

## Conseil communal du 26/2/2026 – Question orale Gemeenteraad van 26/2/2026 – Mondeling vraag

**Monsieur Assila:** Monsieur le Bourgmestre, Madame l'échevine de la mobilité. La Presse a récemment annoncé la prochaine interruption des trams quatre et dix. Cela vient s'ajouter à l'interruption du tram quatre-vingt-un, qui est interrompu en raison du chantier de la rue Moris et des chantiers Barrières, et ne monte désormais plus à la rue Théodore Verhaegen. Or, ce tram est indispensable à de nombreux Saint-Gillois qui l'utilisent comme funiculaire. L'interruption des trams quatre et dix va couper nos habitants de la connexion vers Uccle et vers le centre-ville. Pourriez-vous nous dire primo, quand la STIB a-t-elle prévenu la commune de cette interruption ? Secundo, quelles sont vos intentions à ce sujet ? Troisièmement, quelle solution a été demandée à la STIB pour garantir la mobilité des habitants de Saint-Gilles ? Quatrièmement, quelles sont les conséquences pour Saint-Gilles dans l'annonce par le nouveau gouvernement bruxellois de la suspension du chantier du métro trois. Merci.

**Madame la Présidente :** Merci. Madame Ledroit.

**Madame Ledroit:** Oui. Merci. Donc, ceux qui prennent le savent, le tram quatre-vingt-un, il est déjà très problématique. Euh, il est tout le temps bloqué, mais là, il est carrément supprimé sur toute la rue Verhaegen pendant tout 2026. Mais cette rue, elle est longue, elle est pentue et donc le tram, il aide pleins de gens à remonter cette rue. Euh donc ils demandent une alternative d'urgence. Et ils ont raison, en particulier pour ceux qui sont à mobilité réduite, qui ont des enfants, qui sont chargés. Et en plus de ça, les lignes de métro, enfin de pré-métro, d'ailleurs, quatre et dix, qui desservent la commune vont être aussi interrompues pendant un an à partir de fin avril. Ca coupe l'accès au centre-ville et évidemment l'impact est énorme pour notre population, les travailleurs, les familles du sud de Bruxelles et pas que Saint-Gilles d'ailleurs. Donc ce n'est pas acceptable de laisser les gens, tout le monde sans alternative. Et on se demande un peu à quoi joue la STIB, parce que d'un côté, on met fin...à quoi joue la STIB, enfin à quoi on joue en général, d'un côté on met la pression sur les gens qui utilisent une voiture, on leur met des amendes, mais de l'autre, on n'offre pas d'alternative digne de ce nom quand il y a des travaux et on laisse les gens se débrouiller. Donc ce n'est pas ok. Et on a de cesse de le répéter, le développement d'un transport public, ça devrait être une priorité pour une mobilité équitable et qui offre une vraie alternative à la voiture. Donc, on a deux questions.

La commune, elle a eu un entretien avec la STIB il y a deux semaines. Euh qu'est-ce que vous avez défendu et quelle a été la réponse de la STIB? Et du coup, pour les alternatives quelle navette, combien de places, à quelle fréquence, Quel trajet? Voilà. Merci.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup. Madame Morenville.

**Madame Morenville:** Merci pour vos questions et je ferai donc une même réponse pour les deux questions, et j'espère, Madame la Présidente, que je pourrais avoir un petit peu plus de temps de parole que pour une réponse à une seule question, parce qu'il y a pas mal à développer sur les alternatives. Alors je vais scinder les problématiques en deux parties. D'abord l'interruption des trams quatre-vingt-un et nonante-sept, ensuite l'interruption des trams quatre et dix. Les trams quatre-vingt-un et nonante-sept sont arrêtés maintenant depuis plusieurs mois. D'abord pour les travaux à Forest à Neerstalle pour le nonante-sept et les travaux rue du Bailli à Ixelles, qui sont maintenant terminés. Ensuite, les travaux rue Mori/Bréart et maintenant les travaux Parc Barrière. Alors la STIB a heureusement groupé tous ces travaux sur les deux ans maintenant en même temps pour ne pas avoir des interruptions étalées sur plusieurs années, parce qu'on aurait fait des renouvellements de rails, mais aussi des réaménagements. Ça aurait pu être étalé sur plusieurs années, ce qui permet d'avoir, c'est embêtant pendant deux ans, mais on aurait pu avoir une interruption pendant plusieurs années. Et comme ça concernait les mêmes trajets, ils ont tout regroupé en un. Et donc le quatre-vingt-un et nonante-sept vont reprendre leurs trajets habituels à partir de la mi 2027, ils sont remplacés en attendant par le bus nonante-six, pour le moment, entre Barrière et Bailli. Pour ce qui concerne le tronçon entre Midi et Barrière qui était jusqu'ici desservi encore par le quatre-vingt-un jusqu'au mois de janvier, la STIB, pour ses futurs travaux à la barrière, a dû retirer les caténaires qui se trouvaient à la barrière. Et donc le tour que faisait le quatre-vingt-un à la barrière pour repartir sur Verhaegen n'est plus possible puisqu'il n'y a plus de caténaire. Et donc on a demandé évidemment à la STIB de remplacer ce tronçon par un T-bus. Aussi bien moi, comme Echevine de la mobilité que notre Bourgmestre, il nous en touchera un mot, avons grandement insisté auprès de la STIB, à la fois par courrier, par téléphone et par une convocation à la STIB, au collège que vous avez évoqué il y a deux semaines, et nous venons d'avoir la nouvelle qui vous sera diffusée plus tard par la STIB qui communiquera dessus. Mais on a eu la STIB a fait en fait une réunion spécifique sur le tram quatre-vingt-un, et on peut donc vous annoncer aujourd'hui que le bus nonante-six, qui partait de la barrière jusqu'à Trinité pour remplacer le 81, va aussi faire le trajet à partir de Midi qui était maintenant interrompu. Donc le nonante-six partira du Midi et fera le trajet rue Théodore Verhaegen Barrière. Il se fait que pendant le chantier Barrière Parc, au moment où il y aura sans doute à un moment, fin pas

