

**DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME PU – W628/2019 – Piétonnier rue Wiertz**  
**AVIS DE L'AQL (ASSOCIATION DU QUARTIER LÉOPOLD asbl)**

**RAPPEL DU CONTEXTE**

En 2017, le Parlement européen demandait la fermeture complète, pour raisons de sécurité, de la portion de la rue Wiertz située entre la rue Vautier et la rue Montoyer. Une dispense de permis (ref DFM120\_183) avait été octroyée en mai 2017 pour une période de deux ans, présentée comme une période d'essai, durant laquelle un aménagement léger bloquait la circulation dans la portion de rue concernée.

Cette période d'essai terminée (mai 2019), la présente demande vise donc à obtenir un permis d'aménagement définitif de cette partie de la rue Wiertz.

**REMARQUES PRÉALABLES**

◦ La fermeture « à l'essai » de la rue Wiertz, mise en oeuvre au début de l'été 2017, dans un premier temps par l'installation de barrières afin de barrer la circulation, n'a donné lieu à aucune information ni communication préalable auprès des habitants, organismes, musées,... situés dans le périmètre potentiellement impacté par cette décision.

Alors que la rue Wiertz est axe de mobilité vital à l'échelle local (délestage de la pression automobile vers la rue Belliard, accessibilité camion à l'IRSNB), les acteurs du quartier ont été mis devant le fait accompli, comme en témoignent les courriers et diverses demandes d'information de l'époque.

◦ Dans la deuxième partie de la note environnementale jointe au dossier, le préambule consacré aux aspects méthodologiques généraux de l'évaluation des incidences (page 19), on peut lire :

*« En théorie, la situation existante correspond à la situation de l'environnement avant la mise en piétonnier (temporaire) d'une partie de la rue Wiertz. **Cependant, du fait qu'aucune donnée n'a été récoltée avant la période test, il n'est pas possible de caractériser précisément la circulation à la date de l'événement, c'est à dire, au premier trimestre 2016** ».*

Compte tenu des difficultés d'accès parfaitement connue au parking du D3 à la pointe du matin et du soir, L'AQL s'étonne que le préambule ne s'y réfère même pas. Quelle crédibilité accorder alors à une note environnementale si aucune donnée fiable ne vient étayer ce que le bureau d'études **CSDINGENIEURS+** qualifie lui-même d'« hypothèses » et de « projections » en regard d'une « situation existante théorique » ?

Par ailleurs, dès le 2 août 2017, l'AQL soulevait la question du parking D3 dans un courrier adressé à Alain Hutchinson, Commissaire à l'Europe (**Annexe 1**).

- Dans le « Contexte d'établissement » de son rapport, CSDINGENIEURS+ précise (page 6) que « la présente note environnementale sert à démontrer que le projet n'aura pas d'incidences négatives importantes sur l'environnement » (...) et que « dès lors, il n'est pas joint un rapport d'incidences à la présente demande de permis ». Sa conclusion ne dit d'ailleurs pas autre chose que son préambule.

Tenant compte de ce qui est dit, en page 19, sur l'absence de données relatives à la situation existante, sur quels éléments se base l'étude pour « démontrer que le projet n'aura pas d'incidences négatives » ?

- La présente demande de permis s'intéresse uniquement à l'aménagement de la rue, et non à sa piétonisation proprement dite.

Quelle est la procédure suivie par les autorités compétentes (Ville de Bruxelles, Commune d'Ixelles, Région Bruxelles Capitale) pour passer d'une mise en piétonnier provisoire de 2 ans, à titre d'essai, à la piétonisation définitive de cette partie de la rue Wiertz ?

## INCIDENCES DU PROJET SUR LE QUARTIER : LE CONTEXTE URBAIN

### 1. MOBILITÉ

En tant qu'habitants du quartier, notre constat est que le report de trafic dû à la fermeture à la circulation de la rue Wiertz, a un impact indéniable sur les rues avoisinantes, notamment sur la chaussée de Wavre et cela jusqu'à la chaussée d'Etterbeek, en particulier à la pointe du matin, aggravant de ce fait une situation précédemment déjà critique.

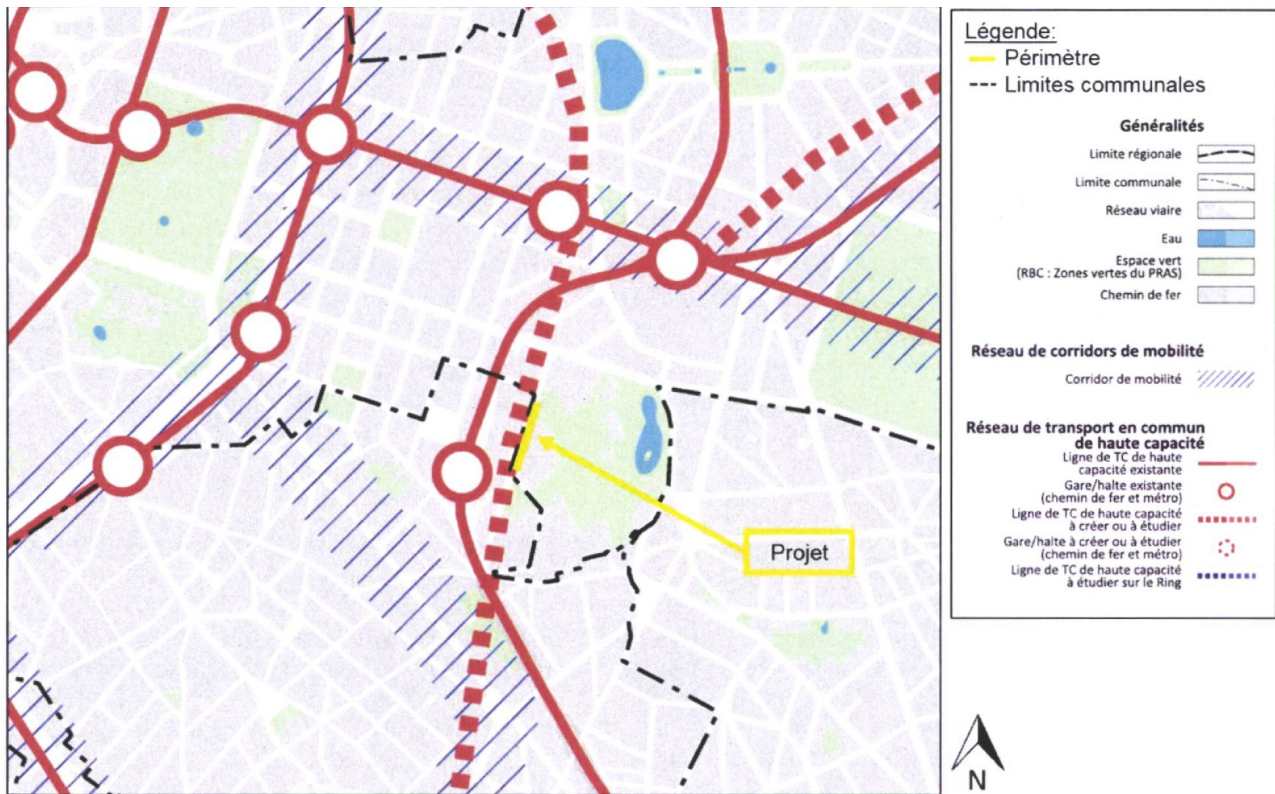
◦ **Déplacements dans le quartier Léopold** : pour rejoindre rapidement le tunnel Belliard, en quittant le quartier, les voitures sont reportées vers les rues suivantes : chaussée de Wavre, rue d'Idalie, place du Luxembourg, rue d'Arlon, chaussée d'Etterbeek, rue du Trône,... Des axes déjà sursaturés et embouteillés la plupart du temps.

Le chemin d'accès au tunnel se voit compliqué, ce qui oblige donc les automobilistes à de nombreux détours, rallongeant leur trajet et les nuisances qui en découlent. Cela concerne non seulement les habitants et les usagers habituels du quartier, mais aussi les visiteurs des musées (Institut des Sciences naturelles, Musée Wiertz) dont de nombreux non-Bruxellois, connaissant mal le quartier, et qui « tournent en rond » afin de trouver la sortie de ce qui, à cause de la fermeture la rue Wiertz, s'apparente à un véritable labyrinthe.

◦ **Effets cumulés d'autres projets de (semi) piétonisation dans le quartier** : la note environnementale jointe à la demande, le périmètre ne prend pas en compte la place du Luxembourg ni la rue d'Arlon. Dans la perspective d'une (semi) piétonisation probable de la place du Luxembourg et vu la mise en piétonnier de la place Jourdan, le report de trafic dans les rues avoisinantes, déjà observé suite à la fermeture de la rue Wiertz, ne fera que s'intensifier.

◦ **Effets négatifs sur les transports en commun de surface** : les tentatives de la STIB d'augmenter les fréquences se heurtent à une augmentation du trafic, lié à la fermeture de la rue Wiertz, et les bus se retrouvent englués dans un trafic plus que congestionné.

A cet égard, il est à noter que, dans le [PRDD en vigueur](#), cité dans l'étude environnementale et approuvé par un arrêté du 5 novembre 2018, la rue Wiertz est reprise comme « ligne de transport en commun à haute capacité, à créer ou à étudier » (comme en témoigne le graphique ci-dessous).



Ajoutons à cela les reports sur la chaussée d'Etterbeek et les rues du tissu urbain traditionnel du trafic suscité par projet de réaménagement du rond-point Schuman et nous serons confrontés à une situation en forte dégradation liée aux effets cumulés d'aménagements ponctuels non coordonnés.

**L'AQL demande qu'une étude approfondie de la MOBILITÉ du Quartier Européen soit réalisée : une demande formulée à plusieurs reprises et dans plusieurs dossiers, mais jamais entendue jusqu'ici.**

## 2. QUALITÉ DE L'AIR

Si l'air est (logiquement) plus pur sur le strict périmètre de la zone piétonne, dans les rues impactées par le report de trafic, on observe, au contraire, une dégradation de la qualité de l'air : comme expliqué au point 1 MOBILITÉ, les automobilistes doivent emprunter de petites rues et parcourir un chemin plus long pour rejoindre les grands axes.

**L'AQL demande des études fiables de QUALITÉ DE L'AIR sur, mais surtout AUTOUR de la zone piétonne.**

## 3. ESPACE PUBLIC >> ESPACE RÉSERVÉ AU PARLEMENT

La fermeture de la rue Wiertz à la circulation pose une question d'accès à l'espace public, limité au profit du demandeur, au détriment des usagers, et notamment, aux visiteurs du Musée des Sciences naturelles, l'un des musées les plus visités de Bruxelles situé dans le Parc Léopold, compliquant l'accès, et plus encore, la sortie des visiteurs non-Bruxellois voulant rejoindre le tunnel Belliard.

La CRMS (Commission Royale des Monuments et Sites relève également de point dans son avis (défavorable) du 19 juin 2019 (>Annexe 2).

**Qu'il s'agisse de la rue Wiertz ou du Parc Léopold ou à proximité, le Parlement européen poursuit un étalement sur tous les aspects d'un tissu urbain qui inquiète fortement l'AQL. L'argument sécuritaire, dans la réalité, ne peut justifier une situation où les citoyens sont progressivement, voire imperceptiblement, dépossédés d'espaces et de lieux publics qui font partie intégrante de leur vie quotidienne, de leur Patrimoine, de leur identité. Une dérive en contradiction avec les valeurs prônées par l'Union européenne.**

## **L'AMÉNAGEMENT DU PIÉTONNIER**

### **1. HABILLAGE DES GUÉRITES**

L'accent est mis sur l'esthétique.

→ La bonne visibilité inhérentes aux missions de surveillance de l'accès au Parlement est-elle garantie par cet habillage ?

### **2. REVÊTEMENT ET PAVÉS**

Le Parlement européen envisage de rénover, voire démolir et reconstruire le bâtiment Paul-Henri Spaak (surnommé le *Caprice des Dieux*).

→ N'est-il pas préférable d'attendre la fin de ce chantier lourd, qui endommagera inévitablement le nouvel aménagement de la rue ?

L'AQL se demande par ailleurs comment envisager dès aujourd'hui l'accès à un chantier pharaonique qu'il s'agisse d'une rénovation lourde ou d'une démolition/reconstruction avec un piétonnier installé juste au droit du bâtiment de l'hémicycle ?

### **3. REHAUSSEMENT DE LA CHAUSSÉE AU NIVEAU DU TROTTOIR**

Si la rue est interdite aux véhicules motorisés, elle reste accessible aux vélos, trottinettes, etc.

L'absence de marquage clair entre la chaussée et les (anciens) trottoirs, empruntés par les piétons, risque de créer des conflits entre les différents usagers de la rue comme c'est désormais le cas dans d'autres zones piétonnisées à Bruxelles .

→ Ne peut-on conserver cet élément structurant dans l'aménagement futur ?

## **DEMANDE PRIORITAIRE**

- **L'AQL réitère sa demande d'une étude de mobilité approfondie du Quartier européen.**

## **ALTERNATIVES**

- Limitation de la fermeture à la circulation aux jours de réunions, comme c'était le cas avant 2016 : un dispositif qui ne paraît pas avoir connu de faille de nature à justifier la fermeture de la rue Wiertz.
- Système de chicanes ou de casse-vitesses, propres à assurer la sécurité, sans pour autant empêcher le passage.