

Avis d'Inter-Environnement Bruxelles

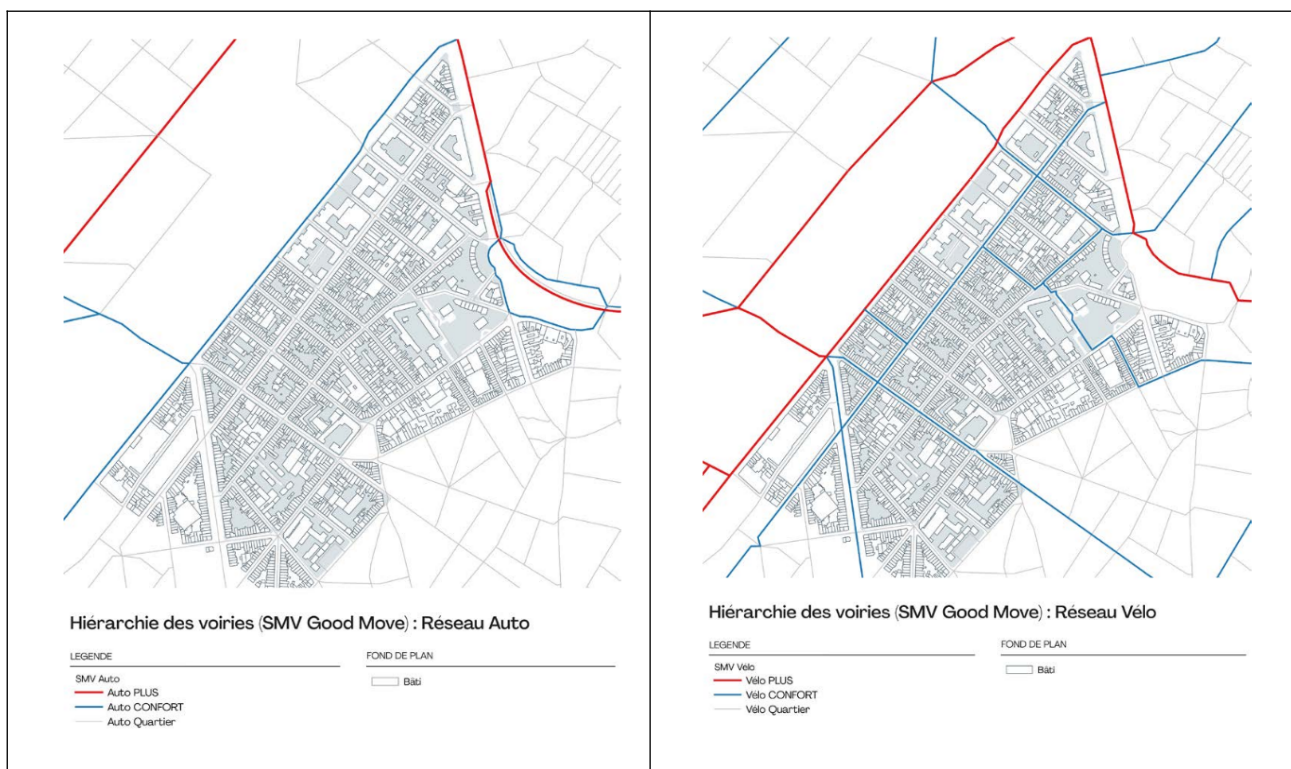
Enquête publique sur le projet de réaménagement des rues Mérode, Féron et Claes

23/12/2025

Un dossier mis à l'enquête incomplet

Le présent projet s'inscrit dans le processus du Contrat de Quartier Durable Midi et vise plus précisément le Point 3.2 du programme en déclinant le principe de Superblocs de Barcelone sur quelques îlots : mini superblocs. La note explicative qui accompagne le dossier reconnaît qu'il s'agit d'une mise en œuvre complexe qui nécessite d'éviter des reports indésirables. Elle fait référence à des études mais celles-ci ne sont pas jointes au dossier soumis à l'enquête publique. Le CQ prévoyait une étude paysagère dont on ne trouve nulle trace dans le dossier. De façon générale, aucune étude d'incidences environnementale n'est jointe au dossier, ce qui, selon nous, porte atteinte à la légalité de la procédure d'enquête publique. **Pour IEB, le dossier devrait être remis à l'enquête publique accompagné d'une étude d'impact environnemental en bonne et due forme.**

Le projet n'est pas conforme à la hiérarchie Good Move



La note explicative (p. 28) présente la rue de Mérode comme un axe de circulation « secondaire » (au contraire de la rue Féron désignée comme « apaisé » ou « de desserte ») or, cette hiérarchisation remonte au vieux plan Iris II. Selon Good Move, la rue de Mérode qui était une voie inter-quartier est désormais destinées uniquement à l'accessibilité locale (niveau « quartier »), tout comme la rue Féron. Or le projet crée une différence de traitement très conséquente entre la rue de Mérode, d'une part, et les rues Féron et Claes, d'autre part. Le programme prévoit en effet un réaménagement conséquent des rues Féron et Claes pour en faire des rues apaisées, alors que seuls des aménagements ponctuels sont prévus pour la rue de Mérode, au devant de certains équipements (la section devant l'actuelle Maison de l'emploi (n°143), la future crèche communale néerlandophone, les Ateliers du Midi n° 54).

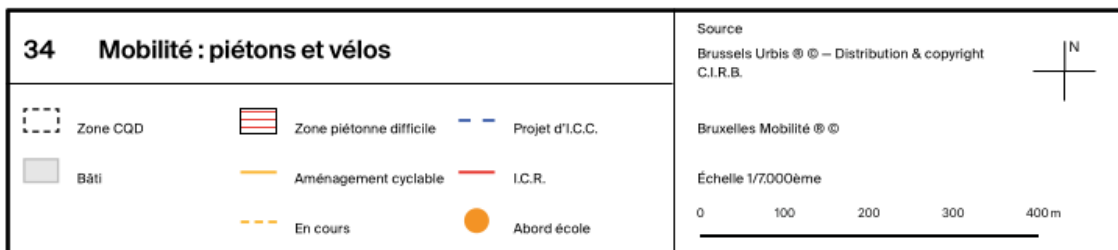
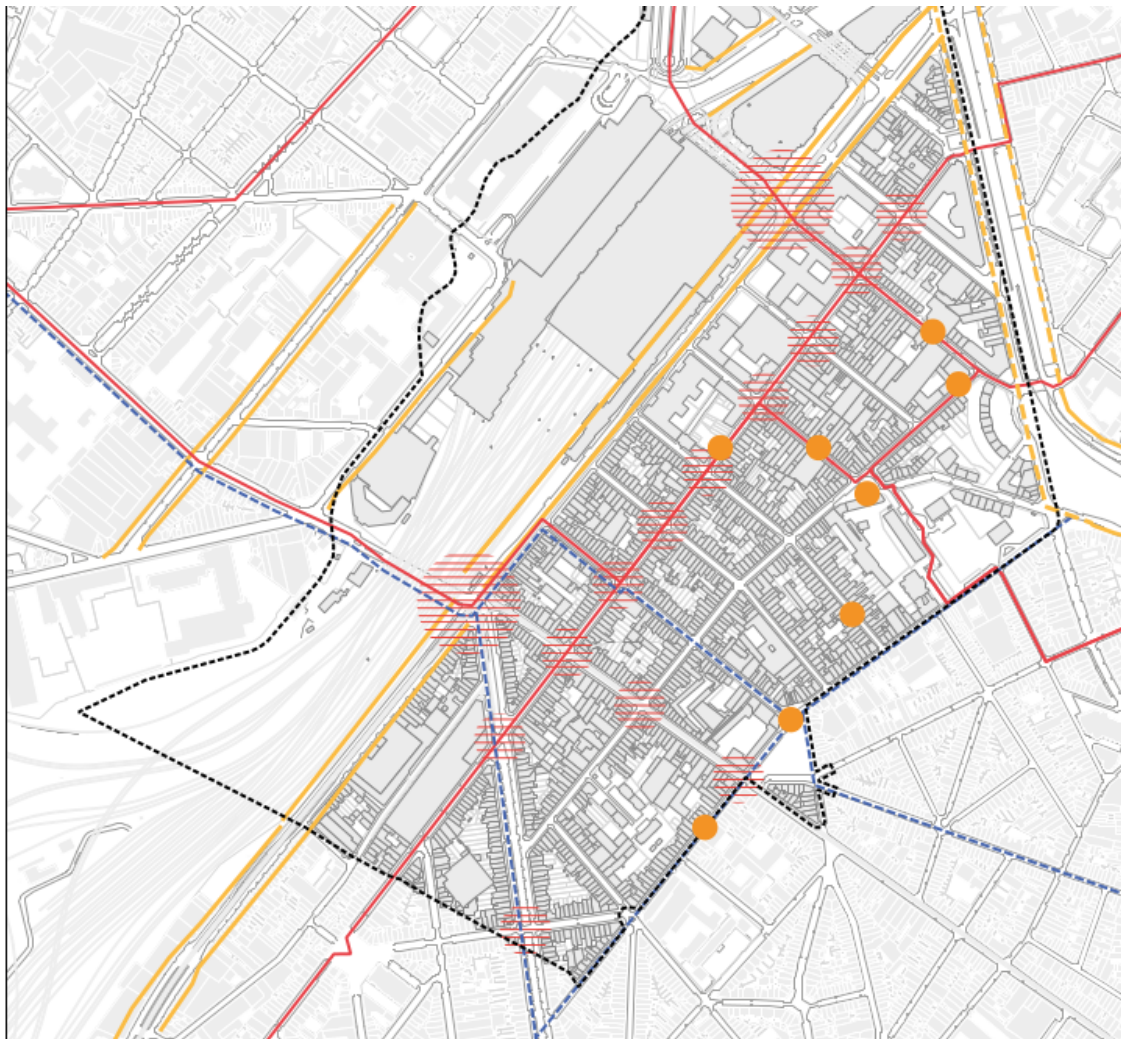
La note explicative reconnaît pourtant que la rue de Mérode est marquée par un fort trafic de transit (en déstagement de l'avenue Fonsny), qui impacte la qualité des usages et son habitabilité et qu'elle est marquée par une insécurité routière assez problématique, surtout aux carrefours avec les rues perpendiculaires. La note fait référence aux comptages réalisés par Bruxelles Mobilité en 2023 pour mesurer le trafic sur les rues Féron et Claes, mais aucun comptage n'est fourni au sujet de la rue de Mérode. Signalons, au sujet des comptages, qu'il n'y a pas d'analyse réalisée le dimanche alors qu'il s'agit d'un jour d'activité très particulier, lorsque le marché du Midi s'installe et implique une forte affluence et une réorganisation des circulations automobiles.

