



Au Collège du Bourgmestre et Échevin-e-s de la commune de Saint-Gilles

Place Maurice Van Meenen 39

1060 Saint-Gilles

Objet : Avis d'Avello et du Fietzersbond concernant l'enquête publique relative au réaménagement des rues Émile Féron et Joseph Claes, ainsi que des abords d'écoles et d'équipements publics du quartier Midi (13/PFD/2002924)

Bruxelles, le 23 décembre 2025

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Échevin-e-s,
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission de concertation,

Avello et le Fietzersbond ont pris connaissance du projet de réaménagement des rues Émile Féron et Joseph Claes, ainsi que des abords d'écoles et d'équipements publics du quartier Midi.

Ce projet présente une réelle **opportunité pour rééquilibrer le partage de l'espace public**, en luttant contre l'imperméabilité des sols et le manque d'espaces verts tout en offrant plus d'espace de vie aux citoyens et citoyennes.

De surcroît, le projet offre aux personnes se déplaçant à vélo une opportunité unique pour une répartition plus équitable de l'espace public conformément au principe STOP. Plusieurs Itinéraires Cyclables Régionaux (1, 9 et SZ) passent sur une partie du projet. En plus de sécuriser des tronçons de ces itinéraires, le futur aménagement offrira aux personnes à vélo, principalement celles qui se sentent le moins à l'aise, **la possibilité de circuler sur un axe apaisé et protégé de la circulation dense de l'avenue Fonsny et de la rue de Mérode.**

La Spécialisation Modale des Voiries des différentes rues du projet n'implique pas la nécessité d'avoir une infrastructure cyclable séparée du trafic. Cependant, **la future zone de rencontre, ainsi que les dévoiements (chicanes) prévus, devraient offrir un itinéraire cyclable sécurisé**, à condition que les règles prévues dans le code de la route y soient respectées.

Nos deux associations applaudissent l'effort fourni pour offrir plus de confort et de sécurité aux piétons en particulier, et aux mobilités douces en général. Elles pointent néanmoins certaines situations dangereuses **et aimeraient nourrir le projet avec quelques remarques supplémentaires.**

Avello et le Fietzersbond demandent donc à la commission de concertation de reconnaître la valeur ajoutée du projet, tout en plaidant pour des améliorations afin de maximiser les bénéfices pour les cyclistes.

Remarques

Circulation

La mise en « zone de rencontre » d'une grande partie du périmètre du projet est une avancée pour apaiser le trafic et ainsi permettre aux citoyen·nes de s'approprier l'espace public. Cependant, **les nombreuses zones de rencontres sur le territoire de la Région montrent qu'atteindre les objectifs d'une telle zone peut être difficiles**, à savoir :

1. Vitesse limitée à **20 km/h** ;
2. **Priorité aux piétons et aux usagers plus vulnérables.**

Les **dévoiements (chicanes) créés permettront très certainement d'inciter chacun·e à réduire sa vitesse**, et **l'aménagement en plain-pied pourrait inviter les personnes à pied à utiliser l'entièreté de la voirie**. Cependant, nous demandons à la commune de veiller au respect des règles citées ci-dessus pour garantir la réussite du projet.

La réussite du projet dépendra aussi de la capacité à réduire le trafic de transit. Trafic souvent plus pressé, et donc moins enclin à respecter les limitations de vitesse et les règles en vigueur. Cela est d'autant plus important pour sécuriser l'arrivée des enfants dans les différentes écoles du quartier Midi. **Avello et le Fietzersbond craignent que du trafic de transit puisse arriver depuis la rue Joseph Claes jusqu'à la porte de Hal en empruntant la rue Émile Féron**. L'arrivée à la porte de Hal se faisant par un feu de circulation, les **remontées de files pourraient être importantes dans la rue Émile Féron**. Ceci mettrait la réussite du projet en péril. Nos associations demandent donc de réétudier cette situation.

