

## **Interpellation de G. BORDONARO, Conseiller communal, relative à l'aménagement de la rue Wayez.**

F. CARLIER donne lecture du texte suivant :

F. CARLIER geeft lezing van de volgende tekst :

Le 10 octobre dernier, le plan du réaménagement de la rue Wayez a été présenté aux habitants et commerçants. Ce plan, présenté sous trois variantes, laisse la part belle aux nouveaux modes de transport de mobilité douce. Les automobilistes y seront encore tolérés, au mieux, dans un seul sens de circulation et pas moins de 140 places de stationnement seront supprimées.

Je puis comprendre le souci d'esthétisme et la volonté de créer une atmosphère apaisée, terme tendance de nos jours. Sur les maquettes et les animations, on dirait que tout le monde s'amuse et que la vie est belle.

J'ai même vu, l'an dernier, sur une présentation de la STIB, la représentation d'un homme qui faisait la roue en attendant le tram! Vu l'état de saleté de la commune, je me demande bien qui aurait envie de s'adonner à un tel exercice.

Mais, redescendons sur terre maintenant et revenons à la réalité : que vont faire les clients, qui désireux de faire leurs achats rue Wayez, chercheront une place de stationnement? Où les riverains du quartier pourront-ils se garer, eux qui subiront de plein fouet le report du stationnement perdu de cette rue commerçante? Je prévois un chaos monstrueux, indescriptible.

Supprimer le stationnement et laisser la part belle aux aménagements urbains et ludiques pourrait être une belle idée pour autant que l'on y prévoit du parking souterrain ou en surface à proximité immédiate, je songe ici par exemple à l'aménagement de la Place Bellecour à Lyon, à la Place des grands Hommes à Bordeaux, villes souvent citées en exemple. Et je doute que l'on puisse comparer notre commune, hélas sur le déclin, à ces magnifiques villes françaises.

Avez-vous songé aux personnes à mobilité réduite? Aux personnes âgées, malades?

Croyez-vous que tout le monde est jeune et beau et se déplace en mono-roue?

Pensez-vous qu'il y aura du soleil tous les jours pour vos terrasses?

Parce que bien sûr les animations expliquant ce projet sont réalisées comme s'il faisait beau tous les jours.

Songez-vous à ouvrir la Place de la Résistance d'un côté afin de permettre au quartier de la Justice de Paix, isolé par ce verrou minéral, de respirer?

Ne trouvez-vous pas étrange que l'on verdurise les rues et que l'on minéralise les places?

N'est-ce pas le monde à l'envers?

Comment empêchera-t-on les automobilistes de passer?

La solution de la barrière lors du « test Vaillance » s'est révélée être un échec cuisant.

Avez-vous pensé aux voiries qui allaient être impactées en matière d'engorgement ?

Des voiries secondaires situées à proximité vont subir une augmentation du trafic automobile. Sans oublier, et ici il s'agit d'une voirie principale, de l'engorgement de la

chaussée de Mons.

Ce type d'aménagement doit être fait lorsque le parking alternatif, à proximité immédiate existe et ce n'est pas le cas. Pourtant le « Plan Iris 2 » prévoit que chaque place de stationnement en voirie supprimée soit remplacée par une place hors voirie. Vous n'en avez cure et c'est plus que désolant, c'est une catastrophe.

Vous parlez de la rue Wayez mais le projet remonte, en version totalement piétonne, si je comprends bien l'animation, avenue Paul Janson, au niveau du cours Saint Guidon. Le test pourtant, n'avait pas été convaincant et là aussi les commerçants y sont opposés.

Allez-vous laisser ouverte la Place de la Vaillance, comme le préconisait le rapport du test Vaillance?

Ce qui me déplaît souverainement aussi, c'est cette attitude hypocrite de soi-disant participation: les commerçants sont furieux. Nombreux sont les riverains qui ne veulent pas de ce projet.

J'ai participé à deux de vos ateliers en avril, il y avait vos amis, votre personnel communal et, comme, habitants : un pelé et deux tondus.

Mes questions sont les suivantes :

1. Plus de circulation automobile rue Wayez, ou dans un sens uniquement, fort bien, mais avez-vous songé à un plan de circulation permettant un délestage de ce trafic désormais supprimé? Si oui, quel est-il?
2. Peut-on envisager une ouverture d'un côté de la Place de la Résistance pour soulager le trafic et sortir le quartier de la Justice de Paix de son isolement?
3. Comptez-vous compenser les places de stationnement perdues comme le préconise le « Plan Iris 2 »? Si oui, comment?
4. Allez-vous laisser ouverte la Place de la Vaillance côté poste?

G. BORDONARO donne lecture du texte suivant :

G. BORDONARO geeft lezing van de volgende tekst :

Nous avons appris le jeudi 10 octobre, comme l'ensemble des riverains et commerçants, le projet définitif pour l'aménagement de la rue Wayez. Pour rappel, ce projet d'aménagement a pour but d'augmenter la vitesse commerciale de la STIB, mais aussi de redynamiser la rue Wayez et tout l'hyper-centre.

Alors que le groupe PTB est conscient de la nécessité de prendre en main cet aménagement qui est trop longtemps resté dans un tiroir par manque de courage politique, nous avons néanmoins plusieurs interrogations et craintes.

Tout d'abord, nous regrettons la manière dont le processus participatif s'est clôturé. Alors que Madame l'échevine Müller annonçait fièrement des tables de discussions et de participation avec trois séances publiques, nous nous étonnons du passage forcé auquel nous faisons tous face. Entre la présentation du projet définitif et le dépôt du permis prévu pour fin octobre, il n'y a même pas un mois de délai. Ce qui laisse très peu de places et de temps à ce Conseil, mais aussi aux riverains et aux commerçants pour se positionner et donner leur avis sur un projet concret.

Le PTB ne considère pas qu'un débat démocratique puisse se réaliser dans le cadre d'une enquête publique. Processus peu accessible et trop technique pour la plupart des citoyens où les marges de manœuvres par rapport au projet proposé seront très limitées. De ce fait, nous demandons au Collège de prolonger la processus participatif afin de récolter l'avis et les amendements apportés par les citoyens afin d'établir des propositions concrètes à la STIB.

- Pouvez-vous répondre positivement à cette demande ?
- Est-il possible de retarder encore un peu le dépôt de ce permis afin de permettre le prolongement de ce processus participatif ?
- Pourquoi ne pas avoir demandé aux citoyens de se prononcer clairement sur les trois scénarios avant d'aboutir au scénario final ?

Sur le projet en tant que tel : le PTB affirme sa volonté de réduire la pression automobile afin de garantir des espaces publics plus respirables, plus sécurisés et plus conviviaux. Concrètement, nous voyons la nécessité de libérer de l'espace pour les piétons, les transports en commun et les cyclistes. Cependant, nous avons plusieurs craintes sur le projet et nous souhaitons avant tout éviter le chaos dans l'hypercentre.

De ce que nous savons actuellement :

- 80 % du stationnement sera supprimé sans savoir si une compensation est prévue avec le dossier « Apcoa » toujours au frigo. Nous rappelons que le groupe PTB s'oppose à la privatisation du stationnement et nous vous le disons encore une fois : voyez ce qui se passe à Jette, place du Miroir : le projet « Apcoa » est un échec. Nous ne voulons pas de cette multinationale sous notre place de la Vaillance.
- Aucune piste cyclable sécurisée n'est prévu en voirie, alors que c'était l'occasion d'en aménager. Il est dommage d'aboutir à un projet qui ne rendra pas le vélo plus sûr dans le centre.
- Pas de site propre pour la STIB qui sera du coup ralenti par les voitures et les cyclistes.

Nous souhaitons avoir des éclaircissements sur les éléments suivants :

- Que comptez-vous mettre en place pour gérer le déplacement du trafic routier vers les rues adjacentes ? (rue du Douvres, chaussée de Mons, rue Vander Bruggen, rue de Veeweyde,...)
- Comment allez-vous éviter une saturation du trafic automobile vers ces rues adjacentes ?
- Prévoyez-vous une compensation du stationnement suite à la suppression de 133 places ? Si non, comment allez-vous éviter que toute la pression automobile liée au stationnement ne sature encore plus les rues adjacentes ? Bref, le but n'est pas déplacer le problème ailleurs, mais de le résoudre.
- L'objectif de ce projet étant de réduire globalement le trafic automobile dans l'hypercentre, pensez-vous que les gens vont soudainement laisser leur voiture de côté ou prévoyez-vous, parallèlement à cet aménagement, des incitants pour favoriser la mobilité douce et les transports publics ? Il est indispensable pour le groupe PTB d'accompagner la diminution d'espaces pour les voitures par une augmentation de l'offre en transports en commun et partagés, ainsi que développer des pistes cyclables sécurisées.

En conclusion, le groupe PTB souhaite réellement donner un nouveau souffle à cette rue commerçante.

Mais nous craignons que suite à la pression de la STIB, la commune oublie de défendre l'intérêt de ses commerçants et de ses habitants. Le danger d'aller trop vite, c'est de limiter l'aspect démocratique de la mise en place du projet, qui avait pourtant bien

commencé, et foncer tête baissée dans un scénario qui manque cruellement d'éléments pour pouvoir évaluer objectivement la faisabilité et l'efficacité de l'aménagement.

G. VERSTRAETEN sluit graag aan bij de tussenkomst van zijn twee collega's. Hij stelt zich serieus vragen bij dit project. Het is duidelijk dat het hoog tijd werd effectief om iets te doen aan de Wayezstraat en de staat ervan, die inderdaad al lang in achteruitgang is. Maar hij is een beetje teleurgesteld door een aantal zaken over wat nu beslist is. Hij vindt het voorstel, zoals het nu voorgelegd wordt of zoals het voorgelegd lijkt, toch een gemiste kans is en mogelijk een toonbeeld van gebrek aan een bredere visie. Hij sluit zich sowieso aan bij de opmerking wat betreft fietspaden. Er was echt nu eens een mogelijkheid om daarmee ruimte te creëren voor zachtere mobiliteit. Hij stelt vast dat er, op dat vlak, totaal geen rekening mee is gehouden, dat er niets voorzien wordt en dat, als men wil fietsen door de Wayezstraat, men gewoon in concurrentie zal blijven met trams en auto's, wat gevaarlijk blijft. Dus, als fietser, zal de Wayezstraat duidelijk een te mijden straat blijven. Hij vindt het sowieso al een gemiste kans.

Dan nog de schrapping van de parkeerplaatsen. Het is, inderdaad, al een paar keer aangehaald. Een zeer radicale schrapping van het aantal parkeerplaatsen op de Wayezstraat tot daar aan toe. We zijn niet tegen het schrappen van parkeerplaatsen langs de weg om ruimte te creëren voor andere zaken, zoals fietspaden bijvoorbeeld. Jammer genoeg zijn er nu geen, maar dan moet het college er wel voor zorgen dat mensen op andere plaatsen kunnen parkeren. Het ware dus misschien logisch geweest en dat lijkt ook de logica te zijn onder de vorige meerderheid, om eerst een ondergrondse parking te creëren, en dan een heraanleg te doen van de Wayezstraat, en daar dan parkeerplaatsen te schrappen zodat de mensen die daar moeten zijn met hun wagen er kunnen blijven komen en effectief een plaats hebben om die kwijt te kunnen, want hij stelt zich ook serieuze vragen over wat dit zal doen voor de parkeerdruk in de omliggende buurten en straten, niet in het minst ook voor de buurtbewoners daar, die misschien ook ergens met een wagen moeten zijn, en die misschien in hun eigen wijk hun wagen niet meer zullen kwijt kunnen. Maar, daarbij aansluitend, stelt hij zich ook vragen met betrekking tot personen met een beperkte mobiliteit, die vaak effectief al op een wagen aangewezen zijn. Hij is al regelmatig aangesproken door mensen met beperkte mobiliteit over de problemen die dat veroorzaakt in het centrum, rond de voetgangerszone, dat deze eigenlijk bijzonder moeilijk bereikbaar is geworden voor hen. Dat zij nu eigenlijk veel moeilijker toegang hebben tot het centrum van de stad dan vroeger het geval was, dat is ook het geval voor de straat. Dan, is er ook een kwestie van het verkeer, een beetje in dezelfde geest : een richting en twee richtingen. Hij stelt zich ook een beetje de vraag : de omliggende straten, wat gaat daarmee gebeuren? Waar gaat de verkeersdruk zich verplaatsen? Vandaar had hij toch graag wat meer uitleg willen zien op vlak van een soort circulatieplan dat toch echt goed doordacht is, over wat we daar gaan doen. Want, als dat ervoor zorgt dat de omliggende wijken minder leefbaar worden, dan kan men zich afvragen wat de meerwaarde ervan is.

Ten laatste dan, stelt hij ook vast, zoals velen, dat er veel mensen erg kwaad zijn over dit project, niet in het minst de handelaars op de Wayezstraat zelf. Hij stelt zich toch een klein beetje de vraag, want het college heeft altijd de mond vol gehad over participatie : « we gaan met iedereen praten, we gaan iedereen betrekken, we gaan een project uittekenen en », op er op die manier voor zorgen dat het een gedragen project is, dat de burgers echt betrokken zijn. Daar schiet niet zo heel veel van over heeft hij nu de indruk en hij kan ergens ook wel begrijpen waarom. Hij heeft namelijk in de pers met interesse kennis genomen van het feit dat er drie projecten waren om op basis van te vertrekken en van de verschillende richtingen die men op kan. Maar wat stond daar dan bij : voor een project was de MIVB tegen, een ander project viel niet in goede aarde bij het college omdat het

met een aantal factoren geen rekening hield. Dus, in feite, lag sowieso al op voorhand vast dat het derde project, namelijk hetgeen het nu geworden is, dat dat het zou worden ! Dat is geen participatie, dat is schijn van participatie ! Dat is eigenlijk zoals zeggen « jullie mogen er iets over zeggen, maar we gaan toch sturen in de richting die we sowieso al op voorhand hebben vastgelegd en dan gaan we wel zien ». Dus, het verbaast hem ook niet dat er veel mensen echt kwaad zijn. Hij sluit zich aan bij de collega's en is eens heel benieuwd naar de antwoorden van het college.

L. MOSTEFA dit qu'en matière de durée des travaux, quelle que soit l'hypothèse choisie, serait-il possible de demander à Vivaqua d'insérer dans le cahier des charges un horaire de travail de 90 heures sur 6 jours, ce qui pourrait notamment réduire le délai total indiqué dans dans le rapport d'incidences et qui réduirait aussi de plus de la moitié la durée du chantier. C'est également une demande des commerçants de la rue Wayez.

K. ADINE dit que si le projet devait tout de même passer avec le forcing de la STIB, il pense que derrière ce projet il y a une réalité sociale : les familles de commerçants qui n'ont comme seul revenu que leur commerce. Les 76€ par jour issus du fond d'indemnité proposé par la Région sont insuffisants. Comme la commune a un excédent budgétaire en boni, il propose que cette dernière indemnise les commerçants impactés. Derrière ce chantier, il y a une réalité sociale qui deviendrait dramatique si ces familles perdaient leur seule source de revenus. Il aimerait un élan de solidarité des Anderlechtois vis-à-vis de ces commerçants qui vont perdre leurs revenus.

Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH donne lecture de la réponse suivante :  
Mevrouw de schepen MÜLLER-HÜBSCH geeft lezing van het volgende antwoord :

Voici les réponses que je peux apporter à vos questions et remarques :

### Participation

La commune, en collaboration avec la STIB (et des bureaux des études), a organisé trois soirées de participation afin de travailler le plus largement possible avec les citoyens pour développer le projet de l'aménagement de la rue Wayez ensemble. Concrètement nous avons travaillé avec des profils, des dimensions, des dessins et des plans afin de pouvoir reprendre au mieux les idées, les questions et les préoccupations des citoyens. Nous travaillons en toute transparence sur ce projet. Jamais auparavant un projet d'une telle ampleur n'avait été réalisé à Anderlecht avec un niveau de participation du public aussi élevé. De chaque soirée, il y a un PV publié sur le site de la STIB. Vous pouvez donc suivre en détail les résultats de toutes ces soirées. Le public était très varié chaque soir. Je ne suis pas sûr si j'appellerais tous les citoyens présents des amis, en tout cas c'était une atmosphère très constructive. Avec les suggestions, idées, photos, propositions, commentaires, dessins, mails, réseaux sociaux, etc, il a été possible de développer différentes propositions pour une nouvelle rue. Celles-ci sont maintenant disponibles et forment la base pour les étapes suivantes.

Les trois alternatives présentées sont :

- une zone piétonne avec accès pour les tram et les bus et les livraisons,

- une rue à sens unique avec une piste cyclable supplémentaire,
- et une rue à sens unique avec accès pour tous les modes des transport.

Ces trois alternatives ont été développées sur la base des résultats des soirées participatifs. Les statistiques et détails sont inclus dans la présentation de la STIB qui est disponible sur le site de la commune et de la STIB. Je vous invite à les consulter pour comprendre d'où viennent ces alternatives. Le processus participatif maintenant est un peu déconnecté de la réalité. En tant que habitant d'Anderlecht, on ne pouvait pas passer à côté de toutes les informations données autour de la rue Wayez, même Madame la Conseillère Carlier en a pris note et a participé à une soirée ! Il y avait des affiches aux arrêts de bus, des flyers, des dépliants dans les trams et les bus, des informations dans le journal communal, des informations sur le site web de la commune, des informations sur le Facebook de la commune, il a même été discuté ici au conseil communal. Je ne sais pas comment on a pu rater ça ? Depuis le début, le processus de la participation a été communiqué très clairement, les étapes ont été clairement décrites et il est maintenant temps de passer à l'étape suivante. La STIB va donc déposer les plans et commencera ensuite comme prévu la prochaine phase, qui comprendra l'enquête publique, où il sera possible d'en discuter à nouveau tous les détails.

### Plan circulation

Le projet prévoit un plan de circulation qui reflète la nouvelle situation. Le plan propose une rue Wayez à sens unique qui va être interrompue à la hauteur de la rue de Douvres, de sorte que la rue Wayez ne soit plus une voirie de transit. L'accès à la rue sera maintenu, mais la circulation de transit sera réduite au minimum, de sorte que les résidents, les clients et les commerçants peuvent utiliser la rue en paix pour les activités prévues. Cela réduira également la pression du trafic sur la rue. Le plan de circulation comprend également des mesures visant à alléger la charge pesant sur les quartiers voisins. Il est également prévu de reprendre le bus 49 de la rue du Village par la rue Wayez.

### Offre transport en commun

La rue Wayez devrait donc être très fréquentée par les tram et les bus, car la fréquence du tram sera également augmentée. On compte d'avoir un tram tous les trois minutes pour améliorer l'offre de transport en commun. Il n'a jamais été question de mettre toute la rue Wayez en zone piétonne au milieu de la rue. Ce ne sera jamais comme cela car il y aura toujours des trams et des bus.

### PMR

Des experts des questions de mobilité des personnes à mobilité réduite ont également participé à la planification, comme pour tout projet de cette taille. L'ensemble de la rue sera aménagée de plein pied, ce qui répond pour une partie aux besoins des personnes à mobilité réduite.

### Place de la Résistance

Pour la Place de la Résistance, il est prévu de poursuivre le verdissement de la place au sein du contrat de quartier Biestebroek. Il n'est donc pas prévu d'ouvrir la place au trafic automobile, mais de l'intégrer à la nouvelle rue Wayez, qui sera plus verte, plus ouverte et plus belle.

### Stationnement

Des emplacements de stationnement d'aujourd'hui céderont leur place dans le futur aux arbres, aux fleurs, aux terrasses, aux bancs et aux zones de livraison. C'était une des principales discussions lors des soirées de participation : comment créer enfin plus d'espace pour avoir une rue plus conviviale, une rue qui invite les habitants d'Anderlecht, une rue avec alors plus d'arbres, des fleurs, des bancs, d'espace pour les nombreuses livraisons, et les terrasses ? Actuellement, par exemple il n'y a que cinq zones de livraison sur une longueur de 900 m. Le nouveau plan prévoit 10 zones. Cela facilitera non seulement la vie des commerçants, mais augmentera aussi la qualité du transport en commun. Il répondra également aux exigences du projet « Avanti », qui prévoit un financement de 10 millions d'euros pour ce projet, à la condition que la vitesse commerciale du transport en commun soit améliorée. La question de la compensation des places de parking a également été discutée en détail par le comité d'accompagnement du projet. La STIB et la commune sont actuellement en contact avec « Parking.Brussels » pour effectuer une analyse détaillée de la forme que pourrait prendre cette compensation. A cette fin des options temporaires et à long terme hors voirie sont en discussion. Il ne faut pas oublier que le projet du parking souterrain est toujours sur la table car le Collège est toujours en négociation avec APCOA. Il ne faut pas oublier que trois études réalisées dans le passé sur le centre d'Anderlecht et les chiffres récents de « hub.Bruxelles » confirment qu'à l'heure actuelle, seulement environ 10 % des clients de la rue Wayez viennent en voiture pour leur shopping, la plupart des clients vient déjà en tram, bus ou à pied.

### Beau temps

Concernant la question du beau temps sur la rue Wayez, je peux demander au bureau d'étude d'inclure la pluie dans les photos explicatives à l'avenir.

### Piste cyclable

Concernant une piste cyclable séparée sur la rue Wayez, il y a un petit problème: la rue est très étroite, soit 17 mètres. Une des alternatives propose le maximum possible, soit une piste cyclable qui passerait entre le tram et les zones de livraison mais que sur un côté. Le désir est de maintenir cette rue commerçante mais la multiplication des zones de chargement/déchargement n'est pas envisageable car la largeur de 17 m de la rue ne le permettrait plus. Ensuite, les cyclistes se retrouveraient entre le tram et les zones de livraison, où la porte d'un camion peut s'ouvrir à tout moment. Ce n'est pas anodin.

Concernant le maintien des commerçants pendant les travaux, le Collège va mettre en place un comité d'accompagnement. Les commerçants sont déjà au courant.

Je répète que toutes les informations que je vous ai données ici sont disponibles par écrit avec des illustrations dans la présentation de la STIB, sur le site de la STIB et aussi sur le site de la commune.

La STIB déposera donc une demande de permis, sur base de l'alternative qui a l'aile la plus grande : une rue tranquille avec de l'espace pour le développement des commerces et des HORECA, qui laisse de l'espace pour la circulation automobile locale, qui simplifