand nombre d'utilisateurs dans une plus grande diversité d'usage et pour une diversité de classe d'âges.

Les interventions modifient l'espace public en apportant de nouveaux espaces de nature, des espaces de repos, une ambiance apaisée et une qualité esthétique. De nombreux exemples d'aménagement réalisés à Bruxelles et ailleurs sont présentés.

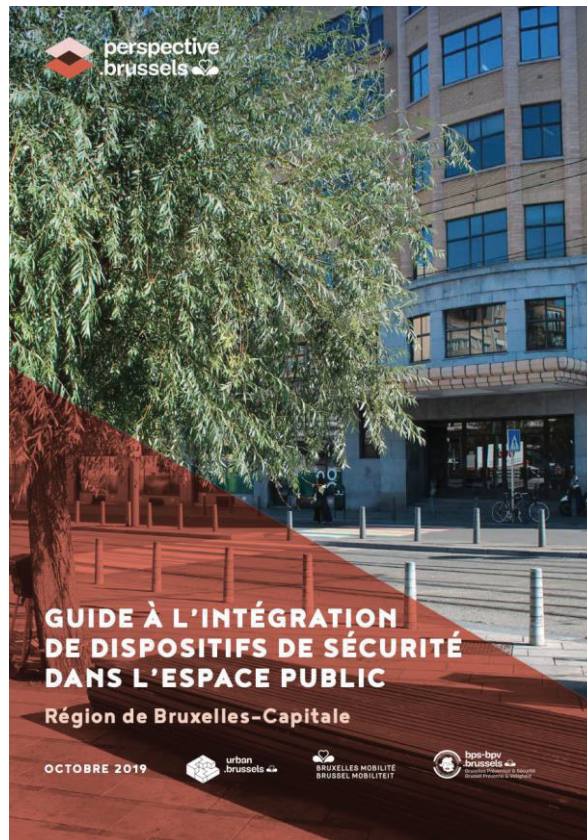


3.4. PROJETS RÉGIONAUX EN COURS OU EN PRÉPARATION

Résumé de l'Exposé de Davide PINTO – voir la présentation en annexe 3

Trois projets sont présentés : l'aménagement de l'espace Schuman, la rue de la Loi et la rue Belliard.

Pour ces différents projet Bruxelles Mobilité présente l'état d'avancement, les principales modifications par rapport à la situation existantes en ce qui concerne la mobilité et l'organisation de l'espace public.



3.5. URBANISME ET SÉCURITÉ - LA DIMENSION 'SÉCURITÉ' DANS LES AMÉNAGEMENTS DU QUARTIER EUROPÉEN

Résumé de l'Exposé de Benoit MORITZ - Voir la présentation en annexe 4

Depuis les années 1990, on assiste dans les villes européennes à un regain d'intérêt pour la qualité d'aménagement des espaces publics, en particulier par une attention apportée aux questions d'usages, de mobilité, mais aussi d'esthétique et de composition.

Faisant suite aux attentats qui ont été commis à l'aide de véhicules explosifs ou béliers dans diverses villes européennes (Oslo – 2011, Nice - 2016, Berlin - 2016, Londres - 2017), l'aménagement des espaces publics fait depuis lors l'objet d'une attention particulière au niveau de la capacité de celui-ci, à travers des aménagements spécifiques, à contribuer à la protection des personnes. On assiste ainsi à un déplacement des dispositifs de sécurisation, initialement intégrés aux bâtiments à protéger, vers l'espace public qui sert également depuis lors de premier niveau, ou filtre, de protection.

En Région de Bruxelles-Capitale, cette tendance est particulièrement présente dans le quartier européen, où on assiste à une concentration très importantes des lieux de décisions et des fonctions et programmes associés. L'exemple le plus parlant étant vraisemblablement la fermeture pure et simple de la rue Wiertz à la circulation automobile et la mise en place de dispositifs physiques visant à prévenir des attentats via véhicule-bélier. Une autre forme, plus temporaire, consiste à la mise en place d'un périmètre de sécurité rendant tout simplement le rond-point Schuman et ses abords inaccessibles à l'occasion des Sommets européens.