L'attention portée aux rues Féron et Claes sans régime équivalent pour la rue de Mérode transparaît également dans les ateliers participatifs. Ceux-ci ont été organisés pour consulter les habitants au sujet des réaménagements de la rue Emile Féron (3) et de la rue Joseph Claes (1) mais aucun atelier n'a été prévu pour la rue de Mérode. Pourtant le programme du CQ prévoyait un processus participatif afin de préciser la nature des interventions sur les sections réaménagées, et pour l'amélioration de la sécurité routière, non seulement pour la rue Féron mais également pour la rue de Mérode.

Or la réorganisation de ces axes ne peut se penser nulle sans l'autre. Le diagnostic du CQ Midi (p. 137) relayait ce témoignage d'une habitante de la rue de Mérode « Le quartier est rongé par la voiture. Des voitures, il y en a partout. Pour les piétons et cyclistes certains axes sont dangereux, notamment rue de Mérode où le trafic est continu. » Le diagnostic poursuit (p. 141) : « La pression est particulièrement forte en ce qui concerne le trafic automobile, avec des axes saturés, des trajets de percolation de trafic de transit au sein du quartier, et une offre insuffisante en stationnement. » Le RIE du CQ Midi (p. 40), signale que dès que Fonsny est saturé, du trafic de transit est observable au sein du quartier, notamment sur les rues de Mérode, Emile Féron et la rue d'Angleterre. Briser le trafic de transit sur la rue Féron, ce qui est légitime, générera inévitablement un report de trafic sur la rue de Mérode, qui elle est maintenue en circulation à double sens sur toute sa longueur. Cet impact, comme dit plus haut, n'est pas analysé.

