

Schéma directeur Quartier européen

Annexes



Bijlagen

Europese Wijk Richtschemata

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

Avril / April 2008

TABLE DES MATIÈRES

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

22074

BELGISCH STAATSBLAD — 27.04.2006 — MONITEUR BELGE

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN
LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
KANSELARIJ VAN DE EERSTE MINISTER

N. 2006 — 1658

[C - 2006/21071]

27 MAART 2006. — Protocol van akkoord tussen de Federale Staat, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Stad Brussel en de Gemeenten Elsene en Etterbeek, betreffende de Leopold-Schumanwijk

Gelet op het "Gewestelijk Ontwikkelingsplan" van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op het "Gewestelijk Bestemmingsplan" van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op het richtschema voor de Leopold-Schumanwijk dat eind november 2001 door de federale Minister van Mobiliteit en Vervoer werd voorgesteld;

Gelet op de richtlijnen Brussel-Europa die in mei 2002 door de Minister-President van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden voorgesteld;

Gelet op de Conventie van 5 juni 1987 tussen het Ministerie van Openbare werken en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de infrastructuurwerken verbonden aan de uitbreiding van het gebouw-complex van de Europese Gemeenschappen;

Gelet op het Protocol van akkoord van 9 mei 1989 tussen de Belgische Regering en de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de werken uit te voeren ten bate van de Europese instellingen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Gelet op het Samenwerkingsakkoord van 9 maart 1990 tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de verdeling en de bestemming van de onroerende goederen;

Gelet op het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende bepaalde initiatieven bedoeld om de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel te bevorderen, en zijn bijakten nr. 1 tot 7;

Gelet op het Samenwerkingsakkoord van 14 juli 2001 tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS;

Gelet op het Samenwerkingsakkoord van 17 januari 2003 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de Leopold-Schumanwijk;

Gelet op de beslissing van de Regering van 14 juni 2002 betreffende de ontwikkeling van de Europese wijk Leopold-Schuman;

Gelet op het Besluit van 3 maart 1994 van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de inventaris van het vastgoedpatrimonium van de Leopoldwijk te Brussel en te Elsene;

Gelet op de kenmerken van het hefboomgebied nr. 7 in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan;

Gelet op de Code van Brussel voor aanleg van het grondgebied (COBAT)

Gelet op het Stedelijk ontwikkelingsplan van de Stad Brussel;

Gelet op het basisdossier van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan van de Gemeente Etterbeek;

Gelet op de Bijzondere Bestemmingsplannen die slaan op de Europese wijk;

Gelet op de Aanbevelingen van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel van 3 juli 1997 voor de architectuurprojecten in het historische centrum;

Gelet op de Aanbevelingen van het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel van 22 augustus 2002 betreffende de nadere bepalingen van de stedenbouwkundige lasten op kantoor-oppervlakte en oppervlakte voor productiviteit van onstoffelijke goederen op het grondgebied van de Stad Brussel;

SERVICE PUBLIC FEDERAL
CHANCELLERIE DU PREMIER MINISTRE

F. 2006 — 1658

[C - 2006/21071]

27 MARS 2006. — Protocole d'accord entre l'Etat fédéral, la Région de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles et les Communes d'Ixelles et d'Etterbeek, relatif au Quartier Léopold-Schuman

Vu le "Plan régional de Développement" de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu le "Plan régional d'Affectation du Sol" de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu le schéma directeur du Quartier Léopold-Schuman présenté fin novembre 2001 par la Ministre fédérale de la Mobilité et des Transports;

Vu les axes directeurs Bruxelles-Europe présentés en mai 2002 par le Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu la Convention du 5 juin 1987 entre le Ministère des Travaux Publics et la Région bruxelloise, relative aux travaux d'infrastructure liés à l'extension du complexe de bâtiments des Communautés européennes;

Vu le Protocole d'accord du 9 mai 1989 entre le Gouvernement belge et l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif aux travaux à réaliser en faveur des institutions européennes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Vu l'Accord de Coopération du 9 mars 1990 entre l'Etat et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la répartition et à la destination de biens immeubles;

Vu l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 entre l'Etat et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles, et ses avenants n°1 à 8;

Vu l'Accord de Coopération entre l'Etat, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale du 14 juillet 2001 relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB;

Vu l'Accord de Coopération du 17 janvier 2003 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Quartier Léopold-Schuman;

Vu la décision du Gouvernement fédéral du 14 juin 2002 relative au développement du Quartier européen Léopold-Schuman;

Vu l'Arrêté du 3 mars 1994 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'inventaire du patrimoine immobilier du Quartier Léopold à Bruxelles et à Ixelles;

Vu les caractéristiques de la zone levier n° 7 du Plan Régional de développement;

Vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT);

Vu le Plan communal de développement de la Ville de Bruxelles;

Vu le dossier de base du Plan communal de développement de la Commune d'Etterbeek;

Vu les Plans particuliers d'affectation du sol se rapportant au Quartier européen;

Vu les Recommandations du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles du 3 juillet 1997 pour les projets d'architecture dans le centre historique;

Vu les Recommandations du Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles du 22 août 2002 relatives aux modalités des charges d'urbanisme sur les surfaces de bureau et d'activités de production de biens immatériels sur le territoire de la Ville de Bruxelles;

Gelet op de Conventie van 30 januari 2001 tussen de Regie der Gebouwen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tot vastlegging van de nadere bepalingen bij de verplichting tot inrichting van woonruimte in het Gebouw E van het Résidence Palace, de "Vrijgezellenvleugel", als tegengewicht voor de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning voor het Internationaal Perscentrum;

Overwegende dat de partijen van onderhavig samenwerkingsakkoord het noodzakelijk beschouwen dat de verschillende publieke overheden hun acties in de wijk Leopold-Schuman coördineren met het oog op een harmonieuze ontwikkeling van deze wijk;

Overwegende dat de wijk Leopold-Schuman een essentiële rol speelt in de internationale en hoofdstedelijke functie van Brussel;

Overwegende daarnaast dat de residentiële functie in de wijk geconsolideerd dient te worden, wat in het bijzonder impliceert dat het wagenverkeer beheerst moet worden en dat de openbare ruimten gerenoveerd moeten worden ten bate van alle gebruikers, waarbij in het bijzonder wordt gewaakt over de zachte transportmodi;

Overwegende dat de infrastructuur van de wijk Leopold-Schuman moet worden ingericht om het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie toe te laten er de topontmoetingen van Staatshoofden en Regeringsleiders van de Europese Unie te organiseren;

Overwegende dat een samenwerkingsakkoord moet worden gesloten tussen de betrokken partijen, waarbij elke partij er zich in het kader van zijn bevoegdheden toe verbindt doeltreffend te handelen teneinde de maatregelen die het programma van de ontwikkeling van de wijk Leopold-Schuman voorziet, te realiseren;

De Federale Staat, vertegenwoordigd door de heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister, door Mevr. Laurette Onkelinx, Vice-Eerste Minister en Minister van Justitie, door de heer Didier Reynders, Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën, door Mevr. Freya Van Den Bossche, Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting, door de heer Bruno Tuybens, Staatssecretaris van Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de Minister van Begroting.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door haar Regering, in de persoon van de Minister-President, de heer Charles Picqué, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking, door Mevr. Evelyne Huytebroeck, Minister van Leefmilieu, Energie, Waterbeleid, Renovatiepremies en Groenvoorzieningen, door de heer Benoît Cerehxe, Minister van Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk onderzoek, Brandbestrijding en Dringende medische hulp, door Guy Vanhengel, Minister van Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Informatica, door de heer Pascal Smet, Minister van Mobiliteit en Openbare werken, door Mevr. Françoise Dupuis, Staatssecretaris voor Huisvesting en Stedenbouw, door Mevr. Brigitte Grouwels, Staatssecretaris voor Ambtenarenzaken, Gelijke kansenbeleid en de Haven van Brussel, door de heer Emir Kir, Staatssecretaris voor Openbare Netheid, Monumenten en Landschappen.

De Stad Brussel, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen in de persoon van de heer Freddy Thielemans, Burgemeester, de heer Henri Simons, Schepenen van Stedenbouw en de heer Marc Frère, Stadssecretaris;

De Gemeente Elsene, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen in de persoon van de heer Willy Decourty, Burgemeester, de heer Aziz Albishari, Schepenen van Urbanisme, van Stedenbouw, Leefmilieu, Mobiliteit en van de Overlegcommissie, en de heer Jan Goovaerts, Gemeentesecretaris;

De Gemeente Etterbeek, vertegenwoordigd door haar College van Burgemeester en Schepenen in de persoon van de heer Vincent De Wolf, Burgemeester, de heer Didier Van Eyll, Schepenen van Stedenbouw en de heer Christian Debatty, Gemeentesecretaris;

Gezamenlijk hun eigen bevoegdheden uitoefenend, komen overeen wat volgt:

HOOFDSTUK I. — *Algemeenheden*

Definities

Artikel 1. Naast de definities opgenomen in het Samenwerkingsakkoord van 2003 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de Leopold-Schumanwijk, verstaat men onder,

Leopold-Schumanwijk of Europese wijk de wijk die zich bevindt binnen de perimenter gevoegd in bijlage 1 bij dit protocol;

Vu la Convention du 30 janvier 2001 entre la Régie des bâtiments et la Région de Bruxelles-Capitale, fixant les modalités de l'obligation de réalisation de logements dans le bâtiment E du Résidence Palace, dit « Aile des Célibataires », en contrepartie de l'octroi du permis d'urbanisme pour le Centre international de Presse;

Considérant que les parties au présent accord de coopération considèrent qu'il est indispensable que les différentes autorités publiques coordonnent leurs actions sur le Quartier Léopold-Schuman en vue d'un développement harmonieux de ce quartier;

Considérant que le Quartier Léopold-Schuman joue un rôle primordial dans la fonction internationale et de capitale qu'occupe Bruxelles;

Considérant par ailleurs qu'il convient de consolider la fonction résidentielle dans le quartier, ce qui implique notamment de maîtriser la circulation automobile et de rénover les espaces publics au profit de l'ensemble des usagers, en veillant particulièrement aux modes doux;

Considérant qu'il convient d'aménager les infrastructures du Quartier Léopold-Schuman afin de permettre au Secrétariat Général du Conseil de l'union européenne d'y organiser les Sommets de Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'Union européenne;

Considérant qu'il y a lieu de conclure un accord de coopération entre les parties concernées par lequel chacun s'engage, dans le cadre de ses compétences, à agir efficacement afin de réaliser les opérations contenues dans le programme de développement du Quartier Léopold-Schuman;

L'Etat fédéral représenté par M. Guy Verhofstadt, Premier Ministre, par Mme Laurette Onkelinx, Vice-Première Ministre et Ministre de la Justice, par M. Didier Reynders, Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances, par Mme Freya Van Den Bossche, Vice-Première Ministre et Ministre du Budget; par M. Bruno Tuybens, Secrétaire d'Etat des Entreprises publiques, adjoint au Ministre du Budget

La Région de Bruxelles-Capitale, représentée par son Gouvernement, en la personne de son Ministre-Président, monsieur Charles Picqué chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement, par Mme Evelyne Huytebroeck, Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Environnement, de l'Energie, de la Politique de l'eau, des Primes à la Rénovation et des Espaces verts, par monsieur Benoît Cerehxe, Ministre de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique, de la lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente, par monsieur Guy Vanhengel, Ministre des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de l'Informatique, par monsieur Pascal Smet, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, par Mme Françoise Dupuis, Secrétaire d'Etat chargée du Logement et de l'Urbanisme, par Mme Brigitte Grouwels, Secrétaire d'Etat chargé de la Fonction publique, de l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles, par monsieur Emir Kir, Secrétaire d'Etat chargé de la Propreté publique, des Monuments et Sites.

La Ville de Bruxelles, représentée par son Collège des Bourgmestres et Echevins en la personne de M. Freddy Thielemans, Bourgmestre, M. Henri Simons, Echevin de l'Urbanisme et de M. Marc Frère, Secrétaire communal;

La Commune d'Ixelles, représentée par son Collège des Bourgmestres et Echevins en les personnes de M. Willy Decourty, Bourgmestre, M. Aziz Albishari, Echevin de l'Urbanisme, de l'Environnement, de la Mobilité et de la Commission de Concertation, et de M. Jan Goovaerts, Secrétaire communal;

La Commune d'Etterbeek, représentée par son Collège des Bourgmestres et Echevins en les personnes de M. Vincent De Wolf, Bourgmestre, M. Didier Van Eyll, Echevin de l'Urbanisme et de M. Christian Debatty, Secrétaire communal.