Cette contrainte amène dans le quartier européen à une situation paradoxale d'un désir de plus d'espaces publics appropriables par tout un chacun à balancer et équilibrer avec une nécessité de plus en plus forte de sécuriser ces espaces publics en y intégrant des dispositifs physiques résistants aux chocs et aux attaques. Il est à cet égard intéressant d'examiner la nature des aménagements dans les espaces publics créés dans le cadre des projets relevant de la mise en œuvre du PUL (Projet Urbain Loi). Ils sont tout de suite investis de divers objets et dispositifs de protection qui en empêche tout usage : bacs à plantes, stationnement vélos, blocs de béton, etc. La conception de l'aménagement du rond-point Schuman est un exemple frappant : initialement conçu au moment du concours comme un grand espace ouvert continu surplombé d'un auvent, il est dans la version qui sera finalement mise en œuvre, sectionné par un grand banc protecteur qui suit la géométrie de l'auvent et qui devra protéger les personnes de toute intrusion par un véhicule-bélier.

Dans le quartier européen, afin d'éviter que l'espace public ne se résume finalement un espace de flux de circulation, et à des espaces publics de séjours encombrés de dispositifs physiques, il est nécessaire de concevoir des aménagements qui intègre dès l'entame de la conception des projets cette contrainte.

A cet égard, Perspective a mené une initiative intéressante en publiant en 2019 un « Guide à l'intégration de dispositifs de sécurité dans l'espace public » qui regorge de réflexions intéressantes à ce sujet.

Diverses recommandations y sont formulées, en particulier, le principe du « double usage » qui consiste considérer que tout dispositif de sécurité, pour être intégré, doit au minimum répondre à deux fonctions : une fonction de protection ainsi qu'une fonction associée comme par exemple le fait de servir de banc, d'espace propice à la végétalisation du sol, d'un dispositif de rétention de terres ou d'eau, etc... Les recommandations sont nombreuses et divers exemples de bonnes pratiques y sont illustrées.

Idéalement, cet ouvrage devrait accompagner les cahiers des charges des concours et procédures de marchés publics pour tout projet d'aménagement d'espace public dans le quartier européen.





4. COMPTE-RENDU DES TABLES- RONDES

4.1. CONSTATS

4.1.1. Connexions

Tout est fait pour aller et venir depuis et vers le centre-ville, le plus souvent en voiture. Il s'agit des axes Est-Ouest qui draine les principaux flux de déplacements (rue de la Loi, Rue Belliard). Les autres voiries E-O butent, à l'Ouest, sur la petite ceinture (rue Joseph II, rue Guimard) ou des immeubles condamnant le passage aisé (Palais de Académie pour la rue du Luxembourg et la rue Montoyer, zone neutre de la rue Zinner située en face de la rue Guimard).

A l'est, les barrières sont constituées par le chemin de fer et les grands immeubles isolés construits dans la vallée. Berlaymont, Juste Lipse, Résidence Palace, Parlement européen, ...

Certaines rues sont privatisées temporairement (Sommets) ou définitivement (rue Wiertz).

Les connexions Nord-Sud ne sont pas aisées non plus. Les traversées des rues Belliard et de la Loi sont peu performantes. Certaines connexions utiles sont inexistantes (traversée de l'îlot 130 dans le prolongement de la rue Philippe Le Bon).

4.1.2. Les grands espaces publics

Les parcs sont très utilisés. C'est particulièrement le cas du parc du Cinquenaire qui accueille beaucoup d'activités diverses et de grande intensité. Le parc Léopold est également très fréquenté, de même que les parcs du quartier des squares.

D'autres espaces publics ne jouent pas leur rôle. La place Jean Rey, entièrement minéralisée n'arrive pas à animer le quartier. Elle est perçue comme une barrière au déplacement des piétons et des cyclistes. Le rond-point Schuman n'est qu'une rotule pour les déplacements motorisés.