Le croisement avec la petite ceinture, les carrefours rue de Mérode, rue Théodore Verhaegen sont identifiées comme des zones piétonnes particulièrement difficiles de par leur manque de confort et leur dangerosité lorsque le trafic est important (voir carte ci-dessous).

L'avenue Fonsny étant très accidentogène pour les vélos (Fonsny est une ZACA : zones à concentration d'accidents), les cyclistes ont tendance à se rabattre sur la rue de Mérode qui est reprise en niveau « confort » pour les cyclistes mais les aménagements prévus, par leurs conséquences indirectes, vont réduire le confort pour les cyclistes.

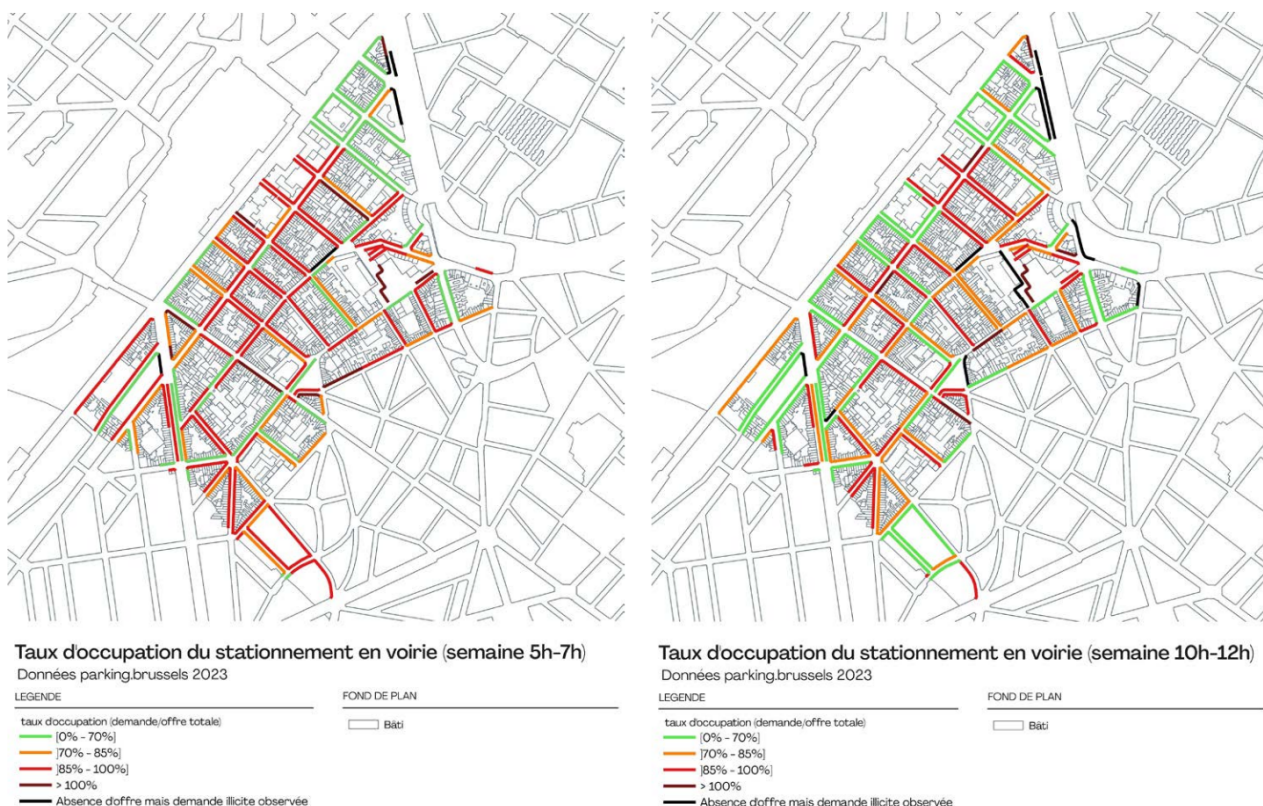


En résumé, pour IEB, prévoir des aménagements d'apaisement louables sur les rues Féron et Claes, sans prévoir une réflexion plus poussée sur les conséquences et les aménagements nécessaires sur la rue de Mérode, ne respecte pas le principe de hiérarchie des voiries du Plan Good MMovequi met les trois rues sur la même hiérarchie. Ces aménagements génèrent un report de nuisances non mesuré sur la rue de Mérode.