sans doute, sûrement, il va y avoir une interruption, une phase où la rue Théodore Verhaegen sera partiellement fermée et le bus nonante six ne pourra plus passer par là. Mais donc il continuera bien à desservir la gare du Midi, mais il devra passer par le Parvis. Mais ce sera vraiment qu'un petit, qu'un petit moment. Voilà, ça c'est la bonne nouvelle, entre guillemets, dans l'interruption. Mais donc c'était quatre-vingt-un et nonante-sept, ça avait été bien prévu par la STIB, Bruxelles Mobilité, c'était bien prévu dans les travaux Parc Barrière. On ne peut évidemment pas réaménager l'avenue du Parc, la rue Moris, renouveler les rails sans à un moment donné couper ces trams. Et donc il y a un T-bus qui, euh, qui le remplace, même si ça, évidemment, n'a pas du tout la même, la même capacité qu'a le quatre-vingt-un, mais ils vont augmenter également la cadence des bus nonante-six. Mais disons que c'est un moindre mal par rapport à ce qu'on connaît maintenant. Alors, si on peut râler sur le fait que durant cette période, nos trajets en transports en commun vont se voir rallonger et subir ce qu'on appelle des ruptures de charge, c'est à dire qu'il va falloir plusieurs fois changer de bus là où on prenait qu'un seul tram, c'est pour pouvoir, après avoir de meilleurs transports en commun. Et cela peut paraître paradoxal, je l'admets, mais c'est justement parce que la STIB investit pour améliorer les transports en commun et donc offrir de vraies alternatives à la voiture qu'on doit subir momentanément ces désagréments. La rue Moris était le lieu de la région bruxelloise, où les trams perdaient le plus de temps à cause des voitures mal garées et de l'aménagement qui bloquait systématiquement une des plus grosses lignes de tram en surface à Bruxelles, qui est le quatre-vingt-un et ce ne sera plus le cas après le réaménagement de la rue Moris. Même chose pour la Barrière. C'est aussi un lieu où les trams et bus perdent du temps et où le placement des rails autour d'un rond-point s'usent le plus vite de toute la région bruxelloise. Il fallait, pour ces deux chantiers de toute façon, remplacer les rails devenus trop vétustes. Alors, pour ce qui concerne les trams quatre et dix, qui a été la grosse surprise d'il y a maintenant trois, quatre semaines, c'est tout autre chose. Et cela a été effectivement une surprise, à la fois pour que la commune de Saint-Gilles, mais aussi pour la commune de Forest et la commune d'Uccle, impactées par cette coupure du quatre et dix, la STIB n'a pas cru bon de prévenir les communes. Et donc nous l'avons appris pratiquement par hasard parce que ça a été mis à l'ordre du jour de la Commission régionale de mobilité. Et voyant cela, nous avons donc convoqué la STIB au Collège. On voulait déjà les voir pour le remplacement du quatre-vingt-un, mais donc on les a aussi vus. Alors, vous avez sans doute eu, comme tout le monde, le communiqué de presse de différentes associations qui est sorti entre-temps et qui dénonce en fait cette interruption, mais qui n'est pas tout à fait exact sur les raisons qui ont conduit la STIB à devoir interrompre les lignes quatre et dix et l'urgence des travaux. Je vous le résume parce qu'en fait c'est hyper technique et ça risque d'être trop long. Mais en gros, la dalle Bara qui se trouve à Bara donc doit être urgemment remplacée parce qu'elle n'est plus sécurisée et présente de nombreuses fissures. La STIB profite d'un trou qu'on appelle le trou de Stross, un nouveau mot qu'on a, qu'on a appris lors de la présentation de la STIB. C'est un trou de Stross

qui a été fait boulevard Jamar dans le cadre du métro trois, et qui va permettre en fait de faire les travaux pour remplacer cette dalle. Alors la STIB, dans les alternatives qu'elle avait pour remplacer cette date, soit elle profitait de ce trou qui est toujours ouvert pour le faire et pour amener tous les gravats des travaux, soit on rebouchait ce trou. On faisait l'aménagement du boulevard Jamar qui est bientôt prévu, soit on attendait dans cinq ans de la renouveler, mais avec une urgence pour le moment parce qu'il y a des fissures ou on ne sait pas si cette dalle va tenir. Et si on attend cinq ans, ça veut dire qu'il faudra recreuser un trou et ça va coûter beaucoup plus cher. Et une dévaluation, en fait, du fait de refaire un trou dans plusieurs mois ou dans plusieurs années et qui vaut plus ou moins à 16 millions d'euros. Donc, vous voyez tout de suite qu'en fait l'alternative n'en est pas vraiment une, parce que ça aurait nécessité, donc un coût supplémentaire de 16 millions d'euros et une interruption plus longue que celle qui est annoncée d'un an maintenant. Alors, la STIB souhaitait aussi profiter du fait que le quatre-vingt-un était interrompu pour Parc Barrière pour pouvoir faire continuer le quatre, et le dix et le quatre, donc le quatre et le dix quand ils viennent du Nord. Si vous êtes usager du quatre et dix, quand vous venez du Nord, il s'arrête en fait Gare du Midi en souterrain. Là maintenant, ils vont toujours s'arrêter tous les deux gare du Midi, mais sous la rue couverte, le dix va s'interrompre sous la rue couverte. Ça va être son terminus. Le quatre va partir de la rue couverte gare du Midi. Il va aller vers le Wiels, mais il ne va pas s'arrêter là. Le quatre va continuer vers Sud, mais à partir de la porte de Hal. Donc il repart de la porte de Hal, ce qui veut dire quand vous êtes à la gare du Midi, si vous voulez aller vers le sud, donc vers Uccle, vers Parvis Albert Horta, vous devez soit aller à pied du Midi vers la porte de Hal, soit prendre le 48, soit aller en souterrain prendre le métro pour une station de métro entre Midi et porte de Hal. Ça, c'est l'alternative. Donc le quatre continue bien, mais on n'aura donc plus qu'une ligne de tram au lieu de deux qui vont faire Parvis Horta Albert. Voilà. Alors la STIB, dans les alternatives qu'elle donne, et donc elle laisse cette ligne quatre, donc elle n'est pas interrompue complètement. Elle prolonge le bus trente-sept jusqu'à la gare du Midi au lieu d'Albert dans la situation actuelle via l'avenue Marie-Henriette et l'avenue du Roi et renforcera donc le bus quarante-huit, ce qui augmentera de facto la fréquence entre Albert et Midi et constitue une relativement bonne alternative supplémentaire pour les trois communes. Cet itinéraire a été choisi car il est le plus efficace entre Albert et Midi, et cela limite les déviations lors du chantier barrière. Le bus cinquante-deux, lui, sera temporairement pendant toute la durée du chantier, remplacé par le cinquante qui ira de Lot à la gare centrale via Bervoets et la Barrière. Cela créera une connexion directe entre Forest, une partie d'Uccle Saint-Gilles et le centre-ville via la porte de Hal. La connexion entre le centre de Forest et la gare du Midi restera assurée par le tram quatre-vingt-deux. A partir du 6 juin, le tram quatre-vingt-deux sera prolongé. C'est compliqué, hein ? Il va y avoir une communication de la STIB, rassurez-vous, je me doute que vous n'allez pas tout retenir, mais c'est pour vous expliquer les alternatives qui sont proposées, ce que la STIB nous a donné comme infos. Le tram quatre-vingt-deux sera prolongé au Dieweg, de

