

Compte-rendu de la « Réunion mobilité dans le Quartier européen » tenue le 6/10/2008 à la Fondation Roi Baudouin

La réunion avait pour objet de permettre aux principaux acteurs et experts « mobilité » de faire part, à nos invités et membres, de leur opinion sur la situation actuelle et ses enjeux ainsi que de leur approche des mesures à prendre.

Les **orateurs** étaient :

- Henri Detandt (HDe), Directeur adjoint TUC RAIL
- Hugues Duchâteau (HDu), Administrateur délégué Stratec
- Yves Goldstein (YG), Juriste-Conseiller au Cabinet de Laurette Onkelinx, Vice-Première Ministre en charge de l'application de l'Accord « Beliris »
- Jean-Michel Mary (JMM), Directeur des réseaux - Délégué aux relations avec les pouvoirs locaux, les associations et les commissions représentatives, STIB
- Jean-paul Wouters (JPW), Conseiller Mobilité auprès de Pascal Smet, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la mobilité

Les **présentations « PowerPoint » des orateurs** (HDe, HDu, JMM, JPW) sont jointes. Elles comprennent notamment une **info/cartographie** et différentes **statistiques**. Voir également l'**Atlas cartographique du Schéma Directeur QE** (site internet, voir infra)

Sommaire :

A. Aspects normatifs : l'Accord BELIRIS, le Schéma Directeur du Quartier européen et le Plan IRIS 2

B. Modes de déplacement : situation actuelle et prévision d'évolution d'ici 2020

- Le transport en commun : train, RER, métro, tram, bus
- Le déplacement individuel : les véhicules privés, les modes de déplacement doux (le vélo, la marche à pied)



A. Aspects normatifs : l'Accord BELIRIS, le Schéma Directeur du Quartier européen et le Plan IRIS 2

- Accord de Coopération dit « BELIRIS »

Le 15 septembre 1993, l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale ont signé un **Accord de Coopération dit « BELIRIS »**. Son objet est de permettre à la RBC de promouvoir son rôle national et international en réalisant une série de travaux d'infrastructure financés par le Fédéral.

Exemples de réalisations : tunnel routier de Belliard-Schuman-Cortenbergh en 1986 (l'accord était officiel), la rénovation du Parc du Cinquantenaire, le Parc du Maelbeek, la place Jean Rey, la mise à quatre bandes de la rue de la Loi. Sur 1 milliard d'euros attribués, 839 millions ont été affectés.

Le budget prévu par l'avenant n°10 (2008/2010) s'élève à :

- 2008 : 360 millions d'euros (report 2007 compris)
- 2009 et 2010 : 125 millions d'euros,

Plus, au moins 65 millions d'euros pour chacune de ces trois années.

Le programme des initiatives 2008/2010 concernant le QE :

- Mobilité (+/- 24,6 millions €): liaison ferroviaire Watermael/Schuman/Josaphat (dont gare Jamblinne de Meux), RER, rénovation station Arts-Loi, rames Boa et TP axe N-S
- Schéma Directeur (+/- 44,2 millions €) : gare Schuman, rénovation espaces publics, étude globale de mobilité, place Jourdan, centre culturel UE, point vélos
- Un budget de 252.000 € a été réaffecté pour 2008 à l'Ilôt Van Maerlant

L'étude globale de mobilité pour le QE (en liaison avec les quartiers limitrophes) sera attribuée en novembre 2008. L'étude de la faisabilité d'un **parking pour autocars** sous le Cinquantenaire a été attribuée.

Pour plus de détails : www.beliris.be

- Schéma Directeur du Quartier européen

Le 24 avril 2008, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé définitivement le **Schéma Directeur du QE**. Les options retenues par en matière de mobilité seront étudiées dans le cadre de l'étude globale de mobilité financée par Beliris

Les **9 options « mobilité »** sont :

- utilisation accrue du **chemin de fer**: gare multimodale Schuman, station RER place Jamblinne de Meux, TGV à la gare Bruxelles-Luxembourg