Les espaces interstitiels qui complètent utilement le rôle des grands parcs ne sont pas assez utilisés.

La mise en valeur des squares de Meeus et Frères Orban est déforcée par le stationnement trop présent aux alentours. Les plantations doivent être réévaluées de manière à les rendre plus attractifs.

4.1.3. Le quartier Léopold

La trame orthogonale du quartier Léopold constitue un damier qui est peu valorisée pour l'instant. C'est principalement le fait d'une présence massive de la voiture dans le quartier. Le stationnement en voirie pose question. Peut-on le réduire ? Peut-on le prévoir dans les bâtiments ? En libérant la voirie du parking, on gagne un espace précieux pour les déplacements actifs et pour la végétalisation.

Le besoin de retrouver des quartiers apaisés est clairement exprimé.

L'ouverture des rez-de-chaussée pour accueillir du commerce de proximité, des services et des équipements fait partie des manques identifiés.



La piétonisation de la place du Luxembourg est un projet qui doit avancer dans cette optique. Goodmove et le Plan de sécurité sont des outils qui appuient cet objectif.

La création de super-flots (cf Barcelone) paraît une piste de développement particulièrement appropriée. Ce dispositif a permis à Barcelone de diminuer le trafic automobile et d'augmenter les déplacements en vélo, à pied et en transport public tout en améliorant considérablement la convivialité des espaces publics et la qualité de vie des quartiers concernés.

Il y a, semble-t-il, peu d'impétrants dans les voiries du quartier Léopold (analyse du sous-sol en cours à la Ville de Bruxelles), ce qui permet d'envisager des plantations plus facilement.

4.1.4. Stationnement

Le stationnement automobile en surface, dans l'espace public, occupe trop d'espace. Une partie de ce stationnement doit disparaître au profit d'autres usages. Le stationnement vélo en rue, par contre, permet de rendre l'usage du vélo visible et est compatible avec l'objectif de végétalisation de l'espace public.

Le stationnement est présent dans les immeubles en grand nombre. L'application du COBRACE impose de revoir le nombre d'emplacements à la baisse. Une part de ce stationnement en surnombre pourrait-il devenir disponible pour accueillir des véhicules stationnant aujourd'hui dans l'espace public ? Notamment pour les besoins des riverains habitant actuellement le quartier ou les futurs habitants ?

Ces espaces pourraient également accueillir du stationnement pour les vélos, les motos de manière à limiter la pression du stationnement vélo sur l'espace public. Ceci permettrait également une végétalisation.

4.1.5. Circulation automobile

Le quartier est sous pression. Le trafic de transit et, dans une moindre mesure, le trafic de destination vers les parkings, induisent des nuisances importantes constatées de longue date et pour lesquelles il n'y a pas de réponse évidente.

Les propositions du schéma directeur de suppression du trafic de surface sur le rond-point Schuman pour l'injecter dans le tunnel Loi ne sera réalisée pas. Le projet actuel de réaménagement du rond-point Schuman génère des craintes quant aux reports de trafic dans les quartiers.

Si tout le monde s'accorde sur le fait que le trafic doit diminuer drastiquement dans le quartier européen, il est clair également que la réduction doit s'opérer à l'échelle de la Région, voire de la Métropole. La réduction des émissions des gaz à effet de serre lié au transport demande une action forte dans ce domaine qui dépasse le périmètre du quartier européen. Le traitement des entrées de ville, le péage urbain ou la taxe kilométrique sont des actions qui doivent être mise en œuvre pour accompagner des aménagements tels que la place Schuman, la réduction du trafic sur les rues de la Loi et Belliard.

En période de sommet, lorsque le rond-point Schuman est inaccessible, on observe déjà actuellement un report de trafic vers les axes Nord-Sud, particulièrement sur la chaussée d'Etterbeek. Cette voirie draine un trafic inter-quartier important et doit également trouver un rôle accru pour les déplacements actifs et pour le déplacement des transports en commun.

