



Charte de mobilité

Vision

Le GAQ envisage le Quartier Européen de Bruxelles comme un quartier dynamique et vivant, orienté vers un futur,

- où ses habitants rencontrent les acteurs institutionnels, sociaux, culturels de la ville de Bruxelles, de la Région bruxelloise, de la Belgique et de l'Europe, du quartier européen, en un équilibre durable entre habitat, espaces verts et de loisirs, enseignement, activités commerciales et de services, et administration.
- où la mobilité facilite la mixité sociale et fonctionnelle et le tissage des liens et relations et rencontres entre citoyens - jeunes et âgés, de différents horizons et cultures, de différentes classes sociales, différentes fonctions et occupations.
- où le transport facilite l'accès aux services, aux commerces de proximité, aux marchés et aux lieux d'échange et de travail, mais où le transit est drastiquement réduit.
- où le déplacement à pied, à vélo, en transport en commun devient graduellement prioritaire par rapport aux véhicules particuliers motorisés, faisant de plus en plus appel aux technologies vertes, et tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Il ne s'agit pas d'éliminer les voitures mais d'assurer un équilibre sain.
- où finalement la qualité de la vie se conjugue avec la bonne santé, le bien-être et la sécurité des personnes.

Situation actuelle

La politique urbanistique et de mobilité de la Ville, des communes voisines et de la Région détermineront toujours la mobilité dans le quartier européen. Celui-ci est tributaire de la manière selon laquelle les entrées et sorties sur le territoire régional sont gérées. La politique de densification avec une augmentation de la quantité de bureaux avec des places de parking supplémentaires (PUL) et la politique de mobilité poursuivie par la Région ne tiennent pas suffisamment compte des besoins des habitants du quartier. Depuis des décennies ces politiques ont privilégié l'accès pour les navetteurs, essentiellement en voiture. L'intention du GAQ n'est pas d'ignorer les besoins des différentes catégories d'acteurs dans notre quartier, mais d'apporter des arguments et preuves qu'en améliorant la qualité de vie des habitants du quartier, nous améliorerons en même temps la qualité de vie de ceux qui viennent dans le quartier pour y travailler ou le visiter.

Points positifs :

Le quartier européen est caractérisé par son maillage dense et compact qui facilite une mobilité active, à pied et à vélo, en combinaison avec les transports en commun, entre les lieux de vie, d'études et de travail.

Un réseau de transports publics dense dessert le quartier avec de nombreuses lignes de bus urbains STIB, 4 lignes de métro, quelques lignes extra-urbaines (De Lijn et TEC, ainsi que la SNCB) qui transportent quotidiennement travailleurs et étudiants venant du dehors du quartier et qui contribuent à le rendre vif et dynamique.

Des formes alternatives de mobilité sont encouragées au sein du quartier grâce à de nombreuses stations de vélos en libre-service Villo! et de covoiturage (Cambio et autres) dont l'accès est ouvert à



tous les citoyens. L'arrivée toute récente à Bruxelles de vélos en libre-service (VLS) sans bornes (vélos électriques Billy Bike ou Jump) pourraient favoriser une mobilité active, non polluante, ce qui va bénéficier à toute la ville...pour autant que ce dispositif soit encadré et que les vélos/trottinettes ne puissent être déposés n'importe où.

Le quartier bénéficie d'espaces verts de qualité et diversifiés, et l'aménagement des espaces publics qui relie des zones de nouvelles constructions (place Jean Rey, rue de la Loi devant le bâtiment Justus Lipsius) qui ont été transformées en zones piétonnes.

Points à améliorer :

- Réduire le nombre de voitures (surtout en transit).
- Augmenter la régularité et la fréquence des transports publics et faciliter leur liaison avec la périphérie (plus de bandes bus sur les autoroutes) et avec le centre de la ville.
- Créer davantage de parking de dissuasion bon marché en périphérie avec de bonnes liaisons vers la ville en transport en commun.
- Augmenter encore l'offre de transport public par la mise en œuvre rapide du RER.
- Réduire le stationnement en surface quand il existe une offre de parkings publics suffisante (harmonisation des règles avec les communes voisines, et clairement signaler les parkings existants, relier les parkings périphériques avec un transport en commun régulier) et mettre en œuvre les plans régionaux de stationnement et le plan Good Move en concertation avec les besoins des habitants
- Limiter davantage les avantages fiscaux pour les entreprises pour leurs voitures de société.
- Faire respecter les règlements de stationnement: contrôle des cartes de riverain, des disques, verbaliser le parking sauvage, en double file, sur les arrêts de bus et de livraison, etc.).
- Augmenter l'offre de stationnement pour vélos: des U-renversé sur des oreilles de trottoir ou sur des places de parking, près de lieux de travail, des commerces, des loisirs; augmenter la quantité de vélobox tout en réduisant leur coût.
- Soutenir les actions en cours pour améliorer la qualité de l'air et éliminer les véhicules polluants.
- Vérifier avec la STIB dans quelle mesure les bus utilisés sont adaptés aux tailles des rues, carrefours etc. pour éviter des embouteillages dus aux bus. Eventuellement examiner des améliorations possibles dans les rues/carrefours.
- Améliorer l'accès pour les personnes à mobilité réduite (qualité et largeur des trottoirs, place de parking handicapés, accès aux transports publics, plus de trottoirs traversant, accès aux passages piétons, rampes, stations métro, etc.)
- Améliorer la continuité pour les piétons et les vélos surtout dans la zone administrative. Grande difficulté pour les piétons et les cyclistes de traverser en toute sécurité les axes rue de la Loi et rue Belliard, phases des feux trop longues. Grande difficulté pour les piétons de traverser l'avenue de Cortenbergh (notamment à hauteur de la rue Véronèse et Michel Ange); temps d'attente trop long.
- Instaurer la limitation de vitesse à 30km/h partout dans le quartier à l'exception des grands axes (voiries de pénétration inter-quartiers).
- Améliorer la coordination et la gestion des travaux de voirie qui aujourd'hui sont souvent « impromptus » et qui durent trop longtemps (sans communication préalable aux riverains).
- Pour les grands projets immobiliers, rendre obligatoire une étude d'incidences sur la mobilité.
 - Promouvoir la participation réelle des citoyens aux développements des plans de la ville et de la Région suivant le scénario: information, consultation et concertation, dès la conception des projets, avant tout aménagement ou développement.



Actions prioritaires pour le GAQ

✓ **Les grands projets:**

- Place Schuman: la Région bruxelloise projette de réaménager cette place. Le GAQ demande une information, consultation et concertation démocratique autour du devenir dudit « rond-point » Schuman. Une position du GAQ sur la place Schuman est disponible.
- Rues de la Loi et Belliard (PUL et PAD): le GAQ demande que la rue Belliard soit mise sur quatre bandes pour les voitures, pour faire de la place pour des pistes cyclables et des trottoirs assez larges des deux côtés des rues. Une évolution future vers trois bandes de circulation sur ces artères est même souhaitable lorsque les mesures de limitation du trafic de transit dans notre quartier auront porté leurs fruits.

✓ **Accessibilité pour tous en sécurité** : continuité pour les circuits piétons et cyclistes (surtout dans la zone administrative) et extension de la zone 30 km/h du Pentagone au quartier européen (quartier Léopold et Nord-Est) à l'exception des axes de pénétration, tel que définis par Good Move. Amélioration des trottoirs des axes régionaux et locaux, trottoirs plus larges, pavement de qualité, systématiser les trottoirs traversant à tous les croisements.

✓ **Qualité de l'air** : le GAQ suit avec intérêt les actions et campagnes de Bruxsel AIR (<https://bruxselair.org/>) et autres initiatives citoyennes pour mesurer la qualité de l'air et sensibiliser la population et les autorités. Le GAQ veut décourager le trafic de transit avec un plan de boucles pour le quartier. Dans la zone 30 proposée pour tout le quartier à l'exception des grands axes, il faudra penser à la synchronisation des feux rouges et/ou la réduction de leur nombre et l'installation d'une infrastructure adaptée (casse-vitesse, chicane...). Il faudra également un plan de stationnement dissuasif pour les voitures (sauf pour les riverains), La Ville et la Région doivent adopter des mesures pour être en règle avec les directives européennes concernant la pollution urbaine.

✓ **La mobilité intelligente**: le GAQ se félicite de l'introduction d'une zone à faibles émissions (LEZ) à partir de janvier 2018. La promotion de l'électromobilité (aussi bien pour les bus que les véhicules privés) permettra de réduire les polluants atmosphériques nocifs et le bruit. Il faudra une disponibilité suffisante de points de recharge électrique publics. Le GAQ encourage la promotion et l'extension des services d'autopartage 100% électriques et hybrides. Tout en respectant le besoin d'utilisation de la voiture par certains habitants et dans certaines circonstances, le GAQ estime que le vélo reste le mode de transport le plus propre, le plus sain et le plus efficace. Le nombre croissant de bicyclettes et de vélos électriques nécessite des solutions de stationnement adéquates telles que le Vélo-Box ou encore des parking vélos gardés aux stations de métros. Les vélos-box sont aussi un moyen intelligent de redistribuer l'espace public : une place de parking en bordure de rue peut accueillir 5 vélos, mais il faudra revoir les prix des emplacements (60 euros par an) par rapport aux prix des cartes de riverain voiture (10 euros par an).

✓ **La coordination de chantiers** : les coordinateurs auront pour tâche d'informer les citoyens et de tenir compte de leurs doléances ; elles s'assureront que les travaux ne durent pas trop longtemps et sont mieux coordonnés entre les différents services qui doivent intervenir, et n'ont pas une incidence majeure sur le confort des usagers piétons, cyclistes, transports en commun.

✓ **Participation accrue et réellement démocratique** aux planifications de la ville et régionales : exiger une participation réelle et informée des habitants aux développements de plans et projets qui ont un impact sur la qualité de vie du quartier avec une prise de position cohérente avec ce qui précède et ce qui est contenu dans la charte d'urbanisme du GAQ.



Autres actions à poursuivre

La GAQ suivra par ailleurs nombre d'autres dossiers tels que – pour n'énumérer que les plus importants : i) la réduction du nombre de bus dans la rue Franklin, dans la rue des Patriotes et dans la Place des Gueux; ii) la transparence sur les plans mobilité des entreprises et administrations ; iii) l'instauration du péage urbain ou de la taxe au kilomètre; iv) la limitation en Région bruxelloise de l'immatriculation de voitures de grande taille ainsi que de celles qui bien que nouvelles sont très polluantes; v) l'interdiction de circulation pour les très grands camions et camions avec grande remorque et la limitation des axes qu'ils peuvent utiliser pour circuler ou stationner ; vi) l'amélioration de l'éclairage des passages piétons sur les voies régionales et l'éclairage intelligent de toutes les rues ; vii) la remise en état ou la préservation des filets d'eau dans toutes les rues ; viii) mise en place de l'outil HEAT, que l'OMS Europe a développé pour évaluer les effets économiques et sanitaires liés à la pratique du vélo et de la marche.

Bruxelles, 23 juin 2020