- augmentation de la **desserte est-ouest** en TP (saturation métro 1A et 1B)
- renforcement de la **desserte nord-sud** en TP: site propre chaussée d'Etterbeek, nouvelle ligne de métro
- amélioration de la **desserte du PE** et de la **gare Bruxelles-Luxembourg**: restructuration réseau bus, accès station Maelbeek rue de Trêves, réseau Eurobus, RER
- suppression du **trafic automobile de transit au rond-point Schuman**
- réaménagement de la **rue Belliard**: réduction de la voirie routière, mise en sous-sol du trafic de transit
- réaménagement de la **rue de la Loi**: réduction de la voirie routière, mise en sous-sol du trafic de transit
- mise au point d'une politique de **stationnement**: usage des emplacements publics et privés, autocars (zones d'arrêts / de stationnement)
- priorité aux **piétons et cyclistes**:
 - piétons: rond-point Schuman, trémie Parc du Cinquantenaire, largeur trottoirs près des gares, liaison CUE-PE-CE, liaison Parc du Cinquantenaire-Parc Léopold, liaison chaussée d'Etterbeek-boulevard Charlemagne, lisibilité et signalisation des liaisons
 - cyclistes: itinéraires du PRAS, sas aux carrefours, double sens de circulation, revêtements adaptés, point vélos à la gare de Bruxelles-Luxembourg

Pour plus de détails :

En FR : http://www.bruxelles.irisnet.be/fr/region/region_de_bruxelles-capitale/ministere_de_la_region_de_bruxelles_capitale/competences_et_organisation/aménagement_du_territoire_et_logement/direction_de_la_planification/schemadirquareurop.shtml

En NL: http://www.bruxelles.irisnet.be/nl/region/region_de_bruxelles-capitale/ministere_de_la_region_de_bruxelles_capitale/competences_et_organisation/aménagement_du_territoire_et_logement/direction_de_la_planification/schemadirquareurop.shtml

- **Plan IRIS 2**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale vient d'approuver provisoirement le **Plan IRIS 2 « horizon 2015 – 2020 »**. Il est soumis à enquête publique du 1^{er} octobre au 30 novembre 2008. Après débat d'orientation au Parlement, il retournera au Gouvernement pour approbation définitive.

Ses objectifs : améliorer la qualité de vie, assurer l'accessibilité aux différentes fonctions urbaines et gérer durablement la mobilité.

IRIS 2 s'inscrit dans le cadre du « Protocole de Kyoto » entré en vigueur en février 2005. Il prévoit pour 2020 (par rapport à 1999) une réduction de 20 % de l'usage des VP et implique une augmentation de 30 % de l'usage des TP (*). Pour y arriver, les études démontrent que les moyens « carotte » (meilleure offre et réduction du coût des TP) sont insuffisants. Les

moyens « bâton », réduction de l'offre de parking et péage de l'usage des VP, sont indispensables.

(*) à l'horizon 2020 : réduire le trafic VP des bruxellois de 60 % à 38 %, des navetteurs de 69 % à 40 % et augmenter la part des TP de 37 à 47 % pour les Bruxellois et de 31 à 60 % pour les navetteurs

Les 3 scénarios :

Scénario 1. IRIS 1 prévoit : un urbanisme basé sur la disponibilité des sites, la gestion du parking de longue durée dans le centre-ville et la 1^{ère} couronne, la création du RER, l'augmentation de l'offre TP, le Park & Ride, la spécialisation des voiries. Le RER a pris 10 ans de retard, le plan de stationnement est très incomplet, la spécialisation des voiries quasi inexistante. Résultat : réduction de 6 % du trafic automobile (par rapport à 2001)

Scénario 2. En plus d'IRIS 1, IRIS 2 prévoit : la gestion du stationnement en 2^{ème} couronne, le parking payant dans les immeubles de bureau, le ramassage scolaire (50 %), la gratuité TP pour les « students », le système du Tiers payant à 100 % pour les travailleurs utilisant les TP, la tarification de l'usage du réseau routier en fonction de la distance, du lieu, du type de véhicule et de l'heure (via GPS). Il implique le fonctionnement du RER prévu pour 2016

Scénario 3 en attente du RER. C'est IRIS 2 sauf les deux mesures contraignantes : parking payant dans les bureaux et tarification de l'usage routier.

Objectif 2015 : faire passer la part des déplacements des Bruxellois en VP (pointe du matin 6h-10h) sous les 50 % (60 % en 2001, 47 % en 2015). Pour cela les TP devront assurer 41 % des déplacements des Bruxellois et la part des déplacements à vélo devra atteindre 15 %. Pour les navetteurs, la part VP devra passer de 69 % en 2001 à 53 % et les transports en commun devront assurer 47 % des déplacements au lieu de 31 % en 2001.