Exerçant conjointement leurs compétences propres, conviennent de ce qui suit :

CHAPITRE 1^{er}. — *Généralités*

Définitions

Article 1^{er}. Outre les définitions reprises dans l'Accord de Coopération de 2003 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Quartier Léopold-Schuman, on entend par,

Quartier Léopold-Schuman ou Quartier européen : le quartier situé dans le périmètre joint au présent protocole en annexe 1;

22076

BELGISCH STAATSBLED — 27.04.2006 — MONITEUR BELGE

Gemeenten : de Stad Brussel, de Gemeente Elsene en de Gemeente Etterbeek;

GBP : Gewestelijk Bestemmingsplan goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 3 mei 2001;

BBP : een bijzonder bestemmingsplan zoals gedefinieerd bij art. 41 van de Ordonnantie van 29 augustus 1991;

Conventie van 1987 : de Conventie van 5 juni 1987 tussen het Ministerie van Openbare Werken en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de infrastructuurwerken verbonden aan de uitbreiding van het gebouwencomplex van de Europese Gemeenschappen;

Protocol van akkoord van 1989 : het Protocol van akkoord van 9 mei 1989 tussen de Belgische Regering en de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de werken uit te voeren ten bate van de Europese instellingen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Samenwerkingsakkoord van 1990 : het Gelet op het Samenwerkingsakkoord van 9 maart 1990 tussen de Belgische Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de verdeling en de bestemming van de onroerende goederen;

Samenwerkingsakkoord van 1993 : het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende bepaalde initiatieven bedoeld om de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel te bevorderen;

Samenwerkingsakkoord van 2001 : het Samenwerkingsakkoord van 14 juli 2001 tussen de Staat, het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de NMBS;

Samenwerkingsakkoord van 2003 : het Samenwerkingsakkoord van 17 januari 2003 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende hetzelfde voorwerp als onderhavig akkoord;

Conventie voor de Vrijgezellenvleugel : de Conventie van 30 januari 2001 tussen de Regie der Gebouwen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tot vastlegging van de nadere bepalingen bij de verplichting tot inrichting van woonruimte in het Gebouw E van het Résidence Palace, de "Vrijgezellenvleugel", als tegengewicht voor de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning voor het Internationaal Perscentrum;

Conventie van 2002 : de conventie van 6 maart 2002 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Gemeente Elsene en de N.V. Société Espace Léopold, tot regeling van de voorwaarden waarbinnen de partijen het project "Espace Léopold" zullen verder zetten en voltooiën en zij het beheer en de opvolging van dit project zullen waarborgen, alsook de integratie ervan in de stedelijke omgeving;

Vergunning van Lex 2000 : de stedenbouwkundige vergunning verleend door het College van de Stad Brussel op 10 april 2001 betreffende de bouw van Lex 2000;

Aanbevelingen van 1997 : de "Aanbevelingen voor de architectuurprojecten in het historische centrum" goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel op 3 juli 1997;

Aanbevelingen van 2002 : de Aanbevelingen betreffende de nadere bepalingen van de stedenbouwkundige lasten op kantooroppervlakte en oppervlakte voor productieactiviteit van onstoffelijke goederen op het grondgebied van de Stad Brussel, goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel op 22 augustus 2002;

In situ : binnen de perimeteer die het voorwerp uitmaakt van de stedenbouwkundige vergunning;

Wijkcontract Blyckaerts : de perimeteer van het wijkcontract en het vierjarig revitaliseringsplan goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 12 december 2002, in toepassing van de Gewestelijke Ordonnantie van 7 oktober 1993 houdende organisatie van de wijkopleving;

Communes : la Ville de Bruxelles, la Commune d'Ixelles et la Commune d'Etterbeek;

PPAS : Plan régional d'affectation du sol approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 3 mai 2001;

PPAS : un plan particulier d'affectation du sol tel que défini à l'art. 41 de l'Ordonnance du 29 août 1991;

Convention de 1987 : la Convention du 5 juin 1987 entre le Ministère des Travaux Publics et la Région bruxelloise relative aux travaux d'infrastructure liés à l'extension du complexe de bâtiments des Communautés européennes;

Protocole d'accord de 1989 : le Protocole d'accord du 9 mai 1989 entre le Gouvernement belge et l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux travaux à réaliser en faveur des institutions européennes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

Accord de coopération de 1990 : l'Accord de coopération du 9 mars 1990 entre l'Etat belge et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la répartition et à la destination des biens immeubles;

Accord de Coopération de 1993 : l'Accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles;

Accord de Coopération de 2001 : l'Accord de Coopération entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la région de Bruxelles-Capitale du 14 juillet 2001 relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB;

Accord de coopération de 2003 : l'Accord de coopération du 17 janvier 2003 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au même objet que le présent accord;

Convention pour l'Aile des Célibataires : la Convention du 30 janvier 2001 entre la Régie des bâtiments et la Région de Bruxelles-Capitale fixant les modalités de l'obligation de réalisation de logements dans le bâtiment E du Résidence Palace, dit « Aile des Célibataires », en contrepartie de l'octroi du permis d'urbanisme pour le Centre de Presse;

Convention de 2002 : la convention du 6 mars 2002 entre la Région de Bruxelles Capitale, la Commune d'Ixelles et la S.A. Société Espace Léopold, réglant les conditions dans lesquelles les parties poursuivront et achèveront le projet « Espace Léopold » et assureront la gestion et le suivi de ce projet et de son intégration dans son environnement urbain;

Permis du Lex 2000 : le permis d'urbanisme délivré par le Collège de la Ville de Bruxelles le 10/04/01 concernant la construction du Lex 2000;

Recommandations de 1997 : les « Recommandations pour les projets d'architecture dans le centre historique » approuvées par le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles le 3 juillet 1997;

Recommandations de 2002 : les Recommandations relatives aux modalités des charges d'urbanisme sur les surfaces de bureau et d'activités de production de biens immatériels sur le territoire de la Ville de Bruxelles, approuvées par le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Bruxelles le 22 août 2002;

In situ : dans le périmètre faisant l'objet du permis d'urbanisme;

Contrat de Quartier Blyckaerts : le périmètre du contrat de quartier et le programme quadriennal de revitalisation approuvés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 décembre 2002, en application de l'Ordonnance régionale du 7 octobre 1993 organique de la revitalisation des quartiers;

Art. 2. Voorwerp van onderhavig Protocol van Akkoord

Onderhavig protocol van akkoord heeft als voorwerp de bepaling van de rechten en de verplichtingen van de verschillende partijen met het oog op de uitvoering van de beslissing van de federale regering van 14 juni 2002, betreffende de ontwikkeling van de Leopold-Schumanwijk en het Samenwerkingsakkoord van 17 januari 2003 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de Leopold-Schumanwijk.

Het is van toepassing op de perimenter opgenomen in het plan in bijlage 1.

Het heeft als doelstellingen :

- De globale opwaardering van de Leopold-Schumanwijk;
- De eliminatie van verwilderde terreinen en de renovatie van verwaarloosde gebouwen;
- De aanleg van nieuwe woonruimtes via nieuwe constructies of renovatiewerken om de gemengdheid van de wijk te bevorderen;
- De verbetering van de toegankelijkheid, het beheersen van de mobiliteit en de herkwalificatie van de verplaatsingsomstandigheden van de zachte transportmodi;
- De opwaardering van het imago van de vestiging van de Europese instellingen te Brussel;
- De bevestiging van de Europese aanwezigheid in de wijk en de creatie van nieuwe kantoren en nieuwe vergaderruimten voor de Europese instellingen;
- De goede organisatie van de veiligheid van personen en goederen tijdens de Europese Raden, rekening houdend met de eisen van de algemene mobiliteit en de toegankelijkheid van de wijk.

In deze vooruitzichten passen onder meer de volgende middelen :

- Het behoud van de residentiële bestemming van de bestaande woongebouwen (bewoond, leeg of met woonstructuur) binnen het kader van de voorschriften van het GBP en in het bijzonder van het algemene voorschrift 0.12;
- De geleidelijke invoering van de gemengdheid van functies (woonruimte, handelszaken, voorzieningen...) in het bijzonder in de administratieve zones en de sterk gemengde zones van het GBP;
- De aanleg van woonruimte door de bebouwing van niet-bebouwde terreinen, de renovatie van gebouwen en, indien mogelijk, de omvorming van kantooruimte in woonruimte;
- De benadrukking van het bestaande architecturaal patrimonium;
- Een kwaliteitsvolle architectuur die de principes van duurzame ontwikkeling integreert;
- Het beroep op internationale architectuurwedstrijden voor de belangrijkste projecten;
- De heraanleg van de belangrijkste openbare ruimten, erop gericht voetgangers- en fietsverkeer te verbeteren, het openbaar vervoer te bevorderen, de snelheid van de automobielvoertuigen te verlagen, de automobielstromen te beheersen met respect voor de specialisatie van de hoofdstedelijke wegen, de boomaanplantingen en openbare verlichting te verbeteren en de wegbedekking te herkwalificeren.
- De verbetering van de efficiëntie van het openbaar vervoer en de ondergrondse omleiding van het doorgaand verkeer op het Schumanplein;
- De opstelling, binnen het kader van het GewOP en van het GBP, van een verkeersschema van de Ruimte Brussel Europa en van een verkeersplan voor de Leopoldwijk, rekening houdend met de nieuwe perimenter en de nieuwe functies;
- De oprichting van een ruimte voor Europa rond het Schumanplein;
- De heraanleg van het Leopoldpark en het Jubelpark;
- De ontwikkeling en het beheer van de vestiging van de Europese instellingen en van de eraan verbonden organen, binnen de wijk;
- Het in aanmerking nemen van de veiligheidseisen, zowel voor de omwonenden als voor de Europese instellingen en wie er werkt.

Art. 2. Objet du Présent Protocole d'Accord

Le présent protocole d'accord a pour objet de déterminer les droits et les obligations des différentes parties en vue de l'exécution de la décision du gouvernement fédéral du 14 juin 2002 relative au développement du Quartier Léopold-Schuman et de l'Accord de Coopération du 17 janvier 2003 entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Quartier Léopold-Schuman.

Il s'applique au périmètre repris sur le plan en annexe 1.

Il a pour objectifs :

- La revalorisation globale du Quartier Léopold-Schuman;
- L'élimination des terrains à l'abandon et la rénovation des bâtiments désaffectés;
- La création de nouveaux espaces de logement par le biais de nouvelles constructions ou de travaux de rénovation afin de favoriser la mixité du quartier;
- L'amélioration de l'accessibilité, la maîtrise de la mobilité et la requalification des conditions de déplacement des modes doux;
- La revalorisation de l'image de l'implantation des institutions européennes à Bruxelles;
- La confirmation de la présence européenne dans le quartier et la création de nouveaux bureaux et de nouveaux espaces de réunion pour les institutions européennes.
- La bonne organisation de la sécurité des personnes et des biens durant les Conseils européens en tenant compte des impératifs de la mobilité générale et de l'accessibilité au quartier;

S'inscrivent dans ces perspectives notamment les moyens suivants :

- La préservation de la destination résidentielle des immeubles de logements existants (habités, vides ou à structure d'habitation) dans le respect des prescriptions du PRAS et notamment de la prescription générale 0.12;
- L'établissement progressif de la mixité de fonctions (logements, commerces, équipements, ...) en particulier dans les zones administratives et de forte mixité du PRAS;
- La création de logements par la construction des terrains non bâtis, la rénovation des immeubles et, si possible, la transformation de bureaux en logements;
- La mise en valeur du patrimoine architectural existant;
- Une architecture de qualité intégrant les principes du développement durable;
- Le recours aux concours internationaux d'architecture pour les projets les plus importants;
- Le réaménagement des principaux espaces publics qui visera à améliorer les cheminements piétons et cyclistes, à favoriser les transports en commun, à réduire la vitesse des véhicules automobiles, à maîtriser les flux automobiles dans le respect de la spécialisation des voiries métropolitaines, à améliorer les plantations d'arbres et l'éclairage public et à requalifier les revêtements de voiries.
- L'amélioration de l'efficacité des transports en communs et la déviation souterraine du trafic de transit au rond-point Schuman;
- La mise en place, dans le cadre du PRD et du PRAS, d'un schéma de circulation de l'Espace Bruxelles Europe et d'un plan de circulation du Quartier Léopold, en tenant compte du nouveau périmètre et des nouvelles fonctions;
- La création d'un espace pour l'Europe autour du rond-point Schuman;
- Le réaménagement des Parcs Léopold et du Cinquantenaire;
- Le développement et la gestion de l'implantation des institutions européennes, et des organes qui sont liés à celles-ci, au sein du quartier;
- La prise en compte des impératifs de sécurité, tant pour les riverains que pour les institutions européennes et les personnes qui y travaillent.

HOOFDSTUK II. — Verplichtingen van de Federale Staat

Art. 3. Voor wat het huizenblok Van Maerlant betreft, verbindt de Federale Staat zich ertoe om, naast de verbintenissen opgenomen in het Samenwerkingsakkoord van 2003, op onroerend vlak :

a. In samenwerking met het Gewest en met de Stad Brussel, binnen een termijn van zes maand vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord, een bestek op te stellen met het oog op de verkoop van het blok Van Maerlant, met overname van de 8.000 m² woonruimte voorzien langs de Etterbeeksesteenweg en de overheveling in de "openbare dienstenzone" van het BBP 60-13 van dit blok enerzijds de 9.300 m² woonruimte voorzien op de verdiepingen 3 tot 8 van blok C van het Résidence Palace en, anderzijds, de 1.400 m² woonruimte voorzien in het BBP naast het Justus Lipsius II-gebouw. Het bestek zal in het bijzonder de volgende verplichtingen omvatten :

De stedenbouwkundige vergunning indienen overeenkomstig het bestek binnen een termijn van maximaal twaalf maand vanaf de verkoopakte;

De ruwbouw op betekenisvolle wijze aanvangen binnen een termijn van maximaal twaalf maand na de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning;

De werf beëindigen binnen een termijn van drie jaar na de aanvang van de ruwbouw.

b. Krachtens het Samenwerkingsakkoord van 1990, over te gaan tot het te koop aanbieden binnen een termijn van drie maand vanaf de goedkeuring van het bestek.

c. In de verkoopakte,

De formuleringen van onderhavig akkoord en het bestek in bijlage op te nemen;

Een ontbindend beding te voorzien dat de verkoop annuleert zonder schadeloosstelling, wanneer alle verplichtingen van de verkoopakte niet gerespecteerd zouden zijn.

d. Binnen een termijn van twee maand vanaf de vaststelling van overtreding van de verplichtingen van de verkoopakte, het ontbindende beding dat de verkoop annuleert toe te passen.

e. Indien de verkoop wordt geannuleerd, onmiddellijk over te gaan tot het opnieuw te koop stellen. De formuleringen van onderhavig akkoord zullen in bijlage worden gevoegd bij de nieuwe verkoopakte.