manière à offrir une connexion directe entre Uccle et la Gare du Midi en remplacement du quatre. Cela est possible à cette date grâce à la compression de la durée du chantier du tram quatre-vingt-deux, chantier qui a lieu à Uccle et entre Trinité et Midi. Ce que je vous disais à propos du quatre-vingt-un. Le quatre-vingt-un va être remplacé par le bus nonante-six à partir du Midi jusque jusqu'à Trinité. Alors merci. Je termine juste. Ces choix ont été opérés de manière à minimiser les modifications au cours du chantier de la Barrière. Cependant, des adaptations temporaires vont être nécessaires par phase et dans ce cas, les bus passeront par le parvis de Saint-Gilles pour ce qui concerne le nonante-six. Alors, je ne vous cache pas que l'interruption des trams quatre-vingt-un et nonante-sept étaient déjà lourdes à subir par la commune, mais c'était bien prévu et nécessaire pour le chantier. Découvrir maintenant que les trams quatre et dix seront également coupés est une véritable tuile pour Saint-Gilles, et également pour Forest et Uccle. Et donc pour Saint-Gilles, il s'agit des quatre trams de la commune qui sont, qui seront partiellement coupés. Ce sont les seuls trams en fait qui traversent notre commune. Certes, les alternatives existent et nous ne serons pas sans transports en commun, mais les correspondances seront plus nombreuses et les trajets plus longs durant un an, nous ne pouvons que le déplorer. Et nous nous sommes, nous avons aussi exprimé notre colère à la STIB de ne pas avoir été concertés pour le tram quatre et dix. Je ne parle pas du quatre-vingt-un et nonante-sept, pour les trams quatre et dix, et d'avoir dû en fait leur demander. Ils ont prévu des alternatives, mais ils n'avaient pas du tout concerté les communes. Et d'autant plus faire ça au moment où à Saint-Gilles, on a déjà une coupure, une coupure de tram. Donc voilà, les Saint-Gillois ne seront pas sans alternative, mais c'est évident, et ça, c'est inhérent à tout chantier que ce sera, les trajets seront plus longs et avec des ruptures de charges limitées, pour ce qui est du quatre-vingt-un et du quatre, pour le dix, il y aura une vraie coupure à la gare du Midi, mais je laisse Monsieur le Bourgmestre compléter.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup Madame Morenville. Monsieur le Bourgmestre.

**Monsieur le Bourgmestre :** Je reconnais à Madame L'Echevine son talent pour être pédagogique et didactique et complète, je comprends aussi maintenant, quand elle veut parler, que je passe d'abord que c'est dur parce qu'on passe après une longue et belle intervention. Donc merci Catherine pour tout cela. C'est vrai que notre sang n'a fait qu'un tour comme vous, parce que le quatre-vingt-un est pour nous le funiculaire de Saint-Gilles, la jonction Nord-Sud au bas de la commune. Et c'est vrai que de nous proposer une alternative périphérique comme le nonante-six ou le quarante-huit, c'était sympa, sauf que ça ne répondait pas aux besoins de la rue Théodore Verhaegen qui est vraiment un axe transversal de cohésion sociale de notre commune. Outre le sang qui n'a fait qu'un tour, je me suis permis d'adresser des petits courriers armés de la connaissance de notre Echevine. Je dois saluer le fait que la STIB ait quand même compris et fait une réunion en urgence à l'approche de la fin du congé scolaire pour essayer de

trouver une alternative. Parce que de nombreuses personnes âgées, mais aussi des mères avec enfants, poussettes, ... tout le bazar étaient désespérées. Surtout si le quatre et le dix viennent en plus, le quatre-vingt-un sert aussi d'aller faire d'autres liaisons auxquelles je ne comprends jamais rien. Mais euh. Quand on est gamin le matin et qu'on doit courir, déjà qu'on était comme des sardines dans le quatre-vingt-un, au moins le nonante six sert d'alternative. Ce qu'il y a de bien, c'est que nos copains Forestois ne sont pas lassés parce qu'ils ont trouvé aussi une solution pour compenser le fait que le nonante-six servait machin...mais à voir que la ligne quatre-vingt-un était compensée entre Gare du Midi et Anderlecht le bout, c'est quel arrêt encore, Madame la Secrétaire ?