Des conséquences de suppression de stationnement mal mesurées

La note explicative considère (p. 26) que la question du stationnement est une des questions les plus sensibles même si le taux de motorisation est faible dans le quartier (32 % - 2064 véhicules pour 6390 ménages - chiffres du monitoring des quartiers, l'un des plus bas de Bruxelles) car, malgré ce taux très bas et une bonne desserte en TC, il n'y a pas suffisamment d'espace pour le stationnement dans le quartier en raison de sa densité très élevée et d'un nombre important d'activités économiques (note explicative p. 34). Comme l'indique le diagnostic du CQ Midi, le périmètre est

très densément bâti et habité. Certaines zones du périmètre (secteurs Régie et Danemark) sont parmi les plus denses de la Région. Après Saint-Josse, Saint-Gilles est la commune la plus densément peuplée à l'échelle régionale (19.892,33 habitants/km2 contre moyenne régionale de 7.440 habitants/km2).



Le projet prévoit pour les rues Emile Féron et Joseph Claes, une offre raisonnée et modulable de stationnement et, pour les placettes, une suppression quasi totale du stationnement pour garantir la sécurité des piétons et restituer de l'espace aux parvis des institutions.

Ainsi, la note explicative affiche une suppression de 109 places de parking sur les rues Féron et Claes :

PROPOSITION	EXISTANTS	CONSERVÉS	SUPPRIMÉS
FÉRON	126	44	82
CLAES	45	18	27
TOTAL	171	62	109

Dans les placettes, la suppression de tous les emplacements réglementés, avec maintien des emplacements réservés (livraisons, bus, etc.) se traduit par la suppression de :

- 12 emplacements réglementés rue Fernand Bernier
 - 11 rue d'Angleterre
 - 13 rue de Mérode
 - 4 rue de Hollande
- soit un total de 40 places.

Au total, ce sont donc 149 places qui sont supprimées. La note explicative en déduit qu'à l'échelle du périmètre de 500 m autour du site d'intervention, cela représenterait une réduction de seulement 2,6 % de l'offre globale (sur un total de 5.445 emplacements EVP hors accès carrossables). Cette conclusion minimise celle du RIE du CQ Midi (p. 88) qui signalait que la suppression des 150 places de stationnement dans le quartier (sur plus de 1800 places au total) provoquerait une réduction de 10% des places, laquelle serait impactante pour la population locale dans ce quartier très dense. Ici encore, le report de stationnement sur la rue de Mérode, déjà quasi saturée, n'est pas analysé.

Certes des pistes de compensation hors-voirie existantes peuvent être envisagées mais celles-ci sont insuffisamment étayées. D'importants projets immobiliers sont en cours dans le quartier et ceux-ci sous-estiment systématiquement le nombre d'emplacements de parking, à commencer par le projet de siège SNCB qui ne prévoit que 40 places de parking et donc une carence annoncée de 240 places de stationnement. **Pour IEB, au vu de la densité du quartier et de la saturation déjà existante des places de stationnement (malgré la faible taux de motorisation des habitants), il importe d'analyser plus finement les possibilités et l'impact de la suppression de places de stationnement.**

Interrogations sur les espaces partagés et l'écoulement des eaux

Les aménagements de plein-pied de façade à façade, en vue d'organiser des espaces partagés et des zones de rencontre sont séduisants sur papier mais pas toujours opérationnels dans les faits, voire accidentogène dans un milieu dense urbain. Un rapport de force risque de s'installer entre les usagers, sans favoriser la rencontre voulue. Les chicanes n'y feront rien, surtout depuis qu'on assiste à la circulation de plus en plus conséquente de trottinettes et de vélos électriques au déplacement « trop » rapide et sinueux. Le mélange de piétons et de deux-roues sera tantôt source de danger pour les piétons, tantôt d'inconfort pour les deux roues qui devront se rabattre sur une rue de Mérode, entre-temps, devenue plus accidentogène en raison des nouveaux aménagements des rues Féron et Mérode.