Art. 4. De Federale Staat verbindt zich ertoe om geen parkeerterrein te vragen voor de uitbreidingen die zullen worden verricht door de Raad van Europese ministers en, indien nodig, de verbindingen (voetgangerstunnel...) aan te leggen tussen deze uitbreidingen en de parking van de Justus Lipsius. Deze verbintenis zal worden opgelegd wanneer de gebouwen worden overgelaten aan derden.

Art. 5. Inzake openbare ruimten, naast haar verbintenissen opgenomen in het Samenwerkingsakkoord van 2003, verbindt de Federale Staat zich ertoe om, in functie van de beschikbare middelen en van een overeenkomst in het kader van het Samenwerkingsakkoord van 1993, de heraanleg van de openbare ruimten van de wijk Leopold-Schuman te financieren. Deze heraanleg zal onder meer en na een internationale conceptwedstrijd een "ruimte voor Europa" omvatten op het Schumanplein en omgeving door het ondergronds brengen van de verkeersstroom die momenteel bovengronds verloopt aan dit plein. Daarbij zal worden gewaakt over de bescherming van woonzones. De heraanleg houdt ook de uitvoering in van een studie voor het Lichtplan voor de hele wijk.

Art. 6. Inzake voorzieningen, verbindt de Federale Staat zich ertoe om in de onderhandeling van het beheerscontract van de NMBS het onderhoud en de verbetering te integreren van een nationale en gewestelijke dienstverlening (IC, IR, GEN) voor de stations Luxemburg en Schuman, in het bijzonder binnen het kader van het Samenwerkingsakkoord van 2001.

CHAPITRE II. — Obligations de l'Etat fédéral

Art. 3. En ce qui concerne l'îlot Van Maerlant, outre ses engagements inclus dans l'Accord de Coopération de 2003, l'Etat Fédéral s'engage, en matière immobilière, à :

a. Rédiger, en collaboration avec la Région et la Ville de Bruxelles, dans un délai de six mois à partir de la signature du présent accord, un cahier des charges en vue de la vente de l'îlot Van Maerlant, reprenant les 8.000m² de logement prévus le long de la chaussée d'Etterbeek tout en transférant dans la "zone de services publics" du PPAS 60-13 de cet îlot, d'une part les 9.300 m² de logement prévus aux étages 3 à 8 du bloc C du Résidence Palace et d'autre part, les 1.400m² de logement prévus au PPAS à côté du Juste Lipse II. Le cahier des charges contiendra notamment les obligations suivantes :

Introduire le permis d'urbanisme conforme au cahier des charges dans un délai de douze mois au maximum à partir de l'acte de vente;

Entamer le gros œuvre de manière significative dans un délai de douze mois au maximum après la délivrance du permis d'urbanisme;

Terminer le chantier dans un délai de trois ans à partir du début du gros oeuvre.

b. En vertu de l'Accord de coopération de 1990, procéder à la mise en vente dans un délai de trois mois à partir de l'approbation du cahier des charges.

c. Dans l'acte de vente,

Annexer les termes du présent accord et le cahier des charges;

Prévoir une clause résolutoire annulant la vente sans indemnité, dans le cas où toutes les obligations de l'acte de vente ne seraient pas respectées.

d. Appliquer, dans un délai de deux mois à partir du constat de non-respect des obligations de l'acte de vente, la clause résolutoire annulant la vente.

e. Dans l'hypothèse où la vente est annulée, entamer immédiatement la remise en vente. Les termes du présent accord seront annexés au nouvel acte de vente.

Art. 4. L'Etat Fédéral s'engage à ne pas demander de surface parking pour les extensions qui seront réalisées par le Conseil des ministres européens et, si nécessaire, à créer des liens (tunnel piétons...) entre lesdites extensions et le parking du Juste Lipse. Cet engagement sera imposé en cas de cession des bâtiments à un tiers.

Art. 5. En matière d'espaces publics, outre ses engagements inclus dans l'Accord de Coopération de 2003, l'Etat Fédéral s'engage, en fonction des moyens disponibles et d'un accord dans le cadre de l'accord de coopération, de 1993, à financer le réaménagement des espaces publics du Quartier Léopold-Schuman. Ce réaménagement comprendra, entre autres et après un concours international d'idées, un "espace pour l'Europe" au rond-point Schuman et ses abords par la mise en sous-terrain des flux de circulation passant actuellement en surface au niveau de ce rond-point, tout en veillant à protéger les zones d'habitation, ainsi que la réalisation d'une étude de Plan Lumière pour l'ensemble de ce quartier.

Art. 6. En matière d'équipements, l'Etat fédéral s'engage à intégrer dans la négociation du contrat de gestion de la SNCB le maintien et l'amélioration d'un service national et régional (IC, IR, RER) aux gares Luxembourg et Schuman, notamment dans le respect de l'Accord de coopération de 2001.

HOOFDSTUK III

Verplichtingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Art. 7. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt zich ertoe om binnen een termijn van twee jaar het Richtschema betreffende de hefboomzone nr.7 aan te nemen. Het Richtschema beschrijft uitvoerig :

- De specifieke maatregelen tot bevordering van renovatie of aanleg van woonruimte;
- De spreiding in de tijd van de aanlegmaatregelen verbonden aan de renovatie- of ontwikkelingsprojecten;
- Het type activiteiten verbonden aan andere functies die bevoorrecht zijn in de zone en hun lokalisatie;
- De te treffen maatregelen inzake aanleg van openbare ruimten en verfraaiing;
- De bepaling van projecten van collectieve voorzieningen of infrastructuren en hun omvang;
- De aan te leggen transportverbindingen, de bepaling van de hiërarchie van de wegen en de eraan toe te kennen modaliteiten;
- De openbare interventiemodi (geïntegreerde programma's, premies, specifieke incentives) die de harmonieuze ontwikkeling van de zone dienen te waarborgen.

Teneinde het luik "mobiliteit" van dit Richtschema te implementeren, verbindt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe de opvolging van een Richtschema mobiliteit te bevelen, te implementeren en te verzekeren voor de perimenter van onderhavig akkoord. Dit zal gebeuren in nauwe samenwerking met de Stad Brussel en de Gemeenten Elsene en Etterbeek, om vervolgens deze entiteiten toe te laten op een gecoördineerde manier en binnen een termijn van twee jaar vanaf de goedkeuring van het Richtschema mobiliteit, de weerhouden principes te vertalen in hun gemeentelijke plannen inzake mobiliteit, verkeer en parkeerbeleid.

Art. 8. Naast haar verbintenissen vervat in het Samenwerkingsakkoord van 2003 en in de Conventie van 2002, verbindt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe, voor wat de gemengdheid van de functies betreft en in toepassing van het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 12 juni 2003 betreffende de stedenbouwkundige lasten, om :

- Op het grondgebied van de Stad Brussel, bij het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen voor kantooroppervlakken, het principe toe te passen van de stedenbouwkundige lasten zoals voorzien in het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 12 juni 2003. Deze stedenbouwkundige lasten zullen in situ of in de nabijheid worden opgelegd;
- Op het grondgebied van de Stad Brussel, bij het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen voor kantooroppervlakken, de stedenbouwkundige lasten zoals voorzien in het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 12 juni 2003, en ze in hoofdzaak toe te kennen aan woonruimte en collectieve voorzieningen in de wijk;
- Binnen de administratieve zone van het GBP, de vernieling of volledige of gedeeltelijke wijziging van het gebruik of van de bestemming van woonruimte of van een terrein waarvan de laatste wettelijke toewijzing woonruimte is, slechts toe te staan op voorwaarde dat minstens een zelfde woonoppervlakte wordt behouden in situ of in de nabijheid;
- Bij het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen voor kantooroppervlakken de voorkeur te geven aan bedrijvige gelijkvloerse verdiepingen, prioritair toegewezen aan handels- en horecafuncties, en eventueel aan voorzieningen van collectief nut.

Art. 9. Naast haar verbintenissen vervat in het Samenwerkingsakkoord van 2003 en in de Conventie van 2002, verbindt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe, inzake vastgoed :

1. Voor wat de terreinen aan de Etterbeeksesteenweg betreft, op de twee straathoeken met de Pascalestraat en het terrein aan de Etterbeeksesteenweg op de hoek met de Lalaingstraat,
 - a. Een nieuwe rooilijn goed te keuren voor de Etterbeeksesteenweg tussen de Van Maerlantstraat en de Jacques de Lalaingstraat;
 - b. Teneinde woonruimte aan te leggen, binnen de kortste termijnen, een bestek op te stellen met het oog op de verkoop. Dit bestek zal voor advies worden voorgelegd aan de Stad Brussel;

CHAPITRE III. — *Obligations de la Région de Bruxelles-Capitale*

Art. 7. La Région de Bruxelles-capitale s'engage à adopter dans un délai de deux ans le Schéma directeur de la zone levier n° 7. Le Schéma directeur détaillera :

- Les mesures spécifiques visant à encourager la rénovation ou la création de logements;
- Le phasage dans le temps des mesures d'aménagement liées aux projets de rénovation ou de développement;
- Le type d'activités liées à d'autres fonctions qui sont privilégiées sur la zone et leur localisation;
- Les mesures à prendre en termes d'aménagement des espaces publics et d'embellissement;
- La définition des projets d'équipements collectifs ou des infrastructures ainsi que leur ampleur;
- Les liaisons de transport à créer, la définition de la hiérarchie des voiries et des modalités qui doivent leur être affectées;
- Les modes d'intervention publique (programmes intégrés, primes, outils incitatifs spécifiques) qui doivent garantir le développement harmonieux de la zone.

Afin de mettre en oeuvre le volet «mobilité» de ce Schéma directeur, la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à commander, mettre en place et assurer le suivi d'un Schéma directeur de mobilité pour le périmètre du présent accord. Ceci se fera en étroite collaboration avec la Ville de Bruxelles et les Communes d'Ixelles et d'Etterbeek, afin de permettre ensuite à ces entités locales de traduire de manière coordonnée, dans un délai de deux ans à partir de l'approbation du Schéma directeur de mobilité, les principes retenus dans leurs plans communaux de mobilité, de circulation et de stationnement.

Art. 8. Outre ses engagements inclus dans l'Accord de Coopération de 2003 et dans la Convention de 2002, la Région de Bruxelles-Capitale s'engage, en matière de mixité des fonctions et en application de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 12 juin 2003 relative aux charges d'urbanisme, à :

- Appliquer, sur le territoire de la Ville de Bruxelles, lors de la délivrance de permis d'urbanisme pour des surfaces de bureaux, les charges d'urbanisme telles que prévues par l'arrêté du gouvernement de la région de Bruxelles capitale du 12 juin 2003. Ces charges d'urbanisme seront imposées in situ ou à proximité;
- Appliquer, sur le territoire de la Commune d'Ixelles, lors de la délivrance de permis d'urbanisme pour des surfaces de bureaux, les charges d'urbanisme telles que prévues par l'arrêté du gouvernement de la région de Bruxelles Capitale du 12 juin 2003 et les affecter, principalement à du logement et des équipements collectifs de quartier;
- Dans la zone administrative du PRAS, n'autoriser la démolition ou la modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ou d'un site dont la dernière affectation légale est du logement qu'à la condition de maintenir au moins la même superficie de logement in situ ou à proximité, et cela indépendamment de la perception des charges d'urbanisme.
- Privilégier, lors de la délivrance de permis d'urbanisme pour des surfaces de bureau, des rez-de-chaussée animés, affectés prioritairement aux fonctions commerciales et horeca, et éventuellement d'équipement d'intérêt collectif.

Art. 9. Outre ses engagements inclus dans l'Accord de Coopération de 2003 et dans la Convention de 2002, la Région de Bruxelles-Capitale s'engage, en matière immobilière, à :

1. En ce qui concerne les terrains chaussée d'Etterbeek, aux deux angles de la rue de Pascale et le terrain chaussée d'Etterbeek à l'angle de la rue de Lalaing,
 - a. Approuver un nouvel alignement pour la Chaussée d'Etterbeek entre la rue Van Maerlant et la rue Jacques de Lalaing;
 - b. Rédiger, afin de réaliser des logements, dans les meilleurs délais, un cahier des charges en vue de la vente. Ce cahier des charges sera soumis à l'avis de la Ville de Bruxelles;

22080

BELGISCH STAATSBLAD — 27.04.2006 — MONITEUR BELGE

c. Binnen een termijn van drie maand vanaf de goedkeuring van de nieuwe rooilijn over te gaan tot de verkoop;

d. In de verkoopakte,

— De bepalingen van onderhavig akkoord en het bestek in bijlage op te nemen,

— Een ontbindend beding te voorzien dat de verkoop annuleert zonder schadeloosstelling, wanneer alle verplichtingen van de verkoopakte niet zouden worden nageleefd;

e. Binnen een termijn van twee maand vanaf de vaststelling van de overtreding van de verplichtingen van de verkoopakte, het ontbindend beding dat de verkoop annuleert toe te passen;

f. Indien de verkoop wordt geannuleerd, binnen een termijn van drie maand over te gaan tot het opnieuw te koop stellen. De formuleringen van onderhavig akkoord zullen in bijlage worden gevoegd bij de nieuwe verkoopakte.