Les 3 phases de mise en place d'IRIS 2:

- **2008-2012, l'impulsion** : les mesures du plan IRIS 1 seront mises en œuvre intégralement et complétées par les premières mesures du scénario 3 concernant les infrastructures et les capacités des transports publics (reprises au contrat de gestion 2007-2011 de la STIB)
- **2013-2015, la transition** : le plan IRIS 2 sera d'application et les développements du métro ainsi que de la tarification routière seront à l'étude.
- **2016-2020, le respect des engagements de réduction de circulation** : Le RER sera en service ce qui permettra de mettre progressivement en application la tarification routière de manière à obtenir la réduction de 20 % du trafic automobile.

L'impact d'IRIS 2 en 2020 (par rapport à 2001) sur l'environnement et la vitesse de déplacement

Selon les prévisions, le taux d'émission de CO² des véhicules légers baisserait de 34 % (- 25 % tous véhicules confondus) et la vitesse moyenne de déplacement augmenterait de + / - 20 %.

Le financement d'IRIS 2

Les prévisions d'investissements en infrastructures nouvelles en TP pour 2008-2020, hors programmes récurrents, représentent à 1.557,5 millions d'euros, soit 120 millions d'euros en moyenne par an pendant 13 ans. La Région et Beliris peuvent apporter 70 millions d'euros. Il y a donc un financement supplémentaire à obtenir de 50 millions par an pendant 13 ans. Les pistes sont : aide du Fédéral et Partenariat Public-Privé.

Pour plus de détails : <http://www.pascalsmet.be>

Autres éléments d'appréciation :

- **La densification comme condition du succès** : localiser les emplois nouveaux dans le QE plutôt qu'en 2^{ème} couronne réduirait de plus de 40 % les déplacements VP entre 7 h et 9 h le matin. La densité d'occupation du QE (en 2001) est de 370 u./ha (318 emplois + 52 habitants) soit +/- la moitié de celle du Pentagone.

La Région prévoit de traiter les projets d'aménagement du territoire en synergie avec le Plan IRIS 2. Le choix des zones à développer prioritairement devra prendre en compte l'accessibilité en TP. Le système de charge d'urbanisme pourra être révisé afin de pénaliser l'installation de bureaux dans des zones peu accessibles et en cas de rénovation d'immeubles des exigences spécifiques seront prévues en matière de stationnement vélo.

- **IRIS 2 et les voitures électriques** : les véhicules électriques solutionnent la pollution CO² mais pas celle des poussières. Dans le plan stationnement (à l'étude), il devrait y avoir des emplacements spéciaux pour véhicules non-polluants
- **Le coût de la congestion du réseau routier** : elle représente entre 85 et 90 % des frais externes des voitures. Pour supprimer la congestion, il faudrait élargir les voiries de 50 % ... ou « supprimer la Ville »
- **IRIS 2 et la délocalisation des entreprises et ménages aisés.** Sans mesures d'accompagnement, 17.000 ménages pourraient quitter la RBC. Indépendamment des frais croissants du transport individuel, il faudra prendre des mesures incitant à la fois à utiliser les TP et à rester en RBC.

Le plan IRIS 2 préconise notamment d'augmenter l'offre TP pour les habitants la RBC travaillant en périphérie bruxelloise. Le plan IRIS 2 demande un maximum de gares sur son territoire (28 existantes + 18 à l'étude) ainsi que la prise d'autres mesures d'accompagnement telles que : l'aménagement de sites propres pour les TP, la réduction de l'offre de stationnement longue durée des VP dans les quartiers administratifs, l'amélioration des conditions d'intermodalité aux abords des gares, la mise en œuvre de la tarification routière pour les VP.

- **La délocalisation éventuelle des IUE** : le CUE et le PE ne semblent pas concernés. La CE a lancé une demande d'information – non engageante – d'identification de pôles (alternatifs au QE) pouvant répondre à ses besoins. La CE ne prévoit plus d'accroissement de ses effectifs. La RBC a proposé deux sites, Delta et Josaphat.