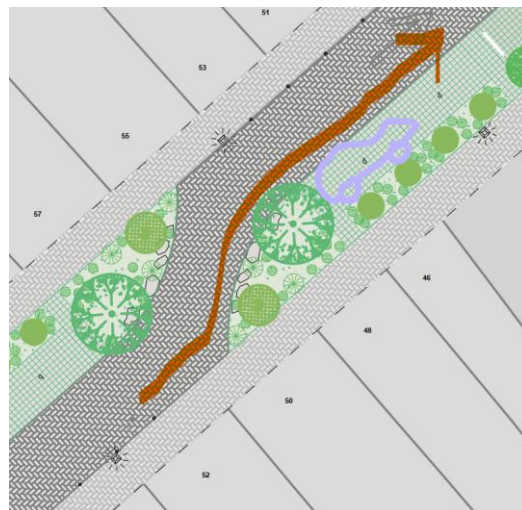
Pour les personnes à vélo, bien qu'aucun aménagement à proprement parlé ne soit prévu, le projet permet d'offrir un endroit avec une circulation apaisée. Pour les personnes moins à l'aise à vélo, c'est une avancée. Cependant, **Avello et le Fietzersbond demandent qu'un marquage au sol (bande cyclable suggérée) soit rajouté**, en priorité pour le sens inverse de la circulation automobile. Cela a pour but d'inviter les personnes à vélo à ne pas circuler trop près des voitures stationnées, ni trop près du bord de la chaussée, pour éviter le filet d'eau et les nombreux potelets (voir point *obstacles* ci-dessous). Nos associations appellent l'utilisation de **double chevron sur les ICR**.

Le caractère étroit des placettes est très positif pour apaiser le trafic. Cependant, Avello et le Fietzersbond dénoncent qu'elles sont **trop étroites, en particulier celle de la rue d'Angleterre** qui compte un important trafic routier et autobus. La largeur prévue de la chaussée carrossable y est de 3,75 m, sans information si cela comprend les filets d'eau ou non. En se fiant aux largeurs prescrites dans le Vademecum vélo n°1 (les contresens cyclables, page 22), il faut compter que les bus roulent à 30 cm du bord de la chaussée, que ces derniers font 250 cm de large et qu'une personne à vélo circulant dans le sens inverse s'écarte de 50 cm du bus, il reste $(375 - 30 - 250 - 50 =)$ **45 cm de largeur pour circuler en sens inverse de la circulation**. C'est tout simplement impossible pour les personnes à vélo d'y rouler de manière sécurisée en contre-sens. Tout en respectant le principe STOP et la Spécialisation Modale de la Voirie à cet endroit, **nos associations demandent de réétudier les plans afin de garantir une circulation sécurisée pour toutes et tous**.

Chicanes/dévoiements

L'aménagement de la chaussée, qui présente des chicanes, permettra très certainement de réduire les vitesses, Avello et le Fietzersbond s'en réjouissent.

Cependant, nous aimerions attirer votre attention sur les **potentiels masques de visibilité** que cela pourrait entraîner, surtout pour les personnes à vélo qui circulent dans les sens du trafic motorisé. Effectivement, les cyclistes seront d'abord visibles dans le rétroviseur intérieur, mais potentiellement **caché par la végétation, avant de se déporter, en suivant la chicane**, pour être visible depuis le rétroviseur extérieur gauche des voitures stationnées. Les **risques d'emportierage dans le sens de la circulation** sont plus importants que dans le sens inverse de la circulation.

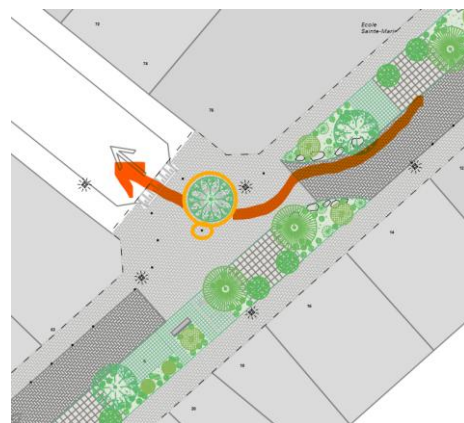
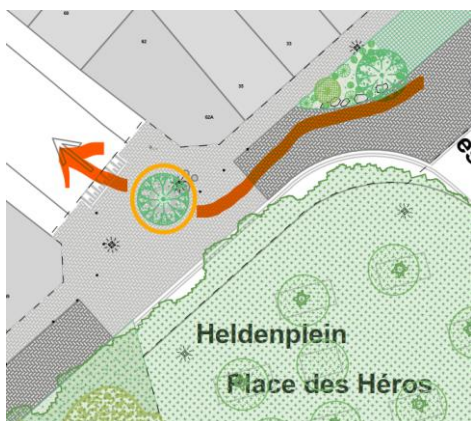


C'est pourquoi nous demandons de bien vouloir examiner la végétation choisie en début de chicanes, derrière la première place de stationnement. Comme illustré sur l'image ci-dessous (devant le numéro 48 de la rue Émile Féron), les personnes à vélo (flèche rouge) qui circulent à droite de la chaussée dans le sens de circulation seront potentiellement cachés par la végétation, avant de surgir le long des voitures garées.