**Madame la Secrétaire communale :** Marius Renard.

**Monsieur le Bourgmestre :** Marius Renard. J'oublie Marius Renard, ce bel auteur qu'on nous a imposé à l'époque dans le Lagarde et Michard. Mais Marius Renard d'un côté et de l'autre côté pour Etterbeek. Il n'était pas juste qu'on règle les problèmes des deux côtés, mais pas au milieu. Et donc cet écueil est corrigé. Donc merci à la STIB d'avoir corrigé le tir et merci à la vigilance citoyenne, parce qu'on est tombé comme vous, comme des ronds de flan en voyant qu'ils avaient retiré les caténaires et retiré l'électricité sans qu'on ait véritablement été dûment prévenus. Le merdier de l'espace près de la gare du Midi rajoute une bonne couche. Et c'est vrai que bénéficier d'une opportunité de la suppression du quatre-vingt-un pour trouver une autre solution n'était pas de nature à nous satisfaire. Donc merci pour votre vigilance, votre question et je touche du bois parce qu'il faut encore que tout cela se traduise dans les faits, nous ayons un nonante-six qui passe par la rue Théodore Verhaegen. Merci à vous tous.

**Madame Morenvilleville:** Juste petite précision parce que je pense que j'ai oublié de le dire d'après les informations, mais c'est vraiment tout chaud de cet après-midi. La STIB nous dit que là le remplacement du quatre-vingt-un entre Midi et Barrière, ce sera à partir de fin avril hein, donc ça n'est pas pour demain. Donc on a encore plus ou moins deux mois sans remplacements entre Midi et barrière.

**Monsieur le Bourgmestre:** Donc je vais encore devoir envoyer un courrier pour m'énerver parce que fin avril, ça ne va pas.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup pour vos pour vos réponses. Une réplique de Monsieur Assila.

**Monsieur Assila:** Oui, en fait il y aura la reprise scolaire la semaine prochaine. Ça va être la galère pour de nombreuses familles. D'autant que le quatre-vingt-un dessert Anderlecht jusqu'à

Barrières et jusqu'à l'école Jean Baptiste, parce qu'il y a beaucoup de jeunes qui fréquentent l'école Jean Baptiste et l'école quatre saisons. Donc, s'il prolonge jusqu'à avril, ça va être la galère, d'autant que les bus sont des petits bus, donc ça va être encore des gens tassés comme des sardines et je me demande si la STIB ne va pas profiter de ces travaux pour couper ce quatre-vingt-un, comme ils 'ont fait à l'époque en 55. Donc il faut être vigilant lors de la finition des travaux pour que le quatre-vingt-un soit encore maintenu, parce que, à l'époque, il y a quatre ans, il voulait le supprimer. Il y a eu des pétitions des gens et donc il faut être vigilant.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup, Madame Morenville. Je voudrais donner la parole à Madame Ledroit.

**Madame Nekhoul:** C'était la guerre pour l'obtenir.

**Madame Ledroit:** merci beaucoup, pour la recherche de solutions et pour l'explication extensive, des alternatives qui sont prévues. On entend bien qu'il y a des limitations techniques, notamment à la place Bara, mais clairement on regarde la longueur des travaux et de la possible extension parce qu'on sait que ça arrive aussi fréquemment. Les alternatives sont quand même compliquées. Donc des navettes seraient idéales et surtout une très très bonne communication envers les usagers parce que c'est... fin, vous avez très bien expliqué ça, mais clairement, tout le monde n'aura pas le droit à cette explication. Donc voilà, j'espère que les deux mois d'ici fin avril permettront de trouver une solution un peu plus fiable. Merci.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup. Et donc on peut passer à la question suivante de Monsieur Fraiture.

**Monsieur Fraiture:** Merci. Alors, le projet de réaménagement de la place Van Meenen, vient d'être soumis à enquête publique, donc avant d'être validé par le gouvernement. Le mardi 10 février, en soirée, la commune organisait une réunion d'information sur son projet. Selon la presse et les personnes présentes, il y avait beaucoup de monde et la réunion fut pour le moins houleuse. Alors, sur son site, la commune vante bien la participation maximale au niveau citoyen. Concrètement, quelle a été l'ampleur de cette participation au niveau des chiffres? Combien de personnes, habitants ou travaillant dans le quartier ont vraiment participé? Qu'est ce qui a été fait ces deux dernières années pour impliquer, informer les habitants? Quel porte à porte par exemple? Quelle réunion? Quelle méthode de validation du projet? Aussi parce qu'il semble que pas mal de voix s'y opposent. Dans quel pourcentage d'approbation, sur quelle partie du projet se cristallisent alors les contre? On espère vraiment que la place fera l'objet d'un véritable projet collectif qu'on espère de qualité et profitable à tous. Quels jeux pour les enfants par exemple? Il y a deux ans, nous vous interpellions sur ce problème. Ils supprimeraient

le stationnement pour le laisser vide pendant tout ce temps. C'était juste une manière aussi de créer de l'affrontement. Venons-en à cette question importante. Une centaine de places seront donc supprimées malgré la saturation déjà actuellement. Avez-vous eu le temps de clarifier qui exactement pourra avoir accès aux fameuses places que vous laissez devant la commune, devant l'hôtel de ville? Concernant notamment les PMR, à l'époque, vous nous aviez parlé de la création de 20 places en face de la prison pour compenser, donc c'est à 300 mètres de là. Alors, quel bilan tirez-vous de cette compensation? Peut-on vraiment parler de compensation vu les chiffres et les distances en jeu? Quelle véritable alternative en fait à ces cent places qui vont être supprimées? Environ hein? Alors pourquoi le scénario d'améliorer la place tout en maintenant le stationnement en alternance en fonction des activités? En fait, comme c'était déjà le cas jusqu'à présent, n'a pas été étudié sérieusement. C'était aussi une des critiques qui revenait euh, parmi les opposants au projet. Nous vous rappelons que posséder une voiture aujourd'hui à Saint-Gilles, c'est souvent une nécessité professionnelle, organisationnelle ou liée à une mobilité réduite. Continuer d'exercer des contraintes sur ces personnes sans que des alternatives attractives leur soient proposées ne va rien arranger. Donc venons-en à la logique Good Move. Une partie de Demeur sera piétonnisée, coupant ainsi une voie de transfert entre les deux axes que sont Waterloo et Alseberg. Certains riverains rue de Savoie Bréart Lambeaux sont, et c'est légitime, inquiets. Quelle étude d'incidence sur le report de trafic lié à ce nouveau labyrinthe? Sachant qu'en plus vous avez pour objectif de réduire la circulation du côté de la Barrière. En quoi la piétonnisation des rues autour de la place était-elle nécessaire en fait? Nous partageons aussi les craintes de certains commerçants qui souffrent toujours plus des travaux et des problèmes de mobilité que les politiques de ces dernières années ont aggravé. Quelles études d'impact socio-économiques et aussi quelle compensation pour eux ?

**Madame la Présidente:** Merci Mr Fraiture, Madame Morenville?

**Madame Morenville:** Oui, juste Madame la Présidente, parce que vu la longueur, enfin, vu le nombre de questions, s'il s'agit d'une interpellation et pas d'une question orale, j'espère que j'aurai quand même le temps qui est...

**Madame la Présidente:** Vous avez cinq minutes.

**Madame Morenville:** Pour une interpellation, ou alors tu vas avoir des réponses télégraphiques, mais j'espère quand même que vous me laisserez un peu développer euh...Je ne sais pas, il y a au moins, il y a au moins treize questions dedans? Alors, sur la participation, je pense qu'il n'y a pas un seul projet dans cette commune qui a fait autant de place à la participation sur un si long temps. On est en fait occupé pour ce projet depuis 2021. On a d'abord dû passer par une étude d'opportunité. Je crois que c'est le seul projet d'espace public

dans cette commune où on a dû faire une étude d'opportunité. Cette étude d'opportunité a déjà elle-même compris moult études de mobilité, une étude personnes à mobilité réduite qui a été faite par l'ASBL "High Tech concept", participation déjà aussi dans un moment de cette étude d'opportunité, balade de quartier, aménagement provisoire, rencontre avec le personnel communal, les associations, les commerçants, stand sur le marché. Il y avait une grande tente blanche. C'était il y a cinq ans de ça. Ensuite, une fois l'esquisse du concours d'architecture, puisqu'on a lancé un concours d'architecture avec l'aide du « Burgemeester » qui a été sélectionné. On a encore eu plusieurs moments de participation, notamment avec des tables rondes. Un rendez-vous était fixé avec chaque ambulant du marché, un porte-à-porte auprès de chaque commerçant que j'ai effectué moi-même avec l'Echevin du Développement économique et une invitation à une rencontre uniquement pour les commerçants à l'Hôtel de ville a été organisée. Ensuite des flyers distribués en toutes-boîtes, annonçant un nouveau stand sur la place Van Meenen lors du marché du lundi où chacun pouvait venir déposer pendant un mois ses suggestions, ses remarques, voir les plans, la maquette, discuter avec le bureau d'architecture, une rencontre qui a été organisée de nouveau avec invitation par courrier avec tous les habitants du quartier à l'hôtel de ville. Un très très large périmètre hein, ce n'est pas juste la place Van Meenen. Et enfin, l'enquête publique qui vient de se clôturer avec encore une invitation à tout un long, un grand périmètre autour de la place Van Meenen en toute boîte sur les réseaux sociaux, à participer, et qui a été organisée donc plus ou moins à la mi enquête publique. Alors, la dernière séance d'information que vous évoquiez avec une mobilisation des anti Good Move venus en nombre, non pas pour écouter la présentation du projet et poser des questions dans le cadre de l'enquête publique, mais pour vociférer et ne pas laisser s'exprimer les gens qui étaient venus pour la présentation. Certains conseillers d'ailleurs du MR y étaient et peuvent en témoigner. Nous sommes restés avec le bureau d'architecture pendant 2 h, à répondre à toutes les questions et à n'en éluder aucune. On a répondu à tout. L'enquête publique est aujourd'hui terminée. Elle a duré 37 jours. Une enquête publique normalement c'est 30 jours, on a laissé une semaine de plus pour que la commission de concertation, le délai commission de concertation ne se fasse pas pendant les vacances de carnaval, pour que tout le monde puisse y assister et qu'elles se passent en dehors des vacances de carnaval. Alors, à l'issue de cette enquête publique, on a reçu 144 réactions, dont 90 positives, 44 négatives et dix inclassables. C'est à dire que c'est des gens qui n'étaient ni positifs ni négatifs, qui simplement posaient des questions sur le projet. Comme quoi ce ne sont pas toujours les gens qui font le plus de bruit qui représentent la majorité. Alors vous me demandiez euh, ce qu'il en était des places PMR à l'avenue Ducpétiaux? Il n'a jamais été question de places PMR, avenue Ducpétiaux. Si vous allez voir l'avenue Ducpétiaux, ce n'est pas 20 places, c'est 21 places, c'est deux places PMR. Le reste, c'est des places de stationnement normal, on n'a pas besoin de 21 places PMR. Je ne sais pas d'où ça sort. Mais donc juste rectifier là-dessus, c'est des places normales avec deux, deux places PMR. On n'a jamais dit qu'on compensait le nombre de

places qu'on a supprimé place Van Meenen par 21 places. D'ailleurs, mathématiquement, ça ne compense pas. L'intention n'a jamais été de compenser. Si vous prenez des projets comme la place Fernand Cocq, la place du Châtelain, les stationnements n'ont pas été compensés. Vous parlez de 100 places supprimées. De nouveau, je ne sais pas d'où sort ce chiffre. Il n'a jamais été question de 100 places supprimées. On est à maximum 59 places, dont une grande majorité sur la cour d'honneur de l'hôtel de ville et quelques-unes sur l'avenue Demeur, jamais 100 places, 59 places. Donc ça, c'est vraiment un chiffre que vous faites circuler, que vous avez mis sur les réseaux sociaux, qui n'est pas correct. Alors, ces 59 places, elles sont remplacées en partie par des jardins de pluie. On va quand même devoir traiter les conséquences du changement climatique et les nombreuses pluies qui vont arriver. Planter 26 arbres. J'imagine que le PTB n'est pas contre le fait qu'on augmente le nombre d'arbres dans cette commune. Des espaces pour s'asseoir, un espace de jeux pour les enfants, donc une mini plaine de jeux sur la place Van Meenen, un jet d'eau, un espace beaucoup mieux structuré pour le marché des événements et une place Van Meenen enfin accessible aux personnes à mobilité réduite. Parce que si vous connaissez des PMR ou si vous êtes simplement en poussette, cette place Van Meenen est tout sauf accessible aux personnes à mobilité réduite. La place Van Meenen accueillait par ailleurs déjà régulièrement des événements qui nécessitaient de devoir se garer ailleurs. Cela ne changera donc pas beaucoup par rapport au moment où il y a brocante, marché, foire des vigneron, fête de la musique, etc. Alors pourquoi le scénario maintenance stationnement en alternance selon les... Et les fêtes sud-américaines chères à notre Bourgmestre. Et donc, pourquoi on n'a pas étudié le scénario en alternance? C'est tout à fait assumé parce que cette place n'est pas un parking mais une place publique. C'est la même chose place du Châtelain à Ixelles. La place prise anciennement par la voiture permettra de retrouver d'autres fonctions à la place. Est-ce que vous imaginerez actuellement qu'on propose de remettre du parking en alternance sur le Parvis ou la Grand Place? Je vous pose la question, ce sont des places publiques. Moi non en tous cas, et je l'assume. C'est bien le même raisonnement pour la place Van Meenen et les dix places qui seront réservées sur la cour d'honneur. Vous vous demandiez ce qu'on en faisait. Elles seront pour les livraisons, les personnes à mobilité réduite et les cérémonies qui pourront, qui s'y dérouleront ponctuellement selon les événements, la place pourra accueillir d'ailleurs davantage de voitures que les 10, puisque cette place permet d'accueillir le marché, et donc restera accessible aux voitures quand ce sera nécessaire, si les événements le demandent. Vous nous dites une partie de l'avenue Demeur sera piétonnisée coupant les axes. Alors, si vous regardez attentivement le plan de mobilité, on a largement communiqué qu'on peut retrouver sur le site de la commune. Vous verrez que la piétonnisation ne concerne qu'une toute petite partie, juste devant la place Van Meenen, donc entre l'avenue Dejaer et le côté pair de la place Van Meenen. On va toujours pouvoir tourner sur l'avenue, quand on vient de l'avenue Dejaer, on peut toujours tourner sur l'avenue Demeur et aller rejoindre la chaussée de Waterloo. Le piétonnier n'est pas là. Et les

voitures venant de la chaussée D'Alseberg pourront continuer à monter le long de la place Van Meenen, donc du côté pair, comme c'est actuellement le cas. Et c'est la même chose du côté impair de la place Van Meenen. Les voitures continuent à descendre. Donc ce mini piétonnier ne concerne qu'un tout petit bout de l'avenue Demeur. Et je ne sais pas où vous êtes allé chercher, comme vous l'indiquez dans votre question, qu'il y a plusieurs rues qui seront piétonnisées. Il n'y a pas du tout plusieurs rues piétonnisées. Il y a vraiment que ce mini piétonnier sur l'avenue Demeur. Il n'y a rien d'autre dans le plan de mobilité, euh, là-dessus, dans le quartier. Alors ce petit piétonnier de l'avenue Demeur permettra de réduire le trafic de transit, mais n'empêchera pas de pouvoir rejoindre la chaussée de Waterloo et sera également toujours possible via la Barrière. La Barrière, on peut toujours euh, rejoindre la chaussée d'Alseberg, la chaussée de Waterloo, même après les travaux. Pour les habitants des rues de Savoie, Bréart et Lambeaux dont vous parlez dans votre question, ça ne change rien non plus. Ils pourront toujours rejoindre la chaussée d'Alseberg comme la chaussée de Waterloo. Par rapport aux craintes des commerçants.

**Madame la Présidente:** S'il vous plaît.

**Madame Morenvilleville:** J'essaie de répondre à chaque question. Pour les commerçants, Si je peux tout à fait comprendre leurs craintes pendant la durée du chantier, ils n'auront pas à souffrir la situation après le chantier. Au contraire, ils auront un plus bel espace devant chez eux et pour l'Horeca des terrasses plus agréables. Les problèmes de mobilité que vous évoquiez pour les commerçants de la place Van Meenen et l'Avenue Demeur actuellement, j'avoue que je ne vois pas lesquels dont vous parlez, parce qu'on n'a pas encore créé de mini piétonnier, ni appliqué de plan de mobilité dans ce quartier. Mis à part un chantier ponctuel de Vivaqua et un chantier STIB côté paire de la place Van Meenen, il y a un an ou deux, je ne vois pas ce qui provoque un problème de mobilité aggravé dont vous parlez dans ce quartier ces dernières années, comme vous le semblez penser. Par contre, ce qui est vrai, c'est que pendant le chantier Parc Barrière, il y aura sans doute une petite incidence sur l'avenue Demeur. Mais il faut savoir que la majorité des clients de ces commerçants ne se rendent pas chez eux en voiture. On parle d'horeca à l'avenue Demeur hein, c'est l'essentiel en fait, les commerçants de l'avenue Demeur et c'est dans ces Horeca de l'avenue Demeur, les gens se rendent à pied, en transports en commun ou en vélo. Les commerçants, par ailleurs, comme pour tout chantier, peuvent bénéficier d'une prime de chantier et ce chantier n'impliquera pas d'interruption des transports en commun. Enfin, et j'en termine là, madame la Présidente, nous n'en sommes pas encore aux travaux. Nous avons. Les subsides, que je précise bien, sont tous régionaux. Il n'y a pas de budget communal, ce sont des subsides régionaux, il n'y a pas de financement communal donc. Pour l'avenue Demeur, nous avons les subsides et nous avons une partie du subside pour la place Van Meenen, mais pas un subside complet pour pouvoir faire les travaux

de la place Van Meenen. Et c'est bien pour ça qu'on a introduit le permis maintenant. Une fois qu'on aura obtenu ce permis, ce sera plus facile d'aller chercher des subsides. Et vous n'êtes pas sans savoir que nous n'avons pas eu de gouvernement régional pendant deux ans et pour lesquels il n'était pas possible de pouvoir compléter nos subsides. Maintenant que nous avons un gouvernement, nous allons nous adresser au gouvernement régional. Nous avons entendu qu'il y allait avoir quelques millions pour les espaces publics. On va pouvoir enfin avoir un avenant pour Beliris aussi. Et donc nous allons reprendre notre bâton de pèlerin pour compléter les subsides pour Van Meenen. Donc, le chantier n'est pas encore pour tout de suite. Voilà, j'espère que j'ai éludé aucune de vos questions.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup madame Morenville, Monsieur Fraiture, Une réplique courte.

**Monsieur Fraiture:** Oui, oui, mais merci pour ce débat. En effet, c'est toujours agréable de discuter avec vous, madame Morenville, parce qu'au moins vous assumez vos positions complètement. Euh, vous assumez que voilà, euh, en fait, euh, il n'y a pas d'études de report du trafic. Vous assumez que, en fait, vous n'assumez pas tout parce que sur le nombre de places de parking, c'est la source, c'est quand même l'article Belga, hein, du journaliste qui était présent, qui a été reprise par tout le monde. Donc il y avait 173 places en 2020, euh, il en restera 84 après. Donc, euh, vous pouvez compter comme moi, ça fait 89.

**Madame Morenville:** Non, parce qu'en fait, parce que vous, dans votre question, vous dites Il va y avoir encore 100 places supprimées. Or, parce que vous n'avez pas compté celles qu'on avait déjà supprimées, en fait, sur la place Van Meenen, on ne va pas encore en supprimer 100. C'est faux. C'est ce que vous dites dans votre question, C'est ce que vous avez mis sur les réseaux sociaux. Nous n'allons pas encore supprimer 100 places.

**Monsieur Fraiture:** J'ai parlé du projet de réaménagement dans son ensemble comme. Enfin bon bref.

**Madame Morenville:** C'est texto sur les réseaux sociaux 100 places supprimées.

**Monsieur Fraiture:** J'ai dit une centaine. Enfin bref bref. En fait vous assumez, mais pas totalement. Vous restez quand même beaucoup de mauvaises...Je vais terminer ma réplique.

**Madame la Présidente:** Monsieur Fraiture, est-ce que vous pouvez terminer votre réplique s'il vous plait? Merci.

**Monsieur Fraiture:** Euh. Je suis quand même inquiet pour les études de report de trafic. Donc vous dites ça ne changera rien pour les habitants, Lambeaux, etc. Bein en fait si, puisque cet axe-là permettait de passer de Waterloo à Alsemberg. Bein maintenant ils vont devoir faire le labyrinthe dans les rues et forcément il va y avoir du report de trafic. C'est la même chose qu'on a eu avec la rue de Mérode pour le projet Emile Féron.

**Madame Morenville:** Mais non, ils pourront toujours...

**Monsieur Fraiture:** Pas d'étude de report de trafic. Les gens sont inquiets, c'est normal. On coupe à un endroit, bein ça va forcément dans l'autre et on n'a absolument rien réglé. Et alors, vous dites que vous ne voyez pas de quels problèmes de mobilité je parle depuis les dernières années, Je parle de Bruxelles en général quand même. Euh, ne me dites pas que, il n'y a pas de problèmes de mobilité.

**Madame Morenville:** Ces problèmes-là n'affectent pas l'Horeca de l'avenue Demeur et la place Van Meenen. Allons, allons, un peu d'objectivité.

**Madame la Présidente:** Madame.

**Monsieur Fraiture:** C'est pas ça que je disais non plus. Donc, madame Morenville, je pense que vous devriez un petit peu, euh, euh, comment dire, prendre les choses avec un peu plus de recul sur cette question-là. Je vois que vous avez été mis sous pression, apparemment. Vraiment, je suis désolé pour vous, mais en même temps, c'est normal quand vous assumez un débat avec des positions comme celles-là en disant je ne veux pas compenser les places de stationnement, c'est un choix politique que j'assume alors que les gens sont déjà la corde au cou au niveau de la voiture, bein c'est normal, c'est normal.

**Madame la Présidente:** Monsieur Fraiture vous pouvez clôturer s'il vous plait?

**Monsieur Fraiture:** Donc je suis vraiment désolé pour vous, mais...

**Madame Morenville:** Voyez les chiffres de l'enquête publique.

**Monsieur Fraiture:** Là, là, là, vous vous le cherchez un petit peu. Et quand vous dites que alors, finalement, les commerçants, vous les avez consultés et qu'ils s'en foutent des travaux, je ne suis pas sûr. Est-ce qu'ils sont contents, les commerçants.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup, Monsieur Fraiture. On va passer à la question suivante, Monsieur Hobeika.

**Monsieur Hobeika:** Oui, Merci, madame la Présidente. Voilà, je promets un peu moins de mauvaise foi dans ma question. Euh voilà madame l'Echevine. Après 613 jours d'attente, ça y est, Habemus gouvernement! Comme on a pu l'entendre il y a deux semaines au balcon de la Fondation universitaire. On serait tenté d'ajouter Alléluia! Hosanna au plus haut des cieux! Heureusement que madame François n'est pas là. Certains avaient promis un changement, un renversement de table et un changement radical de la région en 100 jours. Une référence sans doute risquée à la parenthèse napoléonienne, puisqu'on sait comment l'aventure s'est terminée pour lui. Mais bon, tout vient à point à qui sait attendre et Bruxelles est enfin en passe d'être sauvée. Nous avons pu examiner avec intérêt la succincte déclaration de politique régionale du gouvernement Dillies, et notamment le chapitre de deux pages complètes, tout de même, consacrées à la mobilité. La presse y a d'ailleurs consacré un certain nombre d'articles ces derniers jours. Il y est précisé que le Plan régional de mobilité allait faire l'objet d'une évaluation est que la politique du gouvernement en la matière allait connaître un certain nombre d'inflexions. Resserrage du périmètre des nouveaux plans de circulation, priorité aux rues et aux quartiers scolaires, concertation citoyenne accrue, incitatifs en faveur du stationnement en voirie, etcetera, etcetera. Rappelons quand même que sous la mandature précédente, nous avons déjà réalisé dans notre belle commune de Saint-Gilles, un travail approfondi de consultation et de concertation avec la population dans nos divers quartiers. Ce processus de longue haleine a conduit à l'adoption, en juillet 2024, d'un contrat local de mobilité, dont la version finale comportait malgré tout un certain nombre de modifications par rapport à la première mouture, pour tenir compte justement des remarques formulées par les riverains. Comme quoi on les écoute. Cela nous amène à la question de ce soir. Compte tenu des déclarations tonitruantes et des orientations plus ou moins nouvelles, plutôt moins que plus de la politique régionale en matière de mobilité. Des adaptations additionnelles du CLM sont-elles à l'étude? Le cas échéant? Quelle en serait la nature et le périmètre et quelles en seraient les modalités de déploiement? Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup, Monsieur Hobeika. Madame Morenville?

**Madame Morenville:** Je vais être plus, euh, plus courte, je vous rassure que pour les autres questions. Donc, nous avons un plan de mobilité qui a été longtemps et largement concerté, euh, au sein de la majorité qui a fait l'objet de participation pendant pratiquement deux ans, l'année, euh, sous la précédente législature, et qui est qui est repris dans notre accord de majorité que tout le monde peut consulter d'ailleurs, qui est sur le site de la commune. Et donc nous n'allons pas changer en cours de route le plan de mobilité. Donc, on ne va pas ajouter des choses, on va appliquer ce qu'on a convenu. Et nous avons eu la très grande chance, en fait, d'avoir fait des conventions avec la région bien avant les changements, et donc avoir une subsidiation qui est pérennisée. Et les gros travaux de ce plan de mobilité qui sont notamment

Parc Barrière Moris, qui sont en fait en cours avec des permis faits et les travaux qui commencent. Donc, en fait, on a la partie, disons, la plus onéreuse de ce de ce plan de mobilité qui est en cours de réalisation. Et on a quelques, euh, travaux, euh, plus ponctuels qui ont, rue Vanderschrick, Saint-Bernard, Defnet, et des mesures qui vont, en fait, qui feront l'objet de participation à chaque fois. D'ailleurs, il y a Vanderschrick qui est en cours d'évaluation pour le moment. Saint-bernard le sera au mois d'avril. On va commencer Defnet et donc chaque, à chaque fois, on a fait beaucoup de participations et ici, pour chaque point du plan de mobilité qui vont avoir lieu dans les deux ou trois ans qui viennent, il y a à chaque fois la participation, une évaluation qui est faite et surtout des aménagements provisoires comme on s'était engagés en test. Et une fois que la participation confirme ou pas les aménagements provisoires, alors on dépose le permis et on fait les aménagements définitifs. Et il se fait que nous avons axé depuis le départ notre plan de mobilité sur la sécurisation des abords des écoles et des crèches et que donc ça tombe tout à fait bien que le « Better Move », je ne sais pas comment on va l'appeler sous cette législature-ci. La ministre a dit Better- cool move, ça, c'est toi- la ministre a dit, Better Move. Ça tombe bien, en fait, que ça se...La thématique de ce Better Move sera la sécurisation, puisque nous l'avons déjà, en fait, mis, intégré dans notre plan de mobilité et donc notamment le premier quartier scolaire qu'on va faire à Saint-Gilles, qui sera autour de la place Morichar, va aussi avoir lieu ici dans les dans les deux prochaines années. Donc, en fait, ça ne change rien pour nous, On a pérennisé nos...les financements, on continue et on continue à faire de la participation comme on s'y est engagé autour de chaque projet. Voilà ce que je pouvais dire à ce stade-ci. Et pour le reste, on n'a pas d'autres...C'est juste une déclaration de politique régionale qui reste quand même très, très floue sur ce que va être ce better move. Donc, on va voir ce que le gouvernement propose.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup, Monsieur Hobeika. Une réplique?

**Monsieur Hobeika:** Oui. Merci, madame la Présidente. Très courte. Merci, madame l'Echevine, pour vos réponses. Je me rends compte que j'ai omis un petit aspect qui peut être aussi apporter quelques assurances au camarade Fraiture. Mais je pense que ça fera l'objet d'une prochaine question sur le bilan des données que l'on a recueillies avec Telraam. Donc voilà, je pense que ça fait suffisamment longtemps que les compteurs ont été déployés. Est ce qu'ils permettent d'informer de manière suffisamment étayée ou concluante les choix qui ont été faits en matière d'aménagement et puis de sens de circulation? Voilà.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup Monsieur.

**Madame Morenvilleville:** Et qui permet d'ailleurs de calculer les reports de trafic et de de répondre à Monsieur Fraiture, qui pense qu'on ne calcule pas les reports de trafic à l'avenue Demeur. Il y

a des conteurs Telraam à l'avenir Demeur. Vous pouvez voir avant, pendant et vous verrez après.

**Madame la Présidente:** Merci beaucoup. Et ça nous ramène à la fin des points de l'ordre du jour public. Et je demanderai au public de sortir parce qu'on passe au huis-clos. Je demande aux conseillers et aux échevins échevines de voter pour votre présence.