B. Modes de déplacement : situation actuelle et prévision d'évolution d'ici 2020

« Le quartier européen est traversé par des axes de transport d'intérêt national et régional. La priorité : améliorer les axes E-O et N-S du TP métropolitain »

1. Les transports en commun (objectif IRIS 2020 : 600.000 embarquements/j.)

– Le train et le RER :

- Situation existante : lignes 161 (Namur/Bruxelles-Midi) et 26 (Malines/Hal) desservant les gares de Bruxelles-Luxembourg et Schuman

- Aménagements en cours :

- **RER** (objectif 2020 : 130.000 embarquements/j.) :

Réseau de 9 lignes radiales (rayon de 30 km) plus lignes tangentielles.

QE : 4 lignes RER passeront par **Bruxelles-Luxembourg** et **Schuman** (n° 2 : Nivelles/Louvain-la-Neuve, n° 3 : Braine-Alliance/Brussels-Airport/Louvain, n°4 : Grammont/Malines, n° 8 : Louvain-la-Neuve/Alost).

Les travaux du Tronçon Bruxelles-Luxembourg/Etterbeek sont en cours: mise à quatre voies avec reconstruction des ponts (Chaussée de Wavre : pour fin 08/2009), modernisation de la 3^{ème} voie, installation d'équipements anti-bruit et réaménagement des quais gare d'Etterbeek. Mise en service : mi-2010

Le tunnel Schuman-Josaphat est en cours : pour fin 2013

Le RER fonctionnera **fin 2016**. Il a pris dix ans de retard, en partie à cause de la lenteur d'octroi des permis d'urbanisme et des recours administratifs.

Les mesures d'accompagnement prévues par IRIS 2 : intermodalité entre train/métro/tram/bus et zones de stationnement VP aux entrées de la RBC

- **Train** :

Diabolo : accès plus rapide à Brussels Airport (mi-2012)

La ligne 26 (Hal / Boondael-Delta-Mérode-Meiser-Josaphat-Evere-Bordet-Haren / Vilvorde) : mise à 2 voies pour mi-2010

Rénovation de la gare Schuman multimodale (train, RER, métro) avec accès supplémentaires aux quais pour fin 2012

Création de parking près des gares. Exemple de Nivelles : 1 place pour 7 usagers montant à la station.

Incidence sur le trafic voyageurs à Bruxelles-Luxembourg : en 2020, le nombre de convois trains/RER va passer (de 234) à 505 par jour.

- Aménagements envisagés : en cas de développement immobilier sur le site Josaphat (un des sites proposés par la RBC pour un éventuel pôle alternatif de la CE), une station RER devra être prévue (la Commune de Schaerbeek est demanderesse de 2 stations)

– Le métro

- Situation existante. Axe E-O, 2 lignes : 1A Hermann-Debroux/Roi Baudouin et 1B Stockel/Erasmus, axe N-S, la ligne 2 Simonis/Delacroix.

C'est le mode de TP le plus apprécié des usagers (en 5 ans, la fréquentation a augmenté de 44 %). Le tronçon Mérode/Arts-Loi (commun aux lignes 1A et 1B) est saturé. Le coût de revient d'exploitation du métro par place disponible/km (hors infrastructure) est égal à 1/5 de celui du tram et 1/3 de celui du bus. La solution la plus appropriée à moyen terme, est d'augmenter la capacité du réseau existant.

- Aménagements en cours :
 - 15 rames « boa » fonctionnent et 5 sont en commande (longueur de rame égale à celle du quai, pas de séparation entre wagons). Délai : 2/3 ans. **Objectif pour le QE** : 24 rames/h/sens
 - Bouclage de la ligne 2 (Petite ceinture) pour le 21/02/2009.
- Aménagements envisagés :
 - Avant 2020 : automatisation des rames. **Objectif pour le QE** : 30 à 35 rames/h/sens
 - Après 2020 : création d'un nouveau tronçon Mérode/Trône en passant par la **place du Luxembourg**. Permet de doubler la capacité des lignes 1A-1B
 - Création de nouvelles lignes :
 - 2011/2020 : Gare du Nord/Schaerbeek-Formation avec transformation du pré-métro gares Nord/Midi en métro
 - Après 2020 : Arts-Loi/**Luxembourg**/Flagey/Vanderkinderen/Altitude Cent/Calevoet

– Le tram (Plan VICOM)

- Aménagements en cours : 156 trams « 3000 et 4000 » (capacité/confort) sont commandés en plus des 68 existants. Entre 2008 et 2012, plusieurs lignes seront étendues ou aménagées afin d'améliorer le temps de trajet (ne concerne pas le QE).
- Aménagements envisagés : Un plan de complémentarité Tram-Train est à l'étude : ligne TT1 Berchem-Ste-Agathe/gare du Nord/gare d'Etterbeek, ligne TT2 Wielemans/Buda/Watermael. Ne passent pas par le QE

– Le bus

• Aménagements en cours :

- 281 nouveaux bus (capacité/confort/respect de l'environnement) sont commandés en plus des 158 existants. Délai : 2/3 ans

- **Bandes réservées aux bus chaussée d'Etterbeek**

• Aménagements envisagés :

- **Axe N-S** (Gare de Schaerbeek/R P de l'Etoile) essentiel pour améliorer la mobilité métropolitaine : nouvelle ligne de bus « à haut niveau de service » passant par la **chaussée d'Etterbeek**. Nécessité de sites propres (permis d'urbanismes communaux). Le tracé doit encore être défini en amont et en aval de la chaussée d'Etterbeek

La création d'une **ligne de tram** est une alternative préconisée avec la possibilité d'une solution en « tramification » mixte tram/bus

- **Place du Luxembourg et environs** (2009): déplacement des arrêts (sauf bus 54) place du Luxembourg afin de rendre les trottoirs plus agréables, arrêts des bus en face de l'accès « à rue » de la gare SNCB, bandes réservées aux bus rue de Trèves, zone « Taxi », élargissement du trottoir devant l'ancienne gare du « Quartier Léopold », nouveau mobilier urbain.
- **Place Jourdan** (2010) : réseau de bandes réservées à définir (place Jourdan, rues de l'Etang, Gray, du Maelbeek)
- **Square Ambiorix** (03/2009) : bandes réservées
- **Rue Franklin**, suppression du trafic des bus (via avenue de Cortenberg) ou réservation de la rue en bandes « bus » : remodeler ce réseau a des incidences sur toutes les voiries environnantes

2. Le déplacement individuel :

– Les véhicules privés : mesures à l'étude ou envisagées

• **Suppression du trafic de transit au R P Schuman avec mise en souterrain**

Ce dossier a fait l'objet d'un accord de principe, les modalités (tunnel court ou long Cortenberg/Joyeuse Entrée/Loi) sont à l'étude via Beliris. Un concours international traitera l'aménagement de l'espace public.

• **Suppression du trafic de transit rue de la Loi avec mise en souterrain**

Tronçon étudié : Trèves/pont Ch. Etterbeek > Arts/Commerce. Les premières analyses relèvent : techniquement possible sur 350 mètres, zones de trémies peu urbaines (pas recommandable sans élargissement de la voirie ce qui implique la démolition partielle du bâti), perte de capacité du Parking Loi, trafic résiduel en surface important (+/- 700 véhicules/h/sens)

La Commission européenne estime que la suppression du trafic de transit est indispensable pour réaliser le programme de la nouvelle « forme urbaine sur la rue de la

Loi et ses abords » à savoir un « landmark » encourageant la mixité fonctionnelle et sociale, prenant en compte la qualité et la convivialité des espaces publics, donnant la priorité aux modes de déplacements doux, mettant en valeur le symbolisme des bâtiments et encourageant la haute qualité environnementale.

- **Suppression du trafic de transit rue Belliard avec mise en souterrain**

Formule longue (depuis Industrie/Science, +/- 600 mètres) : l'accès en surface serait limité à 2 bandes afin de réserver (en sous-sol) une bande d'accès au parking du PE et une éventuelle connexion avec la petite ceinture en provenance de Madou. Le trafic résiduel en surface resterait important (+ de 1.000 véhicules/h)

Formule courte (depuis De Pascale/Remorqueur) crée des problèmes de gestion du trafic de la rue du Remorqueur

Autres hypothèses d'étude Loi/Belliard : mise à double sens et/ou inversion de sens de circulation.

- **Le car sharing** : le système « Cambio » va être étendu. Pour 2011 : 42 stations et 15.000 clients.
- **Le Plan Taxi** : introduction récente des taxis collectifs
- **Les plans de déplacement** : existe pour les entreprises mais à développer. A créer pour les écoles et l'organisation d'« événements » de plus de 1.000 personnes/jour.
- **Le stationnement**
 - Une agence régionale a été créée au printemps 2008. Une de ses priorités est l'élaboration d'un **plan de stationnement** en collaboration avec les Communes. Autres objectifs : harmonisation des tarifs, téléjalonnement vers les parkings, construction de nouveaux parkings (10 sont identifiés, aucun dans le QE), augmentation des parkings de transit (de 2.600 à 15.000 places), plus nouveaux sites en RBC (en PPP) et en Régions flamande et wallonne en amont des bouchons.
 - Le Quartier Léopold (strictu sensu) comprend 2.800 places de parking en voirie, 1.500 en parking public et 24.400 en immeubles de bureau, soit 90 % hors voirie.
 - En application du scénario 3 d'« IRIS 3 », la pression de stationnement (à 10 h) serait de 162 % en voirie (courte durée) et de 64 % en « bureau » (longue durée). Ceci donnerait 9.500 places disponibles en « bureau ». Si on applique les mesures « bâton » (non appliquées tant que la RER ne fonctionne pas), ces chiffres passent à 166 % et 28 % de pression et à 19.200 places disponibles « bureau ». Vu la surcapacité du parking « bureau », la vacance locative actuelle et l'accroissement de l'offre TP, il serait possible de créer 34.000 emplois supplémentaires sans augmenter le trafic (par rapport à 2001)
 - Les autocars desservant les touristes, les IE, les musées, les écoles etc. : l'étude mobilité commanditée par Beliris devra traiter cette problématique. Des pistes ont été émises:
 - zones de dé/embarquement aux points stratégiques
 - parkings de stationnement : parking D4 du PE, sous l'esplanade du Cinquantenaire, nouveau parking en sous-sol rue Froissart

- système de gestion globale d'accès (exemple de Paris).

- **La logistique** (centres de distribution urbains)

Trois scénarios de création de centres de distribution urbains et de centres locaux d'approvisionnement sont étudiés en concertation avec les partenaires économiques. IRIS 2 prévoit des itinéraires pour le trafic des véhicules lourds clairement identifiés et signalés. Il va aussi rationaliser les aires de livraison et organiser le stationnement longue durée des poids lourds (4 localisations pour 450 places au total). Le plan veut faire progresser la part du transport de marchandises par voie d'eau de 20 à 27 % d'ici 2015 et la part de marchandises transportées par le rail de 2 à 5 %.

- **La gouvernance du trafic**

La Plan IRIS a des implications dans différents domaines : mobilité, travaux publics, aménagement du territoire, environnement, développement économique. Les textes de référence (COBAT, PRAS) seront mis en cohérence. Un comité de pilotage sera créé pour élaborer des tableaux de bord, créer un baromètre de la mobilité, organiser des séminaires thématiques. La Région souhaite se positionner comme autorité organisatrice des transports pour coordonner l'offre des 4 opérateurs sur Bruxelles (STIB, SNCB, TEC, De Lijn).

– Modes de déplacement doux : le vélo, la marche à pied

A Bruxelles, 3 déplacements sur 5 sont effectués pour une distance de moins de 5 km et 1 sur 4 pour moins de 1 km. Le **plan vélo** d'IRIS 2 (itinéraires, sas aux carrefours, points vélos, est en cours d'exécution et la Région veut se doter d'un plan de rénovation de l'**espace piéton** (trottoirs menant aux gares SNCB/Métro, éclairage, sécurisation, traversées piétonnes, zones 30 imperméables au trafic VP de transit, piétonniers, accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite).

Concernant le QE, les aménagements prévus ou envisagés sont :

- Suppression du trafic routier de transit R P Schuman et réaménagement du site
- Liaisons piétonnes entre le Parc du Cinquantenaire (couverture de la trémie routière) et le Parc de Bruxelles, liaisons entre le PE et le R P Schuman avec signalisation directionnelle
- Suppression d'une bande de circulation routière rue Belliard pour élargir les trottoirs
- Point vélos gare de Bruxelles-Luxembourg et revêtement adapté rue du Luxembourg

Liaison piétonne/cyclable le long du chemin de fer, entre la rue Belliard (pointe Nord du mail PE) et la gare Schuman : pour des raisons techniques, elle n'est pas possible sur l'assiette SNCB.

* * *