Carrefours/connexions

Plusieurs entrées et sorties du périmètre du projet, ainsi que des carrefours poseront des problèmes pour les personnes à vélo :

1. Pour les personnes **venant de la porte de Hal**, et souhaitant rejoindre la rue Émile Féron, doivent emprunter la piste cyclable marquée en contre-sens du trafic automobile avant de tourner à gauche vers Émile Féron. Aujourd'hui, cette **piste cyclable est souvent utilisée comme seconde bande de circulation par les personnes en voiture**. Avello et le Fietzersbond déplorent que ce tronçon ne soit pas inclus dans le périmètre du projet. **Nos associations demandent à la commune de Saint-Gilles de réfléchir à la sécurisation de cet endroit**, afin de garantir la sécurité des personnes à vélo.
2. À différents endroits du projet, les personnes à vélo sortant **d'une rue en Sens Unique Limité (SUL)** n'ont pas été pris en compte dans les cheminements ou la signalisation :
 - a. Les personnes à vélo circulant sur Émile Féron et voulant tourner à droite dans la rue de Hollande ont **un potelet et un arbre dans leur cheminement** ;



- b. Les personnes à vélo circulant sur Émile Féron et voulant tourner à droite dans la rue de Suède ont **un arbre dans leur cheminement** ;

- c. Dans le carrefour entre Émile Féron et Joseph Claes, des **potelets** sont dans le **cheminement** des vélos venant du nord-est et **un arbre est dans le chemin** des personnes à vélo venant du sud-ouest ;
- d. La situation est similaire dans le carrefour entre les rues Émile Féron et de Danemark, les **deux arbres sont dans les cheminements cyclables** ;



e. Les personnes sortant d'Émile Féron en SUL depuis la partie sud du projet vers la rue Théodore Verhaegen n'ont pas la priorité. **Avello et le Fietzersbond demandent que des dents de requin soient marquées au sol et que la signalisation adéquate soit incluse.** Cela afin d'indiquer la présence de vélos qui sortent de cette voirie ;

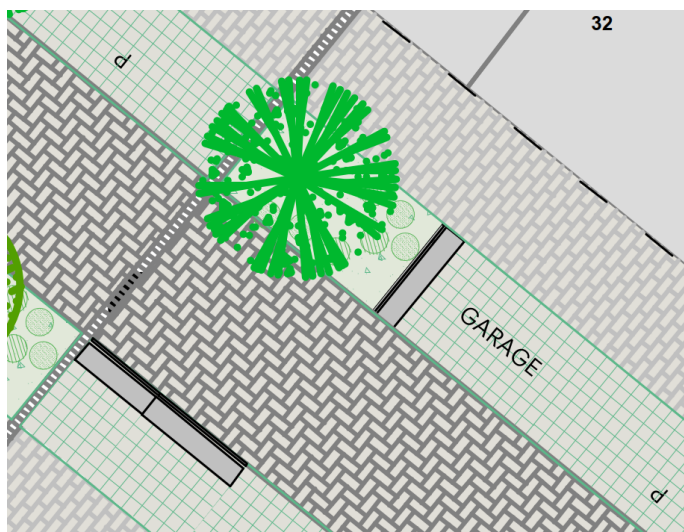
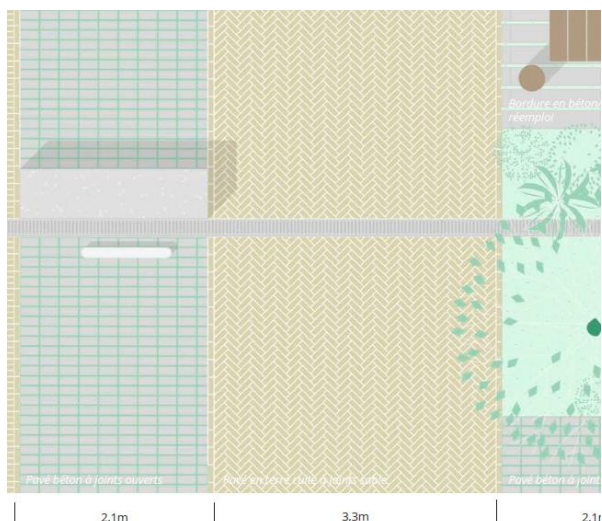
- f. Les personnes à vélo sortant du SUL de la rue Émile Féron vers l'avenue du Roi auront bien la priorité sur la circulation. Il faut clairement **indiquer la présence de vélos qui sortent de ce SUL afin de garantir leur sécurité.**

Obstacles

Avello et le Fietzersbond attirent votre attention sur les **plusieurs obstacles – potentiellement dangereux** – qui se trouvent dans le cheminement des personnes à vélo :

1. Le projet étant en plain-pied, les trottoirs sont protégés à l'aide de **potelets** sur l'ensemble du projet. Bien que nécessaires pour les protéger les personnes à pied, nos associations craignent qu'ils ne soient **pas visibles pour les personnes à vélo lorsqu'il fait sombre**. Nous demandons donc de clairement **signaler leur présence à l'aide d'autocollants réfléchissants**. Nous comprenons l'attrait de vouloir les fondre dans le paysage, mais nous insistons sur le risque d'accident que ces potelets peuvent engendrer.
2. Les différentes **barrières de protection** utilisées sur certaines placettes (comme rue d'Angleterre ou devant l'école Balder) **réduisent la largeur utilisable de la chaussée**. C'est particulièrement dangereux pour les cyclistes qui n'osent pas prendre leur place dans la circulation et qui longent le bord droit de la chaussée.
3. Des **blocs de béton faisant office de banc** se retrouvent à plusieurs endroits du projet le long des cheminements cyclables. Comme décrit à la page 51 de la note explication, ces « **bancs sont robustes** » et à **bords saillants**. Les deux images ci-dessous (de la rue Joseph Claes) illustrent clairement les dangers :
 - a. Les bords saillants d'un bloc de béton ne sont pas adaptés le long de cheminements cyclables ;
 - b. Ces blocs réduisent la largeur utilisable de la chaussée. Sachant que largeur, sur cette rue en particulier, n'est que de 3,3 m, les personnes circulant à vélo en contre-sens de la circulation motorisée devront prendre des risques inconsidérés en longeant ces blocs.

Nos associations demandent donc de réétudier leur utilisation et leur géométrie.



4. Nous n'avons malheureusement pas été en mesure de savoir avec précision la **hauteur des rainures des filets d'eau**. Cependant, nous attirons votre attention sur le fait que celles-ci **peuvent constituer un danger réel pour les personnes à vélo**. Surtout sur certains passages plus étroits du projet.

Revêtement

Les pavés en terre cuite à joint sablé choisis pour la partie carrossable de la voirie pourront aider à apaiser le trafic, en insistant sur le caractère piéton de l'aménagement. Cependant, sur des axes au trafic dense et lourd, comme sur les placettes des rues d'Angleterre et de Mérode, **les pavés risquent de se déchausser**. Pour les personnes à vélo, il sera dangereux d'heurter ces pavés déchaussés, ou de rouler sur les trous ainsi formés dans la chaussée. **Nos associations demandent de réétudier leur emploi sur les tronçons au trafic lourd et dense.**

Arceaux vélos

En prenant connaissance de la note explicative ainsi que des plans d'implantation, on comprend la **volonté d'inclure des arceaux vélos** à différents endroits du projet, pour tous types de vélo (vélo cargo, longtails, ...) et rectangulaires (nous conseillons cependant d'adoucir leurs bords), **Avello et le Fietzersbond s'en réjouissent. Par contre, nous n'avons pas été en mesure de trouver le nombre précis d'arceaux prévus.**

Nous demandons donc d'être informé du nombre d'arceaux, de box vélo et d'éventuelles pistes pour des locaux vélos prévus dans le projet. Nous insistons sur l'importance d'en avoir en nombre suffisant, en particulier autour des écoles et des différents centres d'intérêt. Le vol de vélo – et son stationnement – est un obstacle important à la pratique du vélo en Région de Bruxelles-Capitale.

Conclusion

Avello et le Fietzersbond soutiennent le projet de réaménagement des rues Émile Féron et Joseph Claes, ainsi que des abords d'écoles et d'équipements publics du quartier Midi, qui veut apaiser et perméabiliser le quartier. Nous soutenons la mise en zone de rencontre de la rue Émile Féron.

Comme détaillé dans nos remarques, nos associations pointent certaines situations dangereuses : potelets, filets d'eau, carrefours, sorties de SUL, ... **Notre demande est donc d'étudier ces différents aspects afin de peaufiner les plans** et garantir le bon fonctionnement de l'aménagement proposé.

Nous vous remercions de prendre en compte ces remarques pour la finalisation du projet. Par ailleurs, nous demandons qu'un·e représentant·e de notre association puisse être entendu·e lors de la commission de concertation.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevin·e·s, Mesdames et Messieurs les membres de la commission de concertation, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour Avello, Oscar Curtil

A stylized, handwritten signature in black ink, featuring a large, looping 'O' and a series of connected, fluid strokes.

Pour le Fietzersbond, Thomas Deweer

A handwritten signature in black ink, consisting of a long, horizontal, wavy line followed by a small, distinct mark.