2. Voor wat het terrein betreft op de hoek van de Etterbeeksesteenweg en de Belliardstraat,

a. Binnen de kortste termijn een bestek op te stellen met het oog op de verkoop. Dit bestek, dat een besteding zal voorzien overeenkomstig het BBP in voorbereiding, zal voor advies worden voorgelegd aan de Gemeente Etterbeek;

b. Binnen een termijn van drie maand vanaf de goedkeuring van het verkoopbestek over te gaan tot het te koop stellen;

c. In de verkoopakte,

— De bepalingen van onderhavig akkoord en het bestek in bijlage te voegen;

— Een ontbindend beding te voorzien dat de verkoop annuleert zonder schadeloosstelling, wanneer alle verplichtingen van de verkoopakte niet zouden worden nageleefd;

d. Binnen een termijn van twee maand vanaf de vaststelling van de overtreding van de verplichtingen van de verkoopakte, het ontbindend beding dat de verkoop annuleert toe te passen;

e. Indien de verkoop wordt geannuleerd, binnen de kortste termijnen over te gaan tot het opnieuw te koop stellen, binnen een termijn van drie maand vanaf de datum van ontbinding van de eerste verkoop. De formuleringen van onderhavig akkoord zullen in bijlage worden gevoegd bij de nieuwe verkoopakte.

3. Voor wat het huizenblok Van Maerlant betreft, in de verkoopakte van het blok, afstand te doen van haar oppervlakterecht.

Art. 10. Naast haar verbintenissen vervat in het Samenwerkingsakkoord van 2003 en in de Conventie van 2002, verbindt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe, inzake openbare ruimten en mobiliteit:

— De Voetgangersdreef van het Europees Parlement aan te leggen en te beheren, binnen een termijn verenigbaar met het einde van de aanliggende werven, overeenkomstig het statuut van voor iedereen toegankelijke openbare ruimte, met inbegrip van de voorzieningen van nut voor het houden van evenementen en de installatie van lichte recreatievoorzieningen. Daartoe zal het Gewest zich inspireren op de internationale aanlegwedstrijd voor de gebruikersvriendelijke, multifunctionele en culturele verbetering van de dreef, opgestart door de Koning Boudewijnstichting.

— Prioritair en in functie van de beschikbare middelen voor de jaren 2004 - 2006, binnen een termijn van drie jaar vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord, de as Kroonlaan - Troonstraat aan te leggen, teneinde er de levensomstandigheden langs een bewoonde stedelijke laan te verbeteren, de rol van toegang tot het Europees Parlement te versterken met gewestelijk openbaar vervoer en het voetganger- en fietsverkeer te beveiligen;

— Binnen een termijn van twee jaar vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord, het gedeelte van de Steenweg op Waver dat zich in de perimeter van onderhavig akkoord bevindt aan te leggen, in de mate waarin deze weg de ruggengraat vormt van het Wijkcontract Blyckaerts;

c. Procéder à la mise en vente, dans un délai de trois mois à partir de l'approbation du nouvel alignement.

d. Dans l'acte de vente,

— Annexer les termes du présent accord et le cahier des charges;

— Prévoir une clause résolutoire annulant la vente sans indemnité, dans le cas où toutes les obligations de l'acte de vente ne seraient pas respectées.

e. Appliquer, dans un délai de deux mois à partir du constat de non-respect des obligations de l'acte de vente, la clause résolutoire annulant la vente;

f. Dans l'hypothèse où la vente est annulée, entamer dans un délai de trois mois la remise en vente. Les termes du présent accord seront annexés au nouvel acte de vente.

2. En ce qui concerne le terrain d'angle chaussée d'Etterbeek/rue Belliard,

a. Rédiger, dans les meilleurs délais, un cahier des charges en vue de la vente. Ce cahier des charges, qui prévoira une affectation conforme au PPAS en préparation, sera soumis à l'avis de la Commune d'Etterbeek;

b. Procéder à la mise en vente dans un délai de trois mois à partir de l'approbation du cahier des charges de vente.

c. Dans l'acte de vente,

— Annexer les termes du présent accord et le cahier des charges;

— Prévoir une clause résolutoire annulant la vente sans indemnité, dans le cas où toutes les obligations de l'acte de vente ne seraient pas respectées.

d. Appliquer, dans un délai de deux mois à partir du constat de non-respect des obligations de l'acte de vente, la clause résolutoire annulant la vente;

e. Dans l'hypothèse où la vente est annulée, entamer dans les meilleurs délais la mise en vente, dans un délai de trois mois à partir de la date de résolution de la première vente. Les termes du présent accord seront annexés au nouvel acte de vente.

3. En ce qui concerne l'îlot Van Maerlant, renoncer, dans l'acte de vente de l'îlot, à son droit de superficie.

Art. 10. Outre ses engagements inclus dans l'Accord de Coopération de 2003 et dans la Convention de 2002, la Région de Bruxelles-Capitale s'engage, en matière d'espace public et de mobilité, à :

— Aménager et gérer le Mail piéton du Parlement européen, dans un délai compatible avec la fin des chantiers riverains, conformément à son statut d'espace public accessible à tous, en ce compris les équipements utiles à la tenue d'événements et à l'installation d'équipements légers de loisir. Pour ce faire, la Région s'inspirera du concours international d'aménagement pour l'amélioration conviviale, multifonctionnelle et culturelle du Mail, lancé par la Fondation Roi Baudouin.

— Aménager, prioritairement et en fonction des budgets disponibles pour les années 2004 - 2006, dans un délai de trois ans à partir de la signature du présent accord, l'axe avenue de la Couronne - rue du Trône afin d'y améliorer les conditions de vie le long d'un boulevard urbain habité, de renforcer son rôle d'accès au Parlement européen par les transports en commun régionaux et de sécuriser les déplacements piétons et cyclistes;

— Aménager, dans un délai de deux ans à partir de la signature du présent accord, le tronçon de la chaussée de Wavre se trouvant dans le périmètre du présent accord, dans la mesure où cette voirie constitue l'épine dorsale du Contrat de Quartier Blyckaerts;

Art. 11. Ten slotte verbindt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe :

— Mee te werken aan de uitwerking van het bestek voor de aanpassing van het huizenblok Van Maerlant (cfr. art. 3.1.a.);

— Het opstellen te subsidiëren van de nieuwe gemeentelijke Bijzondere Bestemmingsplannen binnen de perimeter van onderhavig akkoord, met het percentage dat overeenstemt met het BBP van gewestelijk belang;

— Zich binnen de wettelijke termijnen uit te spreken over de door de Gemeenten herziene of aangenomen plannen (Bijzonder Bestemmingsplan, rooilijnplannen) met het oog op de implementatie van het Richtschema van de zone nr. 7 van de Europese wijk;

— Elke aanvraag van stedenbouwkundige of milieuvergunning betreffende de woonoppervlakten te verlenen of te weigeren binnen de wettelijke termijnen;

— Zich binnen de wettelijke termijnen uit te spreken over de herziening van het BBP zoals voorzien bij art. 13, i;

— De verlenging van de lijnen 39 en 44 naar het Schumanplein te bestuderen.

HOOFDSTUK IV. — *Verplichtingen van de Gemeenten*

Art. 12. De drie bij onderhavig akkoord betrokken Gemeenten verbinden zich ertoe :

— Alle regelgevende middelen waarover zij beschikken te benutten om daadwerkelijk de functies uit te werken die toelaten de gemengdheid van de wijk (woonruimte, handelszaken, voorzieningen...) te versterken en dit zowal tijdens de bepaling van de stedenbouwkundige lasten die van hen afhangen als bij het onderzoek van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen;

— Binnen de administratieve zone van het GBP, de vernieling of volledige of gedeeltelijke wijziging van het gebruik of van de bestemming van woonruimte of van een terrein waarvan de laatste wettelijke toewijzing woonruimte is, slechts toe te staan op voorwaarde dat minstens een zelfde woonoppervlakte wordt behouden in situ of in de nabijheid, en dat onafhankelijk van de opvatting van de stedenbouwkundige lasten;

— Zich binnen de vier maanden na het indienen uit te spreken over elke aanvraag van stedenbouwkundige of milieuvergunning betreffende woonoppervlakten;

— Actief het onderhoud en de netheid van openbare ruimten, van wegen en straten in de wijk Leopold-Schuman te bevorderen;

— De bewegwijzering in de Europese wijk te verbeteren;

— In nauwe samenwerking met het Gewest en binnen een termijn van twee jaar vanaf de goedkeuring van het Richtschema, het Richtschema te vertalen in een gemeentelijk plan inzake mobiliteit, verkeer en parkeerbeleid voor de wijk Leopold-Schuman;

— Inzake veiligheid, een gemeenschappelijke sokkel van maatregelen te bepalen die erop gericht zijn tijdens de Europese raden de toegankelijkheid tot de Europese wijk te waarborgen voor de bewoners, de gebruikers van het openbaar vervoer en de bezoekers.

Art. 13. Verder verbindt de Stad Brussel zich er toe :

a. Het principe van de stedenbouwkundige lasten toe te passen volgens de Aanbevelingen van 2002. De stedenbouwkundige lasten zullen in situ worden opgelegd;

b. Een nieuwe rooilijn uit te werken voor de Etterbeeksesteenweg, tussen de Van Maerlantstraat en de Jacques de Lalaingstraat, binnen een termijn van drie maand vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord;

c. Mee te werken aan de uitwerking van de bestekken vermeld in art. 4.1.a., 9.1.a., 9.2.a. en 9.3.a.;

d. Krachtens de Stedenbouwkundige vergunning van de Lex 2000, toe te zien op de aanleg van de erin opgelegde woonoppervlakte (11.714 m²), binnen de termijnen vastgelegd in de stedenbouwkundige vergunning;

Art. 11. La Région de Bruxelles-Capitale s'engage enfin à :

— Collaborer à l'élaboration du cahier des charges pour la reconversion de l'îlot Van Maerlant (cfr. art. 3.1.a.);

— Subsidier l'établissement des nouveaux Plans particuliers d'affectation du sol communaux situés dans le périmètre du présent accord, avec le taux correspondant aux PPAS d'intérêt régional;

— Se prononcer dans les délais légaux sur les plans révisés ou adoptés par les Communes (Plan particulier d'affectation du sol, plans d'alignement) en vue de mettre en œuvre le Schéma directeur de la zone n° 7 du Quartier européen;

— Délivrer ou refuser toute demande de permis d'urbanisme et/ou d'environnement concernant des surfaces de logement dans les délais légaux;

— Se prononcer dans les délais légaux sur la révision du PPAS tel que prévu à l'art. 13, i;

— Etudier la prolongation des lignes 39 et 44 vers le rond-point Schuman.

CHAPITRE IV. — *Obligations des Communes*

Art. 12. Les trois Communes concernées par le présent accord s'engagent à :

— Utiliser tous les moyens réglementaires dont elles disposent pour développer effectivement les fonctions permettant de renforcer la mixité du quartier (logement, commerce, équipement...) et ceci tant lors de la détermination des charges d'urbanisme qui dépendent d'elles que lors de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme;

— Dans la zone administrative du PRAS, n'autoriser la démolition ou la modification totale ou partielle de l'utilisation ou de la destination d'un logement ou d'un site dont la dernière affectation légale est du logement qu'à la condition de maintenir au moins la même superficie de logement in situ ou à proximité, et cela indépendamment de la perception des charges d'urbanisme;

— Se prononcer sur toute demande de permis d'urbanisme et/ou d'environnement concernant des surfaces de logement dans les quatre mois de leur introduction;

— Promouvoir activement l'entretien et la propreté des espaces publics, des voiries et des rues dans le Quartier Schuman-Léopold;

— Améliorer la signalisation dans le Quartier européen;

— Traduire le Schéma directeur, en étroite collaboration avec la Région et dans un délai de deux ans à partir de l'approbation du schéma directeur, en un plan communal de mobilité, de circulation et de stationnement pour le Quartier Léopold-Schuman.

— En matière de sécurité, définir un socle commun de mesures visant à garantir une accessibilité au Quartier européen durant les Conseils européens pour les riverains, les usagers des transports en commun, et les visiteurs.

Art. 13. La Ville de Bruxelles s'engage en outre à :

a. Appliquer le principe des charges d'urbanisme selon les Recommandations de 2002. Les charges d'urbanisme seront imposées in situ;

b. Etablir un nouvel alignement pour la chaussée d'Etterbeek, entre la rue Van Maerlant et la rue Jacques de Lalaing, dans un délai de trois mois à partir de la signature du présent accord;

c. Collaborer à l'élaboration des cahiers des charges stipulés à l'art. 4.1.a., 9.1.a., 9.2.a. et 9.3.a.;

d. En vertu du Permis d'urbanisme du Lex 2000, veiller à la réalisation, dans les délais fixés dans le Permis d'Urbanisme, des surfaces de logement (11.714 m²) y imposées;

22082

BELGISCH STAATSBLED — 27.04.2006 — MONITEUR BELGE

e. Alle middelen die zij ter beschikking heeft in te zetten bij de privé-sector te zorgen voor :

- De heraanleg van braakliggende terreinen in de Europese wijk;
- De renovatie van verwaarloosde gebouwen in de Europese wijk;

f. Binnen een termijn van zes maand vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord, aanbevelingen goed te keuren in de geest van de Aanbevelingen van 1997 en de aanvragen van stedenbouwkundige vergunning te onderzoeken op basis van deze aanbevelingen;

g. Het BBP van het huizenblok Van Maerlant te herzien binnen de kortste termijn;

h. Indien nodig het BBP van terrein 60-12 te herzien, om de haalbaarheid van een garage voor 25 bussen onder het blok Comines-Froissart te waarborgen;

i. In nauwe samenwerking met het Gewest en binnen een termijn van twee jaar vanaf de goedkeuring van het Richtschema mobiliteit, een gemeentelijk plan op te stellen inzake mobiliteit, verkeer en parkeerbeleid voor de wijk Leopold-Schuman.