La mise en œuvre d'un plan de circulation semble nécessaire pour clarifier les objectifs et les actions à mettre en œuvre. La question de la réalisation d'une étude de mobilité qui tienne compte de l'accessibilité automobile des immeubles de bureau pour légitimer une nouvelle vision de la mobilité est posée.

4.1.6. Circulation cycliste

Les déplacements cyclistes sont en augmentation très significative. La prise en compte de cette tendance, particulièrement marquée dans le quartier européen, doit être considérée. Les entrées dans le quartier doivent être améliorées (axes Tervuren, Gray-Etterbeek, Auderghem, Couronne-Trône, Belliard).

A l'intérieur du quartier, la circulation n'est pas confortable ni sécurisée. Les conflits entre modes sont nombreux : vélo vs piéton, vélo vs voiture, vélo vs bus. Ces difficultés sont essentiellement liées au manque d'espace en voirie pour créer un cheminement sécurisé et confortable.

La passerelle cyclo-piétonne à l'étude pour relier le Parlement à la Commission (Schuman) en passant par l'esplanade Solidarnosc et les talus du chemin de fer est une solution jugée performante pour l'objectif recherché de relier les deux pôles européens. Cependant, la traversée de quartiers habités (rue de Toulouse) a un impact important pour les riverains déjà soumis à une pression très importante liée à la présence des Institutions européennes. Cette passerelle ne résout pas la traversée de la rue Belliard. Pour ces raisons, des alternatives ou compléments à la passerelle devraient être étudiées pour proposer des parcours sur l'espace public.

La European Union Cycling Group fait des propositions concrètes concernant les déplacements en vélo dans le quartier européen dans une note intitulée Proposition d'aménagements afin d'augmenter l'utilisation du vélo dans le Quartier Européen.

4.1.7. Circulation piétonne

Les constats fait pour les vélos sont globalement rencontrés pour la circulation piétonne. Le quartier est peu accueillant et la place laissée au piéton n'est pas bonne ni en qualité ni en quantité.

4.1.8. Végétalisation et gestion des eaux

La végétalisation du quartier est souhaitée. Le quartier Léopold et la vallée du Maelbeek présentent un déficit important de végétation.

La vallée du Maelbeek est soumise à des aléas d'inondations fréquents (chaussée d'Etterbeek, rue Gray...). La dé-imperméabilisation et la végétalisation adéquate de la Vallée doivent être considérés

4.1.9. Sécurité

Le périmètre de sécurité est actuellement appliqué de manière peu intégrée et peu conviviale. Les dispositifs temporaires sont de type 'guerrier' (chevaux de frise, barbelés, blocs de bétons, ...). Le besoin d'apaiser la présence (pas l'efficacité) des dispositifs de sécurité dans l'espace public est énoncé, notamment par le respect du principe d'usage double (sécurité et convivialité/rôle écosystémique). La piétonisation des lieux serait-elle efficace ?

La tendance actuelle est à l'agrandissement du périmètre de sécurité par la mise en place d'un pré-sécurisation à l'extérieur du périmètre.

4.1.10. Vie urbaine

Contraste entre l'hyper-occupation des parcs du Cinquantenaire, du parc Léopold et des squares et la désertification des lieux en dehors des heures de travail.

Certains lieux sont pourtant très actifs. Cela pourrait s'accroître.

La mixité de fonctions dans les bâtiments avec l'activation des rez-de-chaussée va dans le bon sens.

Le Berlaymont devrait s'ouvrir plus au public et aux visiteurs.

La chaussée d'Etterbeek souffre d'un manque de commerces.

Le quartier européen accueille des communautés de façon très discrète (communauté juive, communauté arménienne). Cette richesse culturelle pourrait être davantage valorisée.

Les halles qu'offrent actuellement les immeubles du Cinquantenaire sont des potentiels qui doivent être étudiés et questionnés. Elles accueillent déjà des activités récurrentes et festives. Ces espaces pourraient être utiles pour d'autres activités, notamment en prévision de jours de forte chaleur puisqu'ils offrent de l'ombre et des espaces aérés.