Par ailleurs, l'enjeu de l'écoulement des eaux dans un milieu urbain dense et imperméable (98.07% du périmètre d'intervention est imperméabilisé) est pertinent, pourquoi ne l'envisager que pour les rues Féron et Claes et pas pour la rue de Mérode, qui est certes en aval de la rue Féron mais doit faire face à des problèmes similaires de risque d'inondation, une fois de plus, non analysés.

L'absence de réflexion sur les valeurs foncières

Dans tous ces projets de réaménagements, il y a toujours un angle mort pourtant soulevé dans le cadre des ateliers participatifs : « Un sentiment de gentrification est présent pour beaucoup de résidents, mis en évidence par les protestations contre la tour du PAD et de la SNCB à Fonsny. La génération des résidents établis, en particulier ceux qui se souviennent des émeutes des années 1990, se trouve dans une situation contradictoire : ils attendent depuis des années que le quartier change, mais ils peuvent aussi être très inquiets face à un changement qui pourrait modifier leur mode de vie. Le changement qui se produit maintenant devrait inclure ces résidents et ne pas les isoler. Cette inquiétude est ressortie dans le cadre des ateliers participatifs décrits dans la note explicative : 'Le projet pourra entraîner une augmentation des prix de l'immobilier, ce qui le rendra inabordable pour certains tout en encourageant un autre type de population à s'y installer. Le quartier est considéré comme populaire' (Note explicative p. 15).

IEB avait fait part d'une préoccupation similaire dans le cadre de la consultation sur le CQ Midi : les projets d'aménagement d'espaces publics non combinés avec des modes de régulation et une meilleure maîtrise du foncier ont pour conséquence de mettre en danger un ensemble de fonctions

essentielles. Le quartier Midi est une porte d'entrée, un territoire d'accueil et de transit pour des populations immigrées, isolées et de jeunes ménages précarisées. Le diagnostic du CQ montrait que les quartiers concernés font partie des plus pauvres de la commune et de la Région (p. 99), avec un taux de chômage élevé avec 2/3 des chômeurs de longue durée. 85 % des locataires de tours Jacques Franck sont sans revenu lié au travail, plus de la moitié de la population du périmètre dispose d'un revenu d'intégration sociale (RIS).

Ces populations trouvent encore dans ces quartiers un ensemble de ressources dont des logements à des prix inférieurs à ceux d'autres quartiers, des réseaux de solidarité issus de vagues migratoires, un tissu commercial encore abordable et diversifié ethniquement, des soutiens associatifs, etc. Si les loyers dans le bas de Saint Gilles grimpent inexorablement, la grille des loyers de la Région montre que le montant moyen des loyers reste nettement moins élevés dans le bas que la haut de Saint Gilles. Une différence existe déjà entre la rue de Mérode et la rue Féron. La dynamique immobilière en cours et le manque de maîtrise foncière dans le périmètre peut faire craindre une poursuite du différentiel entre ces deux rues.

Rappelons que la commune de Saint-Gilles ne compte que 4 % de logements sociaux, ce qui en l'état lui donne peu de maîtrise sur les loyers pratiqués alors que près de 80 % de ses habitants sont locataires. La commune de Saint Gilles est déjà connue pour le rôle très actif de son CPAS pour lutter contre les expulsions, elle pourrait devenir aussi une commune pilote pour la régulation des loyers et tenter de mettre en place une politique proactive à cet égard : création d'un guichet logement pour les locataires en vue de les aider saisir la CPL en cas de loyer trop élevé, socialisation des loyers du parc communal de logements, réquisition des logements vides en vue de rénovation et remise sur le marché à tarif social.

Claire Scohier
Inter-Environnement Bruxelles
Le 23 décembre 2025