Art. 14. Onverminderd haar verplichtingen bepaald in de Conventie van 2002, verbindt de Gemeente Elsene zich er verder toe :

— Binnen een termijn van vier maand vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord, een Richtplan voor de aanleg en het beheer van het plaatselijke wegennetwerk van de Gemeente te verwezenlijken, wat toelaat zones 30 in te voeren, naast bebouwde kommen en voetgangerszones;

— In nauwe samenwerking met het Gewest en binnen een termijn van twee jaar vanaf de goedkeuring van het Richtschema mobiliteit, een gemeentelijk plan op te stellen inzake mobiliteit, verkeer en parkeerbeleid voor de wijk Leopold-Schuman;

— Binnen een termijn van twee jaar vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord de goedkeuringsprocedure op te starten van één of meerdere BBP's voor de blokken 1, 3, 4, 5, 6, 29 en 41. De hoofddoelstelling van de BBP of BBP's zal erin bestaan woonruimte en kleinhandel te beschermen.

Art. 15. Verder verbindt de Gemeente Etterbeek zich ertoe :

— Het ontwerp van Bijzonder Bestedingsplan van het blok 533 binnen de kortste termijn goed te keuren;

— Haar onverdeelde kavel op de hoek van de Etterbeeksesteenweg en de Belliardstraat te verkopen aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

— Mee te werken aan de uitwerking van het bestek vermeld in art. 9.3.a.;

— In nauwe samenwerking met het Gewest en binnen een termijn van twee jaar vanaf de goedkeuring van het Richtschema mobiliteit, een gemeentelijk plan inzake mobiliteit, verkeer en parkeerbeleid op te stellen voor de wijk Jourdan.

HOOFDSTUK V. — *Opvolging*

Art. 16. De opvolging van onderhavig akkoord en van alle beslissingen genomen in het kader van de ontwikkeling van de wijk Leopold-Schuman zal worden verzekerd door de werkgroep opgericht in het kader van het Samenwerkingsakkoord van 2003.

e. Mettre en œuvre tous les moyens qui sont à sa disposition pour susciter auprès du secteur privé :

- La reconstruction des terrains vagues dans le Quartier européen;
- La rénovation des bâtiments à l'abandon dans le Quartier européen.

f. Approuver, dans un délai de six mois à partir de la signature du présent accord, des recommandations dans l'esprit des Recommandations de 1997 et instruire les demandes de permis d'urbanisme sur base de ces recommandations;

g. Réviser le PPAS de l'îlot Van Maerlant dans les meilleurs délais;

h. Réviser, si nécessaire, le PPAS du sol 60-12, afin de garantir la faisabilité d'un garage pour 25 autocars sous l'îlot Comines-Froissart;

i. Etablir, en étroite collaboration avec la Région et dans un délai de deux ans à partir de l'approbation du schéma directeur de mobilité, un plan communal de mobilité, de circulation et de stationnement pour le Quartier Léopold-Schuman.

Art. 14. Sans préjudice de ses obligations déterminées dans la Convention de 2002, la Commune d'Ixelles s'engage en outre à :

— Réaliser, dans un délai de quatre mois à partir de la signature du présent accord, un Plan directeur d'aménagement et de gestion du réseau local des voiries de la Commune, permettant la mise en oeuvre de zones 30, zones résidentielles et piétonnes;

— Etablir, en étroite collaboration avec la Région et dans un délai de deux ans à partir de l'approbation du schéma directeur de mobilité, un plan communal de mobilité, de circulation et de stationnement pour le Quartier Léopold-Schuman;

— Lancer la procédure d'adoption, dans un délai de deux ans à partir de la signature du présent accord, d'un ou de plusieurs PPAS sur les îlots 1, 3, 4, 5, 6, 29 et 41. L'objectif principal du ou des PPAS sera de protéger le logement et le petit commerce.

Art. 15. La Commune d'Etterbeek s'engage en outre à :

— Approuver le projet de Plan particulier d'affectation du sol du bloc 533 dans les meilleurs délais;

— Vendre sa parcelle indivise à l'angle de la chaussée d'Etterbeek et de la rue Belliard à la Région de Bruxelles-Capitale;

— Collaborer à l'élaboration du cahier des charges stipulé à l'art. 9.3.a.;

— Etablir, en étroite collaboration avec la Région et dans un délai de deux ans à partir de l'approbation du schéma directeur de mobilité, un plan communal de mobilité, de circulation et de stationnement pour le Quartier Jourdan.

CHAPITRE V. — *Suivi*

Art. 16. Le suivi du présent accord et de l'ensemble des décisions prises dans le cadre du développement du Quartier Léopold-Schuman sera assuré par le groupe de travail créé dans le cadre de l'Accord de Coopération de 2003.

De werkgroep zal voor het eerst samenkomen binnen een termijn van twee maand vanaf de ondertekening van onderhavig akkoord.

Gedaan te Brussel op 27 maart 2006 in vijf originele exemplaren in het Frans en in het Nederlands

Voor de federale Staat :

G. VERHOFSTADT

Eerste Minister

Mevr. L. ONKELINX

Vice-Eerste Minister en Minister van Justitie

D. REYNDERS

Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën

Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE

Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting

B. TUYBENS

Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,
toegevoegd aan de Minister van Begroting

Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

C. PICQUE

Minister-Voorzitter, belast met de Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking

Mevr. E. HUYTEBROECK

Minister van Leefmilieu, Energie, Waterbeleid,
Renovatiepremies en Groenvoorzieningen

B. CEREXHE

Minister van Tewerkstelling, Economie, Wetenschappelijk onderzoek,
Brandbestrijding en Dringende medische hulp

G. VANHENGEL

Minister van Financiën, Begroting,
Externe Betrekkingen en Informatica

P. SMET

Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

F. DUPUIS

Staatssecretaris voor Huisvesting en Stedenbouw

B. GROUWELS

Staatssecretaris voor Ambtenarenzaken, Gelijke kansenbeleid
en de Haven van Brussel

E. KIR

Staatssecretaris voor Openbare Netheid,
Monumenten en Landschappen

Voor de Stad Brussel :

F. THIELEMANS

Burgemeester

H. SIMONS

Eerste Schepen, Schepen van Urbanisme

M. FRERE

Gemeentesecretaris

Voor de Gemeente Elsene :

W. DECOURTY

Burgemeester

A. ALBISHARI

Schepen van Urbanisme, van Stedenbouw, Leefmilieu,
Mobiliteit en van de Overlegcommissie

J. GOOVAERTS

Gemeentesecretaris

Voor de Gemeente Etterbeek :

V. DE WOLF

Burgemeester

D. VAN EYLL

Schepen van Stedenbouw, van het Erfgoed en van de Bibliotheken

C. DEBATY

Gemeentesecretaris

Le groupe de travail se réunira pour la première fois dans un délai de deux mois à partir de la signature du présent accord.

Fait à Bruxelles, le 27 mars 2006 en cinq exemplaires originaux en français et en néerlandais

Pour l'Etat fédéral :

G. VERHOFSTADT

Premier Ministre

Mme L. ONKELINX

Vice-Première Ministre et Ministre de la Justice

D. REYNDERS

Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances

Mme F. VAN DEN BOSSCHE

Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget

B. TUYBENS

Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques,
adjoint au Ministre du Budget

Pour la Région de Bruxelles-Capitale :

C. PICQUE

Ministre-Président, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au Développement

Mme E. HUYTEBROECK

Ministre de l'Environnement, de l'Energie, de la Politique l'eau,
des Primes à la Rénovation et des Espaces verts

B. CEREXHE

Ministre de l'Emploi, de l'Economie, de la Recherche scientifique,
de la lutte contre l'incendie et l'Aide médicale urgente

G. VANHENGEL

Ministre des Finances, du Budget, des Relations extérieures
et de l'Informatique

P. SMET

Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Mme F. DUPUIS

Secrétaire d'Etat chargée du Logement et de l'Urbanisme

B. GROUWELS

Secrétaire d'Etat chargé de la Fonction publique,
de l'Egalité des chances et du Port de Bruxelles

E. KIR

Secrétaire d'Etat chargé de la Propreté publique,
des Monuments et Sites

Pour la Ville de Bruxelles :

F. THIELEMANS

Le Bourgmestre

H. SIMONS

Le Premier Echevin, Echevin de l'Urbanisme

M. FRERE

Le Secrétaire communal

Pour la Commune d'Ixelles :

W. DECOURTY

Le Bourgmestre

A. ALBISHARI

Echevin de l'Urbanisme, de l'Environnement,
de la Mobilité et de la Commission de Concertation

J. GOOVAERTS

Le Secrétaire Communal

Pour la Commune d'Etterbeek :

V. DE WOLF

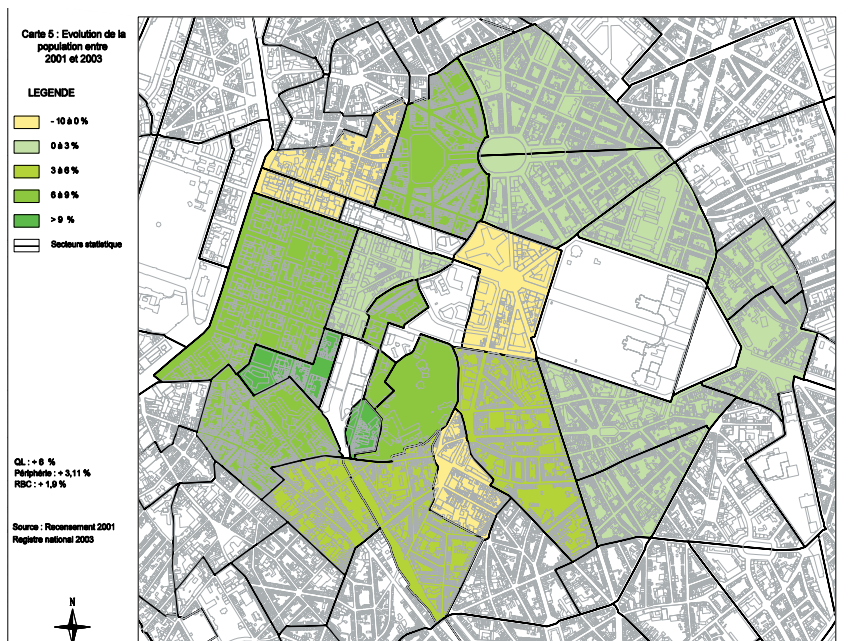
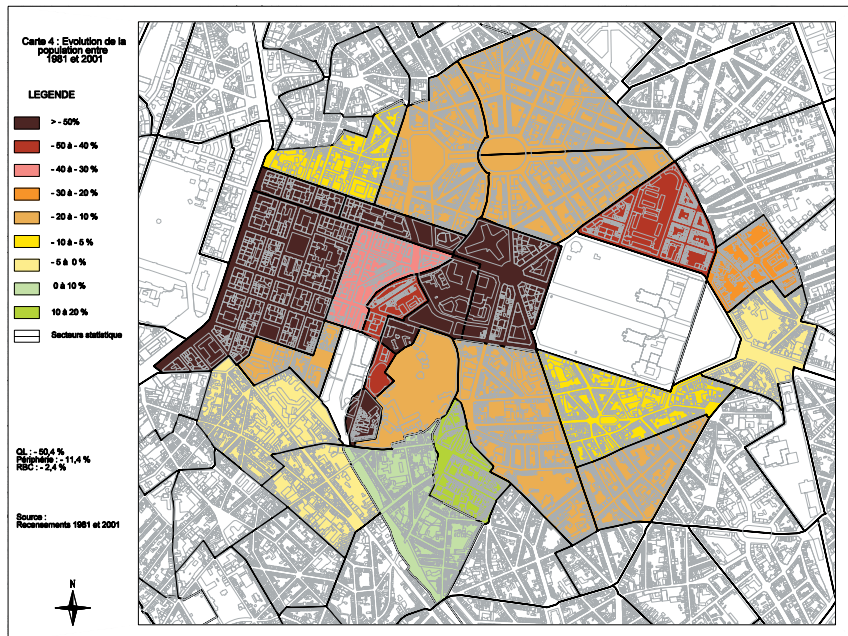
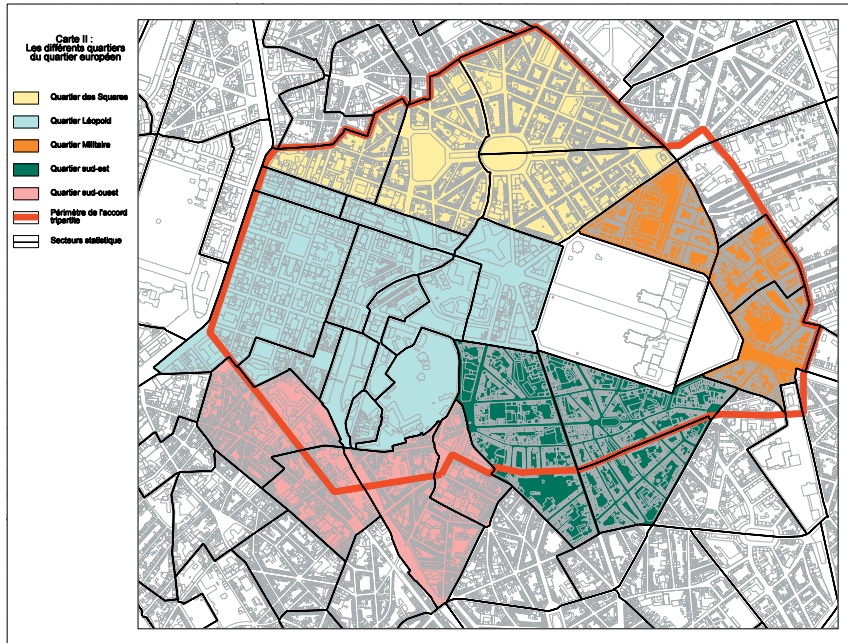
Le Bourgmestre

D. VAN EYLL

L'Echevin de l'Urbanisme, du Patrimoine et des Bibliothèques

C. DEBATY

Le Secrétaire Communal



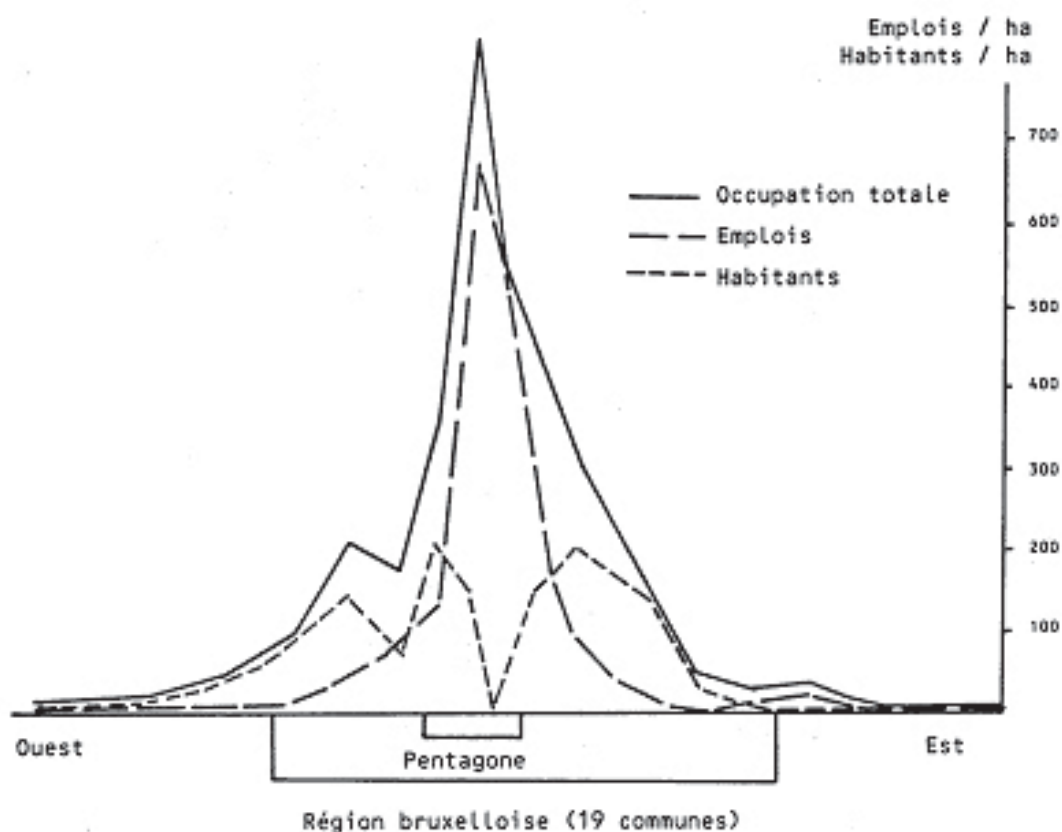
ANNEXE II / BIJLAGE II

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.

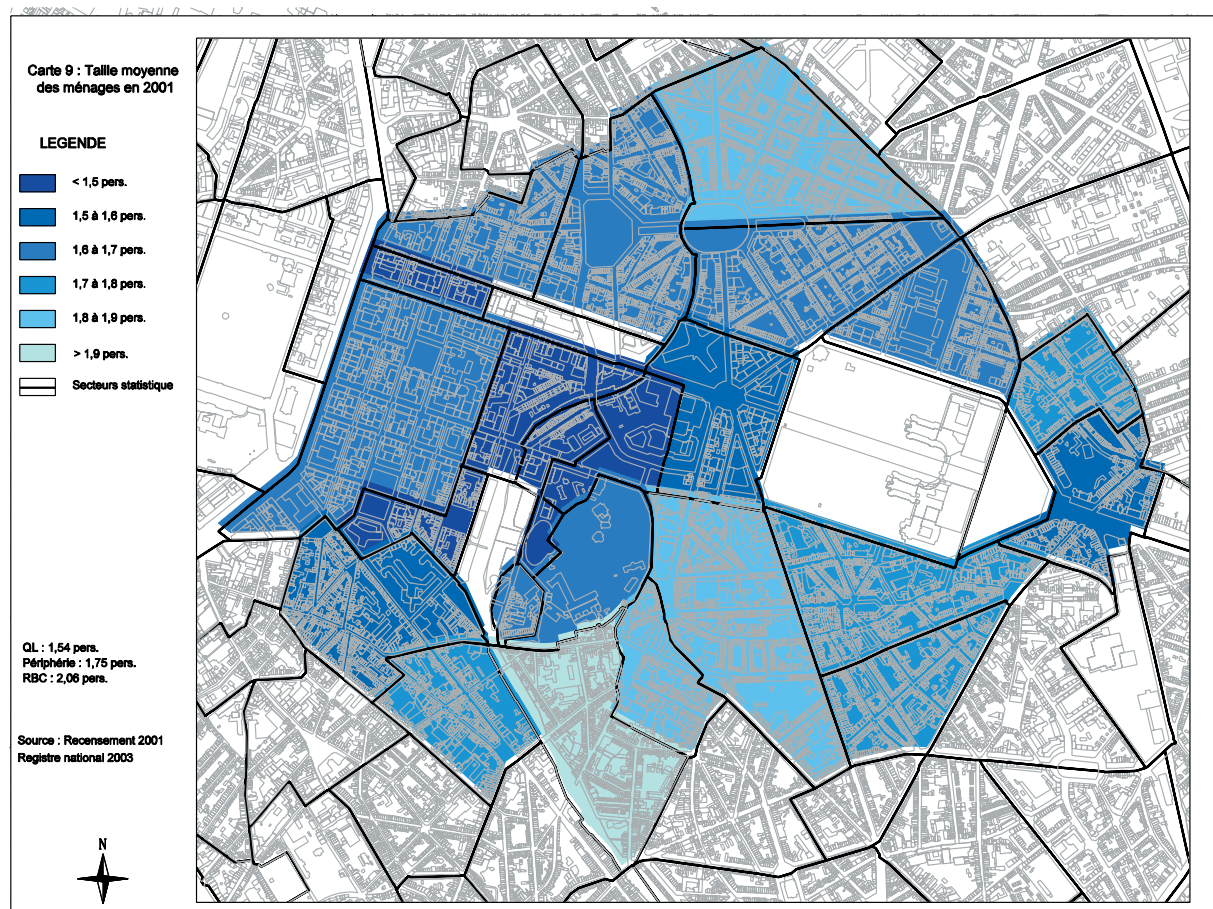


B. Son attractivité résidentielle très affaiblie a cependant repris vigueur récemment

Dans le Quartier européen¹, 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.

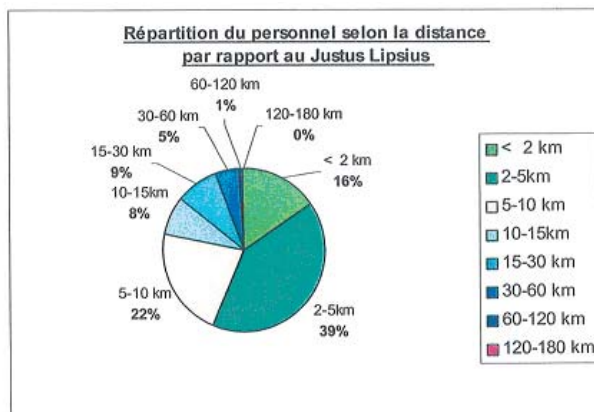
¹ Les limites du quartier européen adoptées ici sont celles de l'accord tripartite, ajustées au dessin des secteurs statistiques de l'INS qui constituent la source d'information principale de l'étude. La zone étudiée comprend ainsi le Quartier Léopold proprement dit, entouré de sa périphérie immédiatement 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 Lipsius² 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 2001³, 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 résidents 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*

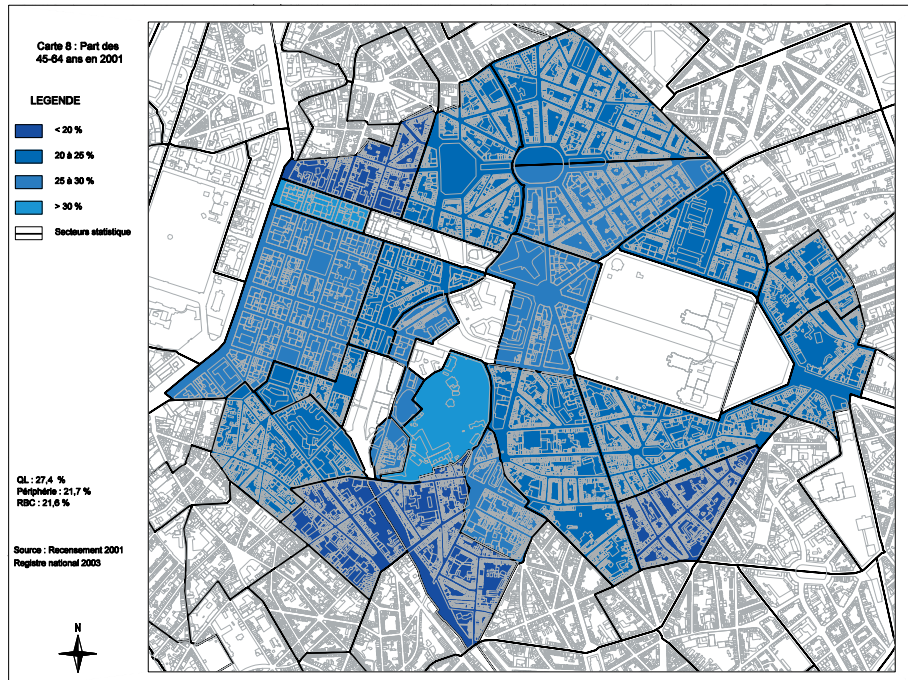
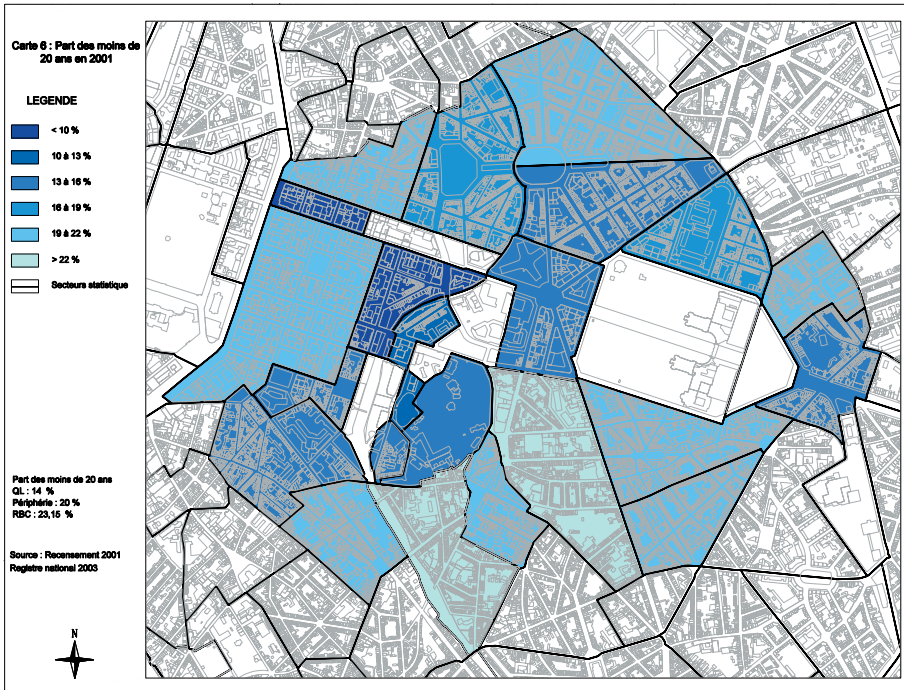
D'une manière générale, la taille moyenne des ménages du Quartier européen est plus petite que celle de la Région et la diminution de cette taille moyenne au cours du temps est plus rapide dans le Quartier européen que dans la Région ; ainsi l'écart entre les deux s'accroît :

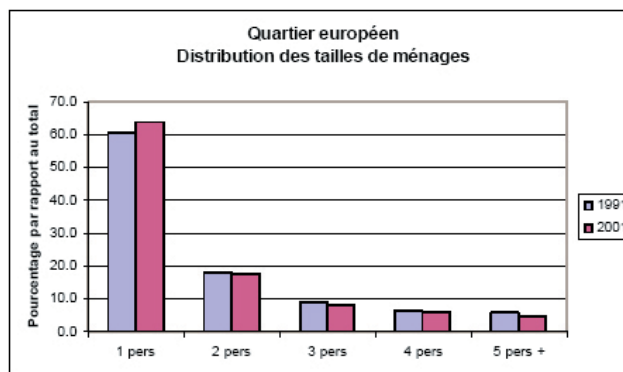
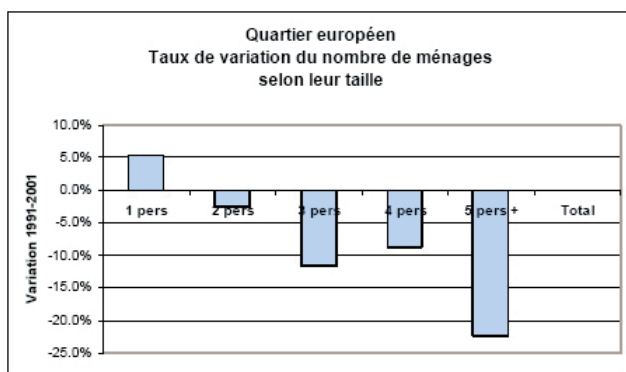
- 1991 : 1,86 personnes contre 2,07 pour la Région – écart : 0,21
- 2001 : 1,74 personnes contre 2,06 pour la Région – écart : 0,32

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.

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

³ STRATEC : Plan IRIS 2 – Situation 2001

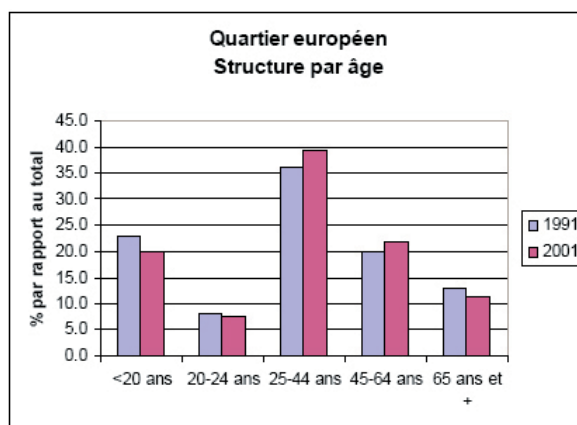
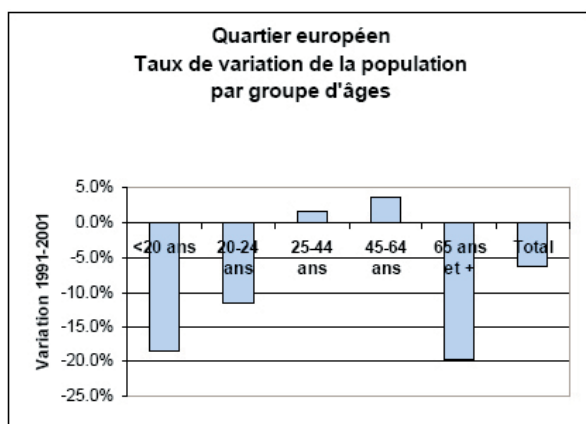




En 2001, le ménage d'une personne représente 64% du total des ménages dans le quartier, alors qu'il ne compte que pour 50% dans la Région. Contraste saisissant. Et plus on se rapproche du pic de concentration d'emploi, plus la taille moyenne du ménage se réduit. La répartition spatiale de la taille moyenne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

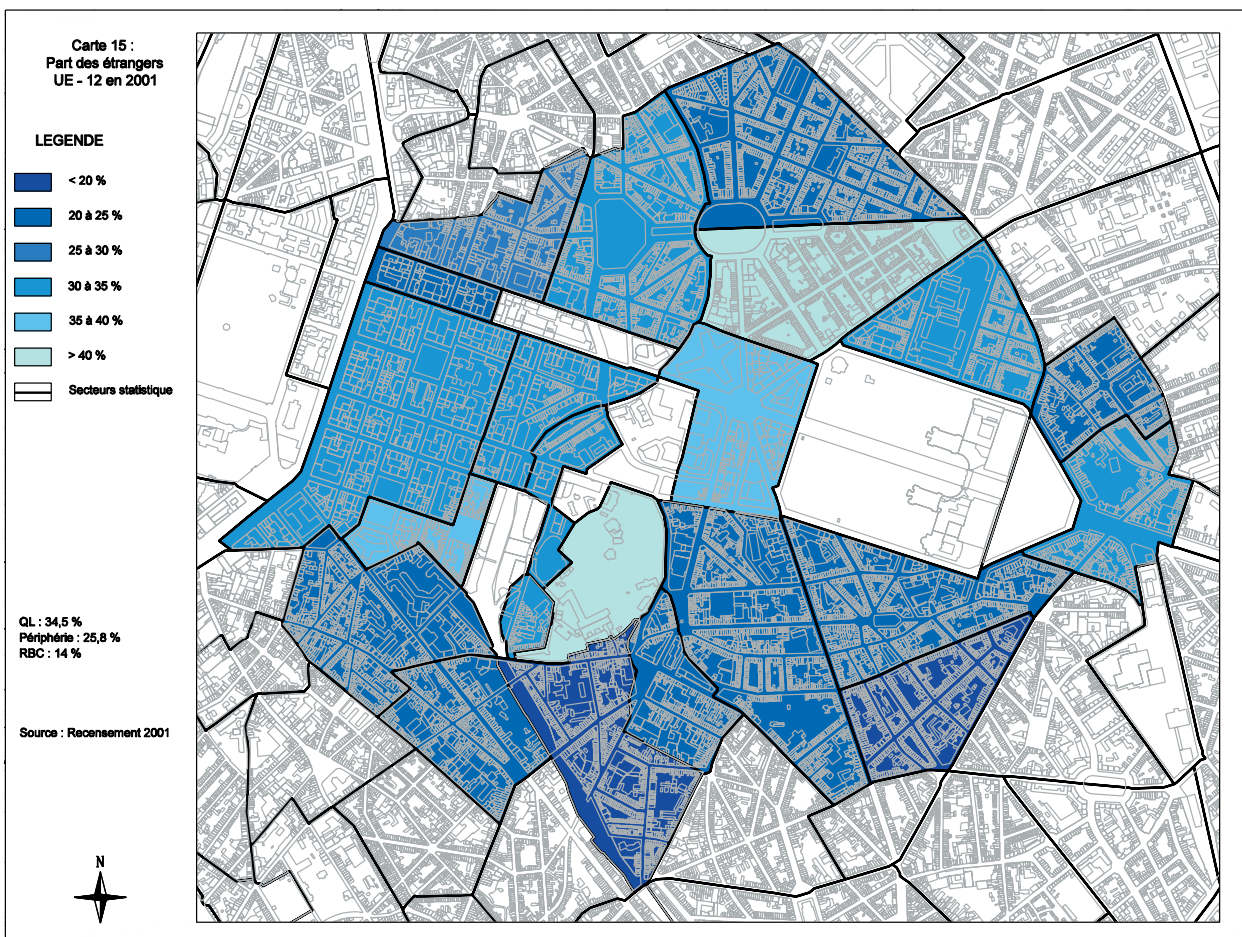
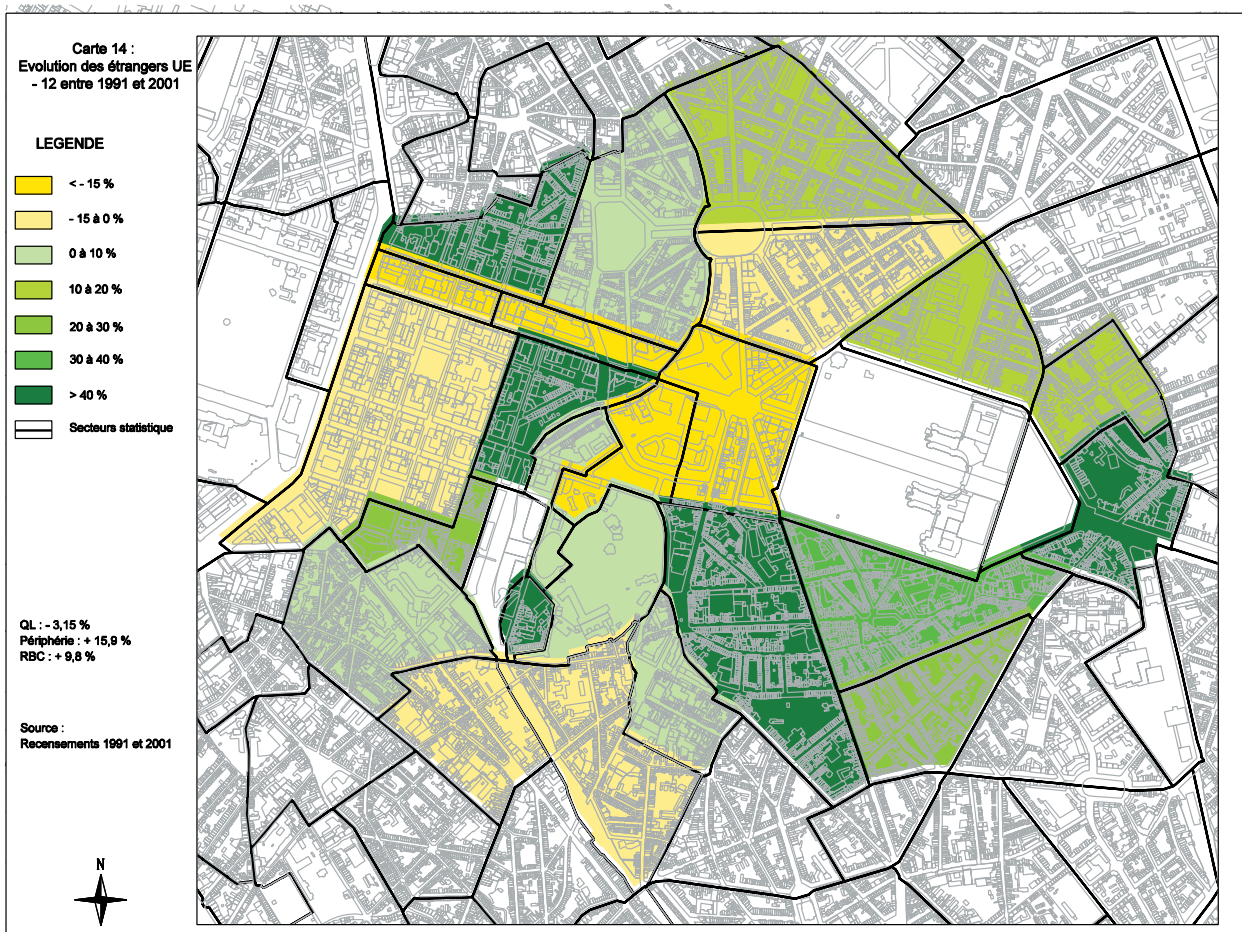
Evolution de la population entre 1991 et 2001, par groupe d'âges

	<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 Région⁴.

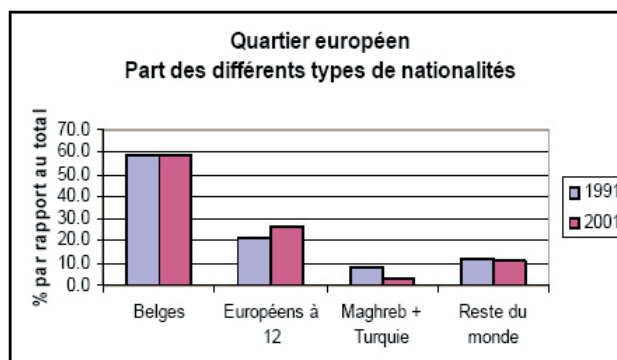
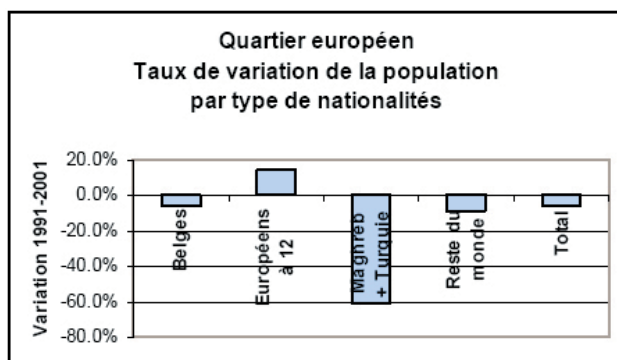
⁴ Estimation réalisée pour le Plan Iris 2, par district de transport.



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 forte⁵, beaucoup plus forte que dans l'ensemble de la Région.



Evolution de la population entre 1991 et 2001, par type de nationalités

	Belges	Européens à 12	Maghreb + Turquie	Reste du monde	Total
Quartier européen	-5.9%	14.4%	-60.9%	-8.8%	-6.4%
Région	4.5%	9.8%	-34.9%	30.1%	2.0%

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.

⁵ 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
Total RBC	369.440	391.800	+22.360	+6,1%	0,915	0,849
Brabant Wallon	430.454	500.800	+70.346	+16,3%	1,067	1,085
Arr. Halle-Vilvoorde	441.800	523.500	+81.700	+18,5%	1,095	1,134
Arr. Leuven	411.466	501.900	+90.434	+22,0%	1,020	1,088
Moyenne Brabant	403.594	461.500	+57.906	+14,3%	1,000	1,000

G. L'impact sur le logement⁶ 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 ans⁷. 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).

⁶Les 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.

⁷ 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).

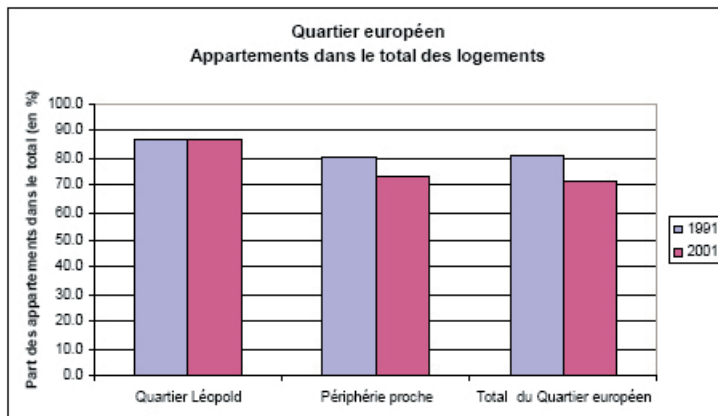
C'est dire que les caractéristiques sociologiques du quartier évoluent très vite, comme l'a d'ailleurs montré l'analyse de l'évolution de sa population.

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 passe⁸.

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

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



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 Bruxelles⁹.

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 m², occupé précédemment par 2 personnes, l'est de plus en plus souvent par une personne seule.

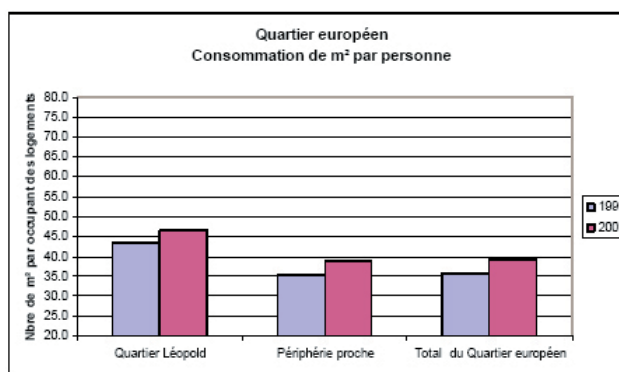
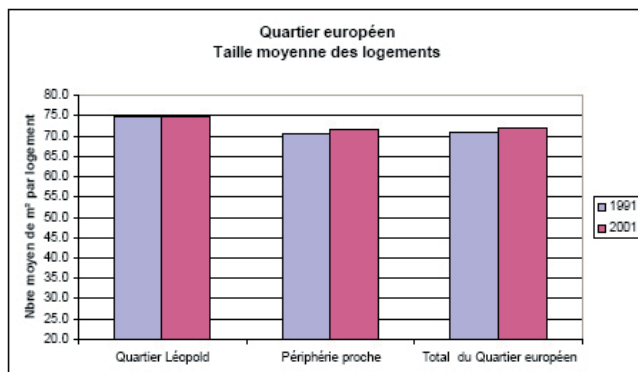
Dans la périphérie proche, la taille moyenne du logement augmente légèrement mais la consommation d'espace par personne y a bondi de 10,5%, conséquence sans doute du succès des maisons. Au cours de la même décennie, dans la Région, la taille moyenne du logement a diminué de 2,7%.

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

⁹ 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 ² / pers	m ² / log	m ² / pers	m ² / log
Quartier européen	35.7	71.0	39.3	71.8
Quartier Léopold	43.4	74.6	46.6	74.6
Périphérie 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 : 28m² 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 :

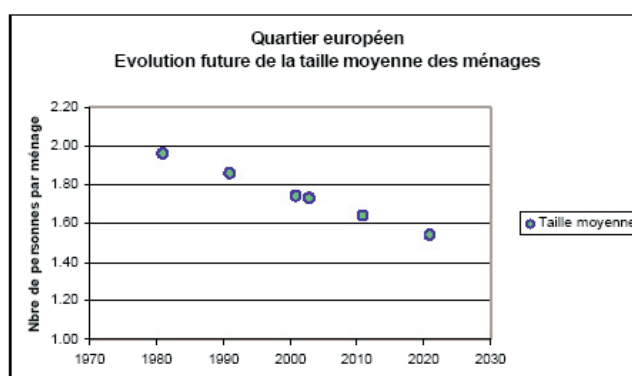
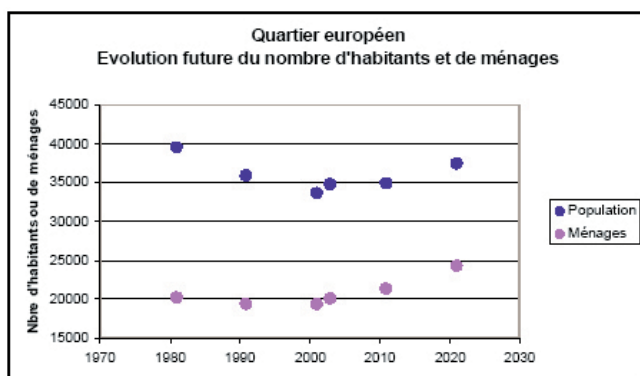
- Prolongation des tendances récentes de croissance du nombre de ménages dans le Quartier européen, au rythme de 200 ménages par an, et prolongation de la diminution de la taille moyenne des ménages au même rythme qu'aujourd'hui
- Ajout de l'impact sur la population de la densification de l'emploi : + 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 m² - 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 constitueraient plus que 13% environ du total

ANNEXE III : Constats en matière de mobilité

BIJLAGE III : Vaststellingen inzake mobiliteit

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) – débiteront 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 correspondances 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-Luxembourg 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 infrastructuur 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 verzadigd;
- 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 verbindingstation 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 verzadigd. 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 verzadigd;
- 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^e 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 trop 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-Luxembourg 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^{de} 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

Zie cartografische atlas, schets 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.

Huidige toestand

Bij het binnenkomen 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 binnenkomend 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 binnenkomen 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 Cinquanteaire ;
- 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 Cinquanteaire ;
- 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) opengeboken 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 andere 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 Kortenberghlaan 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 Kortenberghlaan 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 : 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 réglementairement¹. 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 m² voire inférieure à 200 m² 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 bureaux² mais d'une manière générale, la quasi-totalité des bureaux ou activités de production de biens immatériels d'une superficie supérieure à 200 m² (voire supérieure à 75 m² si on exclut les hôtels de maître) sont comptabilisés dans la CaSBA.



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

² 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 m² d'excédent par rapport à ce qui est autorisé dans les zones d'habitats de la maille BRU-04 et 15.319 m² 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
Total	-101.257	-101.633	-76.114	-78.647

Au total, sur l'ensemble du périmètre, il y a, au 19/11/2007, 101.633 m² en zone d'habitat et 78.647 m² en zone de mixité, de bureaux en excédent, soit un total de l'ordre de 180.000 m² 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 ;

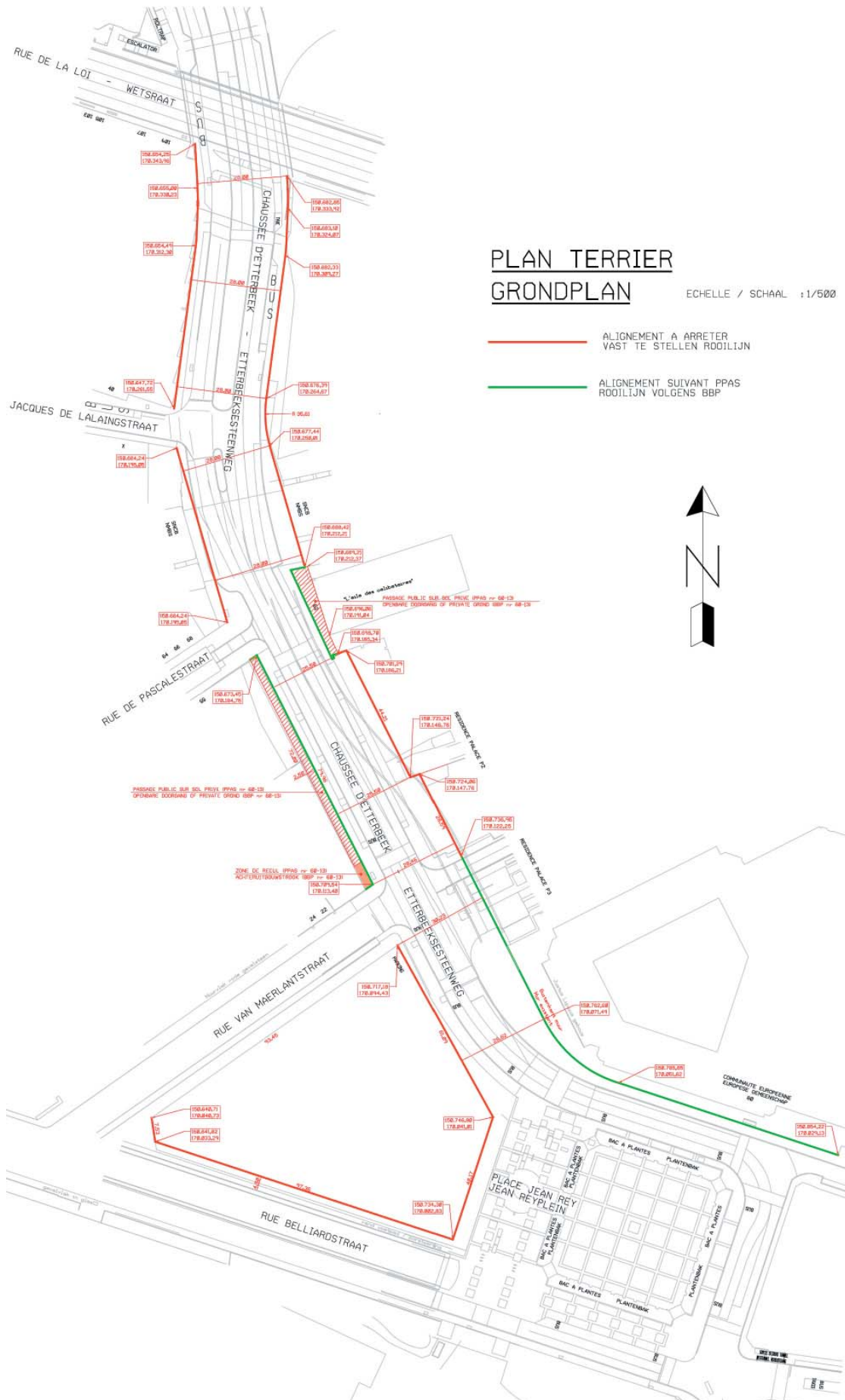
- vert clair : zones de verdure, comprenant toute végétation définie en fonction des projets locaux, veillant à ne pas empiéter sur la lisibilité et la perméabilité des espaces structurants. Ainsi, le parterre central, dessiné au milieu de la chaussée d'Etterbeek est à aménager principalement au moyen 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 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
www.alliancefr.be

Bibliothèque Solvay

Parc Léopold
Rue Belliard, 137
B – 1040 Bruxelles
T. 02 738 75 96
F. 02 736 29 85
info@bibliothequesolvay.be
www.bibliothequesolvay.be

Arrière-scène (l')

Rue de Chambéry, 30
B - 1040 Bruxelles
T. 0484 213 21 30
Info@arriere-scene.be
www.arriere-scene.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
www.britishcouncil.be

Artiscope

Boulevard Saint-Michel, 35
B - 1040 Bruxelles
T. 02 735 52 12
F. 02 735 95 15
artiscope@artiscope.be
www.artiscope.be

Centre Islamique et Culturel de Belgique

Parc du Cinquanteaire, 14
B – 1000 Bruxelles
T. 02 735 21 73
F. 02 735 30 71
infos@centreislamique.be
www.centreislamique.be

Atelier Marcel Hastir

Rue du Commerce, 51
B – 1000 Bruxelles
T. 02 281 78 85
F. 02 767 58 63

Espace Senghor – Centre culturel d'Etterbeek

Chaussée de Wavre, 366
B - 1040 Bruxelles
T. 02 230 31 40
espace.senghor@chello.be
www.senghor.be

Autoworld

Parc du Cinquanteaire, 11
B – 1000 Bruxelles
T. 02 736 41 65
F. 02 736 51 36
info@autoworld.be
www.autoworld.be

Goethe Institut

Rue Belliard, 58
B - 1040 Bruxelles
T. 02 230 39 70
F. 02 230 77 25
info@bruessel.Goethe.org
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

Vlamse 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

Annexe VIII / Bijlage VIII

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/europaid/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@blbe.irisnet.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

Bureau de liaison Bruxelles-Europe

Avenue d'Auderghem, 63
 B – 1040 Bruxelles
 T. 02 280 00 80
 F 02 280 03 86
 blbe@blbe.irisnet.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

Mouvement européen Belgique

Avenue d'Auderghem, 63
 B – 1040 Bruxelles
 T. 02 231 06 22
 F. 02 280 09 65
 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-vsgb.irisnet.be
<http://www.avcb-vsgb.be>

Vlaams – Europees Verbindingsagentschap

Kortenberglann, 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 m² 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