

Toepassing van artikel 51 van het reglement van inwendige orde van de gemeenteraad.
Interpellatie van G. BORDONARO, gemeenteraadslid, betreffende het "verkeersluwe"
mobiliteitsplan in Kuregem.

Madame ALLAERT prend la parole :

Mevrouw ALAERT neemt het antwoord:

Je me présente, je suis commerçante à la rue du Compas et à plusieurs reprises, j'ai demandé et ai eu l'accord de la police, à l'époque, d'obtenir une piste cyclable.

Dans le nouveau plan de mobilité, la rue du Compas reste à sens unique et quand on arrive au bout de la rue, une autre rue est à sens unique mais dans l'autre sens.

Nous avons une dizaine de semi-remorques qui livrent chaque semaine, ils ont du mal à tourner car il y a des véhicules mal garés ce qui oblige souvent à faire appel à la police.

Je m'inquiète du plan de circulation car les semi-remorques qui livrent aux abattoirs ne sauront plus passer. Les abattoirs seront quasi inaccessibles.

Monsieur le Bourgmestre-Président interrompt l'intervention de Madame ALLAERT car il pensait que l'interpellation citoyenne portait sur un débat plus général par rapport à la maille dont elle parle.

Les problèmes énoncés sont trop ponctuels pour être abordés en Conseil communal. Il se dit ouvert à rencontrer bien volontiers Madame ALLAERT avec Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH et lui-même pour discuter des problèmes précis à chacun des carrefours problématiques. Il demande à Madame ALLAERT de revenir au texte de l'interpellation et rester dans un schéma plus global ?

Madame ALLAERT demande si une réunion de travail est prévue avec tous les commerçants qui ont signé la pétition ?

Monsieur le Bourgmestre-Président répond que ce sera le cas, il n'y a pas de censure. Il invite Madame ALLAERT à développer ses arguments quant au contexte général du quartier. Quant aux problèmes ponctuels, le Collège discutera des solutions et des pistes pour les résoudre.

Madame ALLAERT dispose du texte mais elle parle d'un quartier en particulier car c'est celui qu'elle connaît le mieux. Quand on regarde le plan de mobilité, c'est compliqué.

Le Collège n'a pas tenu compte du fait que le quartier « Cureghem » est un quartier à grande mixité. C'est un cri d'alarme. On voit qu'il y a une quarantaine de commerçants qui emploient entre 5 et 40 personnes chacun ; imaginez le nombre de personnes qui viennent dans le quartier ne fut-ce que pour travailler.

Les transports en commun, la nuit, ne desservent pas le quartier. Il faut revoir les rues bloquées et peut-être établir des pistes cyclables à des endroits plus propices.

G. VAN GOIDSENHOVEN donne lecture du texte suivant :

G. VAN GOIDSENHOVEN geeft lezing van de volgende tekst:

Début février le Collège de la Commune d'Anderlecht a présenté à la presse son nouveau plan de circulation pour le quartier de « Cureghem ».

Organisant un certain nombre de « boucles », le plan vise à obtenir une mobilité apaisée à l'échelle du quartier. Des « filtres » seront également créés en vue de libérer de l'espace en divers endroits en vue de créer des « petites places agréables ». Cette planification sera mise en œuvre à l'été prochain.

Le Collège peut-il me dire si dans le cadre de l'élaboration de ce nouveau plan, c'est-à-dire avant la conférence de presse, la Zone de Police a été consultée, ou mieux encore, associée ? Dans l'affirmative peut-on me présenter les conclusions de la Zone de Police à

l'égard de ce plan ? Certaines de ses remarques ont-elles été suivies ? Le cas échéant pouvez-vous distinguer celles relevant de la mobilité et celles de la sécurité publique en général. En cas contraire, pour quelle raison la Zone de Police n'a-t-elle pas été consultée au regard des enjeux de sécurité, tant au niveau de la sécurité routière que du point de vue général, vécus à « Cureghem » ? La Zone de Police aurait-elle néanmoins un point de vue à l'égard de ce plan de mobilité et des propositions à formuler à l'égard de ce plan de mobilité ?

G. BORDONARO donne lecture du texte suivant :

G. BORDONARO geeft lezing van de volgende tekst:

Nous avons tous appris dans la presse que le Collège a sorti un nouveau plan de mobilité dit "apaisé" pour le quartier de « Cureghem ».

Un plan sorti du chapeau et réalisé sans concertation avec les habitants. J'insiste sur ce point : sans concertation avec les habitants du quartier. Ceux qui fréquentent les rues de « Cureghem » tous les jours. Ceux et celles qui y vivent depuis 10 ans, 20 ans, 40 ans. Nous le savons, car nous avons tout simplement été sur place, mais aussi appeler nos nombreux contacts sur place, pour le poser la question : "avez-vous été prévenu de ce plan ? Est ce qu'on vous a demandé votre avis ? Vous avez reçu une invitation pour discuter de cela ?" La réponse est non. Le Collège réussit donc la prouesse suivante : réaliser un plan de mobilité avec de lourdes conséquences, sans partir des réalités du terrain. C'est fort ! Mais pire, vous ne comptez pas le modifier. Le plan est prêt, sera appliqué pendant un an, et puis on verra... Un peu comme la zone apaisée qui est un véritable sketch. Quand on regarde le plan de plus près, on constate en effet qu'il a été réalisé sans concertation, car celui-ci va créer plus de problèmes qu'autre chose. Le sens unique de la rue Jules Ruhl et de la rue Ropsy Chaudron, vers le centre va pousser les camions à faire d'énormes détours, emprunter la chaussée de Mons pour aller vers les Abattoirs. Le sens unique de la rue de Fiennes vers la Maison communale qui s'arrête à place du Conseil pour croiser le sens unique de la rue Van Lint vers le centre cette fois : va juste pousser les voitures à entrer dans les rues adjacentes et principalement le côté Clemenceau pour arriver, où ça ? Chaussée de Mons ! Un dernier petit exemple, le sens unique de la rue de Birmingham va empêcher les voitures qui arrivent de Graindor pour aller vers rue Ropsy Chaudron pour rejoindre le centre, va les forcer à aller vers rue d'Aumale pour alors atteindre l'avenue Vander Bruggen, déjà ultra saturée pour alors prendre... Quelle voirie ? La chaussée de Mons. Ce dont nous pouvons être sûr aujourd'hui, est que la chaussée de Mons sera pleine à craquer et invivable pour tout le monde. Et c'est d'ailleurs le grand mystère de ce plan, car vous ne l'intégrez pas dedans. Peut-être que vous nous préparez une surprise, et que dans quelques mois vous allez annoncer la piétonisation de la chaussée ou une mise à sens unique. Ce que le « PTB » demande au Collège aujourd'hui, c'est d'être capable de se remettre en question, et d'organiser une vraie concertation citoyenne.

Est-ce que vous pouvez accepter que ce plan soit très potentiellement mal réfléchi ? Est-ce que vous être prêts à maintenant aller sur le terrain, demander l'avis des habitants et sur base des retours, revoir le plan ? Quand allez-vous gérer la future circulation de la chaussée de Mons qui va être paralysée ?

Le problème est la manière dont vous prenez le problème en mains et la méthode que vous utilisez. Par ailleurs, je déplore que les 2 séances d'informations que vous aviez réalisées, il n'y a pas de procès-verbal. Nous ne savons pas ce que les gens ont dit, quelles sont les conclusions ?

F. CARLIER donne lecture du texte suivant :

F. CARLIER geeft lezing van de volgende tekst:

Le Collège, par la voix de son échevine de la mobilité a présenté le 2 février son nouveau plan de circulation à « Cureghem ». La volonté est de mener je cite, une « *croisade contre*

le trafic de transit ». Une vingtaine de sens uniques seront instaurés et un changement d'une dizaine de ces sens uniques sera également réalisé. Le manque de concertation avec les habitants et les commerçants est manifeste. C'est via la presse qu'ils ont découvert ce nouveau plan et ils expriment déjà leur mécontentement via les réseaux sociaux, face à ce qu'ils considèrent une fois de plus comme un fait accompli.

On se souviendra que la première mise en place d'une zone apaisée au printemps 2020 avait conduit à une vive protestation des habitants à l'encontre de l'échevine MÜLLER-HÜBSCH qui avait été contrainte de prendre la fuite. Ce manque de concertation avec les habitants et les commerçants ne l'a manifestement pas découragée puisque le Collège remet le couvert sans concertation une fois de plus. La mobilité dans le quartier de « Cureghem » est, comme chacun sait, loin d'être idéale, toutefois, le Collège avance en dépit du bon sens.

Les boucles, au lieu d'apaiser le quartier, vont complexifier les axes de circulation et amener bien au contraire les véhicules à faire des trajets plus longs au travers des petites rues pour atteindre leur but. Le bus « De Lijn » devra emprunter des rues plus étroites aussi. Outre les encombrements de voiries à prévoir, la pollution émanant des pots d'échappement amènera une baisse de la qualité de l'air dans les petites rues.

La rue Jules Ruhl, très fréquentée par le charroi qui mène aux abattoirs a été placée en sens unique dans le mauvais sens, obligeant des poids-lourds à un grand détour dans les rues de « Cureghem ». Les rodéos urbains ne seront pas découragés par des sens interdits. Je m'inquiète également de la visibilité du mobilier urbain destiné à entraver la circulation, les bacs à fleurs sont à ce jour très peu visibles dans l'obscurité et ce manque de visibilité pourrait causer des accidents.

Je m'interroge aussi sur la signalisation routière plus que fantaisiste mise en place il y a plus d'un an, coût 20 000 €, non conforme au code de la route et entraînant une confusion quant à sa compréhension. Il semble également que la police locale ne soit manifestement pas étroitement associée à ce projet alors même que les enjeux de sécurité dans le quartier sont majeurs. Nous apprenons ainsi que l'échevine se réjouit qu'en créant des « filtres » il sera possible de libérer de l'espace dans les quartiers et ainsi « des petites placettes agréables ».

L'échevine s'est-elle récemment déplacée dans le quartier pour constater la bonne maîtrise de l'espace public par les services communaux ? La place Jorez est régulièrement prise en otage par un marché clandestin et de multiples espaces publics sont insalubres et insécurisés. Ne faudrait-il pas, en priorité, s'assurer d'une véritable maîtrise des espaces publics de la part d'une autorité ?

Enfin, concernant l'inconnue de taille que constitue la Chaussée de Mons, je vous fais part de mon incompréhension face à l'incapacité du Collège anderlechtois à faire comprendre à la Région que l'épine dorsale de la mobilité du quartier, devrait selon la logique la plus élémentaire être intégrée dans une démarche de refondation de la mobilité à « Cureghem ». J'ai le sentiment que tout s'est fait de manière précipitée et peu réfléchie, « Cureghem » mérite bien mieux que cela. Je suis intimement convaincue que ce plan de circulation va isoler le quartier des autres quartiers car ce sera un enfer de s'y aventurer tant les itinéraires imposés seront source de davantage de blocages un peu partout dans le quartier. On grandit en reconnaissant ses erreurs. Pour les habitants, les commerçants et tous ceux qui transitent par « Cureghem », il faut complètement repenser ce plan de mobilité. Sans quoi, « Cureghem » va se refermer sur lui-même. Mes questions sont les suivantes : le Collège va-t-il enfin rendre visible le mobilier urbain afin d'éviter tout risque d'accident ? Le Collège va-t-il cesser d'utiliser des signaux qui n'ont rien à voir avec le code de la route et qui font naître de la confusion chez les automobilistes ? Comment le Collège va-t-il appréhender le problème de la sécurité dans le quartier ? Le Collège peut-il enfin mettre sur pied une concertation sérieuse avec les habitants et les commerçants afin de repenser ce plan de circulation ? Ceci, je le répète, en tenant réellement compte de l'avis de ceux qui y vivent et

qui y travaillent. Le Collège ne pourrait-il pas envisager d'inclure dès maintenant la chaussée de Mons dans le plan de circulation ?

G. VERSTRAETEN zegt dat hij in de buurt "Kuregem" leeft zoals G. BORDONARO. En zoals hem werd hij, noch zijn burens, geraadpleegd. Hij heeft niets ontvangen, niets gezien en zelfs als gemeenteraadslid heeft hij dit via de pers en via de toegestuurde documenten geleerd dat er een nieuw circulatieplan komt voor "Kuregem".

Hij blijft zich verbazen dat dergelijke mobiliteitsingrepen in onze gemeente zouden onderworpen zijn aan overleg met de burgers. Het is nu ondertussen al de hoeveelste keer dat men vaststelt dat er daar schijnbaar niets van aan is. Er wordt een plan opgemaakt, dan wordt het doorgedruwd, en dan beginnen de klachten binnen te komen, zoals de huidige burgerinterpellatie waarin men zegt "sorry maar het gaat niet, we hebben het bekeken en er zijn allerlei onlogische zaken erin".

Opeens zal het uiteinde van de Herzieningslaan afgesloten worden met filters van de Veeartsenstraat. Hij stelt zich de vraag: om welke redenen? De Herzieningslaan is enorm breed, weliswaar zeer slecht onderhouden, en veel verkeer is er ook niet. Dat is niet zo dramatisch dat men een uiteinde van de straat moet afsluiten om er een soort van doodlopende straat van te maken.

Er zitten er ook andere elementen in dat hij helemaal niet begrijpt. In ieder geval is het evident dat er gewoon geen sprake is van raadpleging van de burgers en van goede informatie op voorhand over het feit dat er een nieuw circulatieplan komt.

Hetzelfde is gebeurd met die fameuze bloembakken: die bakken zijn levensgevaarlijk. Hij begrijpt dat ze nu weggaan maar het heeft anderhalf jaar geduurd voor een testfase. Dat had eigenlijk al binnen een paar maanden duidelijk moeten zijn dat het dubbel parkeren hetzelfde is gebleven.

Op welke manier is het College eigenlijk bezig? Voor dergelijke grote ingrepen is men wel rekening aan het houden met de belangen van de buurtbewoners zelf?

Daarom wil hij vragen: wie heeft het College eigenlijk geraadpleegd? Welke vereniging? Welke associaties? Welke aannemers? Blijkbaar heeft het College niemand geraadpleegd of zijn de reacties zodanig negatief dat het College de uitleg niet durft te geven. Het College moet ermee ophouden. Hij wil dat de goedkeuring van dit punt uitgesteld wordt en dat het College een echte raadpleging in de buurt organiseert.

S. MOHAMMAD remercie les collègues pour avoir donné leur avis sur le plan de circulation. Au nom du groupe « Ecolo/Groen », elle souhaite dire que ce n'est pas évident de mettre en place un plan de cette ambition. Pour rappel, celui-ci a été voté au sein du plan « Good Move » régional. Elle salue le Collège pour ce plan et pour effectuer un travail de fond sur le quartier « Cureghem ». Les rencontres sur le terrain, cessent de nous dire que le quartier souffre de l'oubli des autorités communales.

Nous ne pouvons que nous réjouir que le Collège porte une attention à « Cureghem », via ce nouveau plan de circulation, qui aura encore des échanges, il y aura la communication. Nous travaillons en continu, qui demandera la participation accrue de chacun des Conseillers communaux également.

Cela s'inscrit dans une volonté d'apaiser un quartier dense, qui mérite qu'on lui porte de l'attention. On parlait lors de la commission de mardi soir de faire « une chasse à la voiture » ou des mots tels que « croisades contre un trafic de transit ». L'échevine n'a jamais tenu ce genre de propos. Pour l'ensemble du groupe « Ecolo/Groen », c'est une demande d'apaiser un quartier et d'avoir une sécurité routière augmentée, ainsi qu'un espace qualitatif. Nous ne partons pas en guerre contre les voitures, nous n'allons pas diminuer les places de parking. Nous souhaitons donner de la lumière à Anderlecht, nous sommes une des premières Communes qui le faisons. Nous mettons en œuvre la possibilité de mettre en avant « Cureghem » et déplacer le trafic de transit, afin de rendre le quartier apaisé.

En 2018, il y a eu un accord de majorité voté qui stipulait à la page 3, « *espace public de qualité* ». Qu'est-ce un espace public de qualité ? C'est une commune, des quartiers où les enfants peuvent se déplacer seuls et en sécurité ou des personnes de situation de handicap ou des personnes âgées, peuvent traverser en sécurité.

S. SEDDOUK dit que ce projet s'inscrit vraiment dans une volonté d'apaiser l'ensemble des quartiers bruxellois. Nous sommes les premiers à avancer dans ce sens et nous ne sommes pas les seuls. Bruxelles-Ville, Schaerbeek et Jette, entre autres, vont également embrayer le pas. Ce projet permet aussi d'éviter que la circulation de transit de Bruxelles-Ville ne se déplace et ne se répercute dans ce quartier. La situation complexe du quartier de « Cureghem », en termes de qualité de vie, n'est pas nouveau. Ce projet permet justement de recréer le trafic de transit, de créer des espaces de vie qualitatifs pour nos concitoyens, de diminuer l'insécurité routière mais aussi de pouvoir réduire les pollutions sonores et de l'air. Cela fait longtemps que les habitants attendaient que l'on s'occupe de ce quartier. Le Collège prend enfin des actions et nous pouvons que nous en réjouir.

Certains pourront dire que le Collège n'a pas concerté la population, pourtant plusieurs concertations ont bien eu lieu, les habitants, les commerçants, ainsi que les associations travaillant à « Cureghem ».

Ce projet permet d'améliorer l'orientation de la circulation, il n'est pas question de réduire le nombre de places de voitures, mais de diminuer l'insécurité et de donner des espaces de qualité à nos concitoyens.

Laissons-nous le temps d'améliorer la situation, nous pouvons comprendre qu'il y ait des réticences, nous resterons ouverts aux débats, aux discussions et aux interpellations de la population sur d'éventuels problèmes qui pourraient se poser.

Monsieur le Bourgmestre-Président souhaite rappeler quatre grands principes que le Collège a voulu mettre en œuvre au travers de ces quartiers apaisés, de ces « mailles » comme nous disons en termes plus techniques.

Le premier principe est de protéger « Cureghem » du trafic de transit, comme tous les autres quartiers. Nos rues sont encombrées d'un trafic qui n'a pas à s'y retrouver. Le plan que nous proposons est de protéger, comme ailleurs, nos habitants de tout le trafic de transit qui nuit à la qualité de vie.

Le deuxième principe, est de garantir l'accessibilité à tous les modes de transports dans le quartier. Tous ceux qui y habitent, y travaillent, y sont clients, doivent pouvoir y accéder par tous les modes de transport. La voiture n'est pas bannie de « Cureghem », nous souhaitons juste que tous ceux qui ne doivent pas y circuler, ne s'y retrouvent plus ; toutefois tous ceux qui doivent aller à un endroit de « Cureghem », pourront l'atteindre plus facilement. Tous ceux qui polluent notre environnement ne seront plus à cet endroit. Monsieur le Bourgmestre-Président invite les représentants des citoyens et des commerçants à venir rencontrer le Collège pour débattre de ces problèmes très concrets.

Le troisième principe est d'améliorer la vitesse commerciale des transports publics. Trop souvent, ils sont englués dans le trafic. Il doit être favorisé pour le nombre des personnes qu'il transporte à l'unité.

Le quatrième principe, est celui du rééquilibrage de l'espace public, entre les différents modes de transport, entre les différents usagers, car nous constatons tous aujourd'hui que l'automobile occupe une part sur-représentative dans l'espace public de notre ville, et pas seulement à Anderlecht.

Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH donne lecture de la réponse suivante :

Mevrouw de Schepen MÜLLER-HÜBSCH geeft lezing van het volgende antwoord:

Je tiens à vous remercier pour cette initiative de l'interpellation citoyenne. Cela démontre une grande implication dans votre quartier, dans la qualité de vie et l'habitabilité de

« Cureghem » et d'Anderlecht en général, des préoccupations que je partage d'ailleurs, les raisons pour lesquelles je me suis engagée en politique.

Je comprends bien vos questions et je prends un moment pour expliquer plus en détail ce nouveau plan de circulation pour le quartier de « Cureghem » et surtout, ce que nous allons faire dans les prochains mois pour le mettre en œuvre.

En général, le plan se base sur le plan de mobilité régional « Good Move ». Le plan est entré en vigueur en 2020. Et ce plan prévoit entre autres que les Communes développent de quartiers apaisés.

Cela signifie que dans un quartier déterminé, on réduit le trafic de transit autant que possible.

À condition, bien sûr, que les habitants du quartier continuent d'y avoir un accès total.

Une réduction du trafic de transit a pour conséquence une augmentation de la qualité de vie dans le quartier : une amélioration de la sécurité routière et comme nous le voyons dans le plan pour « Cureghem », beaucoup d'espace libéré peut alors être utilisé par les habitants du quartier.

Le but est alors de reporter le trafic de transit sur les grands axes délimitant le quartier.

Cela aura un impact sur le trafic. D'un côté, sur les grands axes, il y aura un peu plus de trafic motorisé, mais ce dernier sera plus fluide car les carrefours seront simplifiés et moins de trafic les traversera.

En simplifiant le trafic et les carrefours sur les grands axes, nous pouvons donc également résoudre ce genre de problème à « Cureghem ».

Une autre conséquence de ces interventions est le principe de vaporisation du trafic. Je sais que cela peut parfois sembler étrange, mais je n'explique rien de nouveau ici.

Des études scientifiques, mais aussi la pratique dans de nombreuses autres villes telles que Gand, Madrid, Paris, montrent que lorsque des quartiers apaisés sont mis en place une partie du trafic motorisé disparaît.

Les habitants ont la possibilité d'utiliser d'autres modes de transport.

Je vais vous donner un exemple : combien de parents conduisent leurs enfants à l'école aujourd'hui... parce qu'ils sont préoccupés par la sécurité routière aux abords de l'école ? Si nous pouvons travailler le problème de la sécurité routière beaucoup plus d'enfants pourront aller à l'école à pied ou à vélo !

Toutes ces interventions se font pour des bonnes raisons : - créer des quartiers apaisés pour les habitants, - réduire le trafic de transit dans les quartiers résidentiels, - réduire les nuisances sonores et la pollution apportées par ce trafic, - augmenter la sécurité routière, - redistribuer et valoriser l'espace public. Car l'espace en voirie, en ville, par définition, est limité ! Il nous faut donc rééquilibrage entre les modes de déplacements. Cela va rendre les déplacements à pied, à vélo et en transports publics plus sûrs, plus agréables et plus efficaces.

Ça c'est le cadre, le concept du « quartier apaisé ».

Maintenant, attardons-nous sur la réalité de la région bruxelloise.

« Cureghem », tout comme à Schaerbeek, Bruxelles-Ville, Jette et Saint-Gilles, est un pionnier en matière de déploiement des « quartiers apaisés ». Pour pouvoir réaliser ce projet à « Cureghem », nous bénéficions du soutien total, et surtout financier, de la Région. Donc à « Cureghem » nous allons adapter la circulation comme je viens de l'expliquer. Les constats sont clairs et objectifs : tout le quartier souffre de la pollution sonore et de l'air et aussi d'un trafic accidentogène. En 2019-2020 il y a eu pas moins de 170 accidents de trafic avec blessés. Il serait irresponsable de ne pas réagir en tant que pouvoir local.

Nous sommes donc en train d'agir. Il faut savoir qu'un tel projet est toujours développé dans un cadre relativement large et qu'il est accompagné par de nombreux experts, comme c'est le cas ici.

Trois bureaux d'études ont travaillé ensemble avec la Commune et un comité d'accompagnement pour développer ce plan.

Ensemble avec « Bruxelles Mobilité », « Bruxelles Perspective », « Bruxelles Environnement », la Commune de Molenbeek, le « SIAMU », les zones de police, la « STIB », « De Lijn », nous avons développé ce plan. La police a assisté aux réunions pour accompagner le projet, elle nous a conseillé et nous a donné un avis.

Le travail des experts en mobilité a été complété par un trajet de participation citoyenne.

Dans cette première phase nous avons examiné tous les faits. Une analyse très complète a été réalisée dans le cadre du diagnostic, des données de la sécurité routière, du bruit, de la localisation et de la typologie des commerces, les comptages de piétons, les données GPS, l'offre du stationnement, une analyse des espaces publics, etc.

Dans cette phase, nous avons été accompagnés par un bureau d'études spécialisé en participation pour comprendre au mieux les enjeux de la mobilité dans le quartier. Il est dommage que le « PTB » n'ait pas participé à la réunion des sections réunies tenue mardi soir. Il y fut expliqué en détail comment la participation était organisée. Pour répéter encore une fois, on peut trouver toutes les PV, les analyses etc. sur le site de la Commune.

C'était en effet à ce moment-là, pendant la période « Covid ». C'est pour cela que nous étions vraiment dans la rue, avec des rendez-vous sur place et une large enquête organisée en ligne.

Après cette phase de diagnostic le bureau d'études a développé trois scénarii différents pour créer un « quartier apaisé » à « Cureghem ». Avec ces trois plans, nous sommes retournés une fois de plus dans le quartier au printemps et à l'été 2021 pour en discuter.

Pour le Collège un des points très importants était de connaître le mieux possible les besoins de la vie économique du quartier et nous avons bien sûr en discuté avec les abattoirs.

Sur base de ces analyses et une longue liste de retours, nous avons développé le plan final dont il est question aujourd'hui.

Je me doute que cela constitue beaucoup d'informations ; toutes ces analyses, ces étapes et les détails se trouvent aussi sur le site de la Commune.

Concernant le plan lui-même, il est difficile de le présenter ici sans avoir le plan projeté constitué de quatre grands principes qui constituent la base du « quartier apaisé » de « Cureghem ».

1. Protéger les habitants des conséquences défavorables du trafic de transit (pas de changement d'itinéraires des bus).
2. Maintenir les boucles d'accessibilité pour les habitants et visiteurs.
3. Garantir la fluidité des transports en commun.
4. Redistribuer l'espace public.

Je rappelle que Bruxelles-Ville va également mettre en place un « quartier apaisé », c'est à dire tout le pentagone, ce qui va avoir un effet sur « Cureghem ».

La troisième phase est celle dans laquelle nous sommes actuellement, ce qui me réjouit le plus. Après tout ce travail préparatoire, théorique avec plein d'acteurs locaux nous allons finalement arriver au concret !

Dans un premier temps, il y aura des aménagements légers et temporaires pour mettre en place ce plan de circulation. Nous commençons donc par des installations temporaires,

simples, car nous voulons bien sûr nous donner la possibilité d'améliorer encore le plan là où c'est nécessaire.

Nous nous donnons un an pour évaluer ce plan.

Pour mettre en place ces changements, nous arrivons à la question des placettes qui vont être créées dans ce plan. En analysant le plan vous allez voir qu'il va y avoir de la place libérée ; place qui pourra être remplie par les habitants du quartier. Un petit exemple : la place Clemenceau va être prolongée jusqu'aux façades, côté rue de la Clinique ; cet espace pourra être utilisé. Il y a déjà beaucoup d'idées des ASBL autour de la place : tables, jeux pour enfants. Ce sont les associations du quartier et les riverains auxquels nous demandons de l'aide pour développer des projets concrets ; ce sont eux qui vont pouvoir profiter des nouveaux espaces publics.

Et pour y arriver, nous en avons les moyens : quatre millions d'Euro pour financer les aménagements provisoires et définitifs sont à notre disposition pour mettre ce plan en œuvre.

Une personne de contact sera désignée pour ce projet, pour accompagner le changement. Nous voulons mettre en œuvre ces changements pendant l'été de cette année, au moment de « Cureghem Plage » et de toutes les autres activités dans le quartier, ces événements pourront déjà en même temps profiter des changements.

Nous en avons discuté en 2020, en pleine crise « Covid », lorsque nous avons mis en place la zone de rencontre. On m'a alors dit très clairement « pouvez-vous venir avec un vrai projet pour l'espace public du quartier et surtout avec un budget ». Et voilà, un an après, nous sommes là !

Parallèlement à cette phase de projet d'aménagement, il y aura bien sûr aussi une campagne de communication, chacun dans le quartier doit bien être au courant des changements, ainsi qu'un monitoring du report de trafic sur les grands axes délimitant le quartier.

Et finalement, la chaussée de Mons sera mise en œuvre dans un second temps avec un budget spécifique de la Région.

Pour conclure, je sais que ce plan est complexe. Il y avait beaucoup de réactions aussi bien positives que négatives. Négatives comme votre interpellation, mais aussi dans le sens où ce plan ne va pas assez loin, qu'il lui faudrait plus d'ambition. C'est un débat similaire à celui de la rénovation de la rue Wayez. Là aussi, la Commune a trouvé un bon équilibre entre les différentes opinions. Et c'est ce que nous allons faire ici aussi, trouver un bon équilibre.

Il nous faudra du temps pour expliquer les changements aux habitants du quartier. Mais venez me voir, contactez-moi ainsi que mes services pour de plus amples explications. Nous sommes à l'écoute et disponible pour améliorer le plan... toujours en respectant le concept du « quartier apaisé ».

Madame ALLAERT estime qu'il s'agit de beaucoup de paroles pour ne rien dire. En tant que commerçante, cela fait plus de 45 ans que certains commerçants sont installés à « Cureghem » ; ils n'ont pas été prévenus ! Pendant la crise sanitaire, ils ont essayé de tenir la tête hors de l'eau et n'ont pas eu le temps de consulter le site internet de la Commune. Il est dommage qu'ils n'aient pas été prévenus, ne fût-ce que par courrier ordinaire. On se retrouve face à un problème, car Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH dit que le Collège communique avec les commerçants, mais ils n'ont rien reçu.

G. BORDONARO entend de belles paroles comme quoi il ne faut pas s'inquiéter et que tout va s'arranger, mais on sait très bien qu'il y aura des engorgements, que les gens vont klaxonner et seront énervés. Des personnes dépendent encore aujourd'hui de leur voiture, ça va être le chaos.

Une des conseillères « ECOLO », a dit qu'il fallait faire confiance au Collège mais il ne peut pas faire confiance à un Collège qui ne consulte pas ces citoyens à propos d'un tel projet. Si le Collège n'avait pas travaillé avec un bureau d'études spécialisé dans la participation, il se demande ironiquement ce qu'on aurait eu comme participation. Il est évident que tous veulent des espaces publics de qualité à « Cureghem ». Par exemple, la place Clemenceau est une grande place où il n'y a rien, ni de balançoire, ni jeu pour les enfants. Des spots illuminent « *la Planète* » qui, elle, ne s'illumine pas. C'est une place dans le noir, peu sûre. On vend ici du rêve mais G. BORDONARO n'y croit pas, il espère se tromper. Il faut aller sur le terrain et rencontrer les habitants, les écoles, les commerçants.

F. CARLIER ajoute que le bureau d'étude spécialisé est composé de personnes n'habitant pas la commune, qui s'appuient sur de la théorie, qui se penchent sur des maquettes et qui ne connaissent pas la réalité du terrain.

Elle rejoint l'avis de G. BORDONARO concernant des espaces qui existent déjà. Il n'y a pas besoin de bloquer des rues pour aller faire cabrioles au milieu de la voirie, alors qu'ils existent déjà des espaces à cette fin.

Selon elle, le terme « quartier apaisé » sera plutôt « quartier isolé ». Quelqu'un traversant un quartier pour aller travailler ou qui voit une boulangerie ou un restaurant, cela n'existera plus à « Cureghem », car ses habitants pourront jouer à la marelle au milieu de la rue.

Les soirées de participation, quand elles existent, sont très longues. Les habitants ont peut-être simplement aussi envie de dire « non » et n'ont pas envie d'entendre de théories pendant toute une soirée.

G. VAN GOIDSENHOVEN a posé une question au Conseil de police au sujet des aspects sécuritaires. Il lui a alors été suggéré de poser la question au Conseil communal ; et il est forcé de constater que l'on n'y a pas répondu. Ses contacts à la police lui disent qu'ils ne se réjouissent pas de la façon avec laquelle ils ont été amenés à collaborer. Ceci a été répété par diverses sources et s'en inquiète. C'est un problème de ne pas obtenir des réponses à des questions pourtant relativement restreintes dans ce dossier.

Quant aux exemples donnés, il se trouve que Paris a reporté sa grande zone apaisée à 2024. Peut-être faut-il s'inspirer de Paris ? La question de la concertation n'est pas sérieuse. Quant à la confiance envers le Collège, le point qui est présenté aux Conseillers communaux plus tard au cours de la séance, l'est juste pour information et non pour approbation. Il n'a jamais vu cela en 12 années précédemment passées au sein du Collège. Une question aussi fondamentale que celle-là est simplement qualifiée d'information. Si l'importance est toute relative, il propose de passer tous les points du Conseil communal sous forme d'information ! Ainsi, cela sera plus pratique et évitera, peut-être, aux membres de la majorité de se déchirer. Ce n'est pas un hasard que les autres groupes politiques de la majorité soient restés absolument silencieux.

Aujourd'hui, le Conseil communal ne va pas voter sur ce point, ce serait très dangereux. Nous avons ici un nouvel objet démocratique, non-identifié, qui est l'approbation d'un avis sur lequel les Conseillers ne peuvent fournir aucune approbation. Il aurait souhaité que les Conseillers puissent en débattre et puissent voter ; c'est ça la démocratie, assurer sa différence et assurer ses convictions. Aujourd'hui, de quelque groupe que les conseillers soient, on les empêche d'agir en connaissance de cause, en faveur de leur commune, car il existe un chantage exercé par un des membres de la majorité !

G. VERSTRAETEN blijft bij zijn standpunt. Het College moet de gemeenteraad dit punt laten uitstellen! Hij kan zoiets niet goedkeuren maar blijkbaar had hij erover gekeken dat zijn goedkeuring zelfs niet gevraagd is. Er wordt alleen gevraagd om er akte van te nemen. Hij sluit zich aan bij wat G. BORDONARO heeft gezegd: het College zegt dat men met zijn bezorgdheden mag komen en dat het College er misschien wel rekening mee gaan houden

in de toekomst. Dat had al moeten gebeurd zijn, voorafgaand, voordat het College dergelijke grote ingreep doet. Er had een briefje in de brievenbus gestoken kunnen worden. Zeker voor de handelaars die daar actief zijn, zij zijn toch al gekend. Zij hadden een brief moeten krijgen met de informatie *“we gaan de hele mobiliteit van de wijk hertekenen, wat vindt u daarvan, welke impact heeft het misschien op uw winkel?”*. Zeker in die periode want, zoals mevrouw ALLAERT aanhaalt, zijn ze de afgelopen twee jaar aan het doormaken door de “Covid-crisis”.

U zegt dat het een testfase van maar één jaar is. Na de afgelopen twee jaar die veel mensen hebben doorgemaakt kan dat één jaar misschien wel eens de genadeslag zijn. Het was niet slecht geweest om op voorhand het advies te vragen.

Hij woont momenteel nog in “Kuregem” en hij verbaast zich dat er gesproken is dat *“het grote probleem van “Kuregem” transitverkeer is”*. Eerlijk gezegd, is dat zijn indruk niet. Er zijn andere problemen in “Kuregem” die het aanpakken waard zijn.

Hij moet lachen als men zegt *“fantastisch, we gaan het Clémenceauplein doortrekken tot aan de gevels”*. Hij weet niet welke probleem hiermee opgelost is. Tijdens de dag is dat een doodsplein en 's avonds wordt het wel een actief plein maar dan voor drugshandel. Het probleem is niet dat er te veel transitverkeer is in de openbare ruimte, het probleem is dat de openbare ruimte in “Kuregem” gewoon niet onderhouden wordt. Het ziet er belabberd uit: er zijn gaten in de wegen, het groen wordt niet onderhouden, er ligt zwerfvuil, enz.

Hij denkt dat de inwoners van “Kuregem” ook een gedacht daarover hebben, zoals bewezen door de interpellatie van vandaag. Hij zou ertegen stemmen maar zijn stem wordt blijkbaar niet gevraagd. Het College moet het punt uitstellen en herkennen dat er hier een fout begaan is en dan nog een echte burgerraadpleging organiseren.

Monsieur le Bourgmestre-Président rappelle un élément important, qui est que la mise en œuvre se fera cet été, dans cinq mois. Autant Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH que lui-même ont dit que si la phase-test durera officiellement un an, le Collège ne s'interdirait pas de faire des adaptations en fonction des constats fait au fil des jours sur le terrain. Vu qu'il s'agit d'une phase-test, le Collège est compétent et cela peut aller vite. Jusqu'à la mise en œuvre, Monsieur le Bourgmestre-Président réitère sa proposition faite aux signataires de l'interpellation citoyenne, et à tous ceux qui ont un intérêt dans le quartier, à rencontrer le Collège et à discuter des questions problématiques par rapport aux livraisons, par exemple.

Il n'est pas surpris que le « MR », la « NVA » et le « PTB » se rejoignent sur des positions aussi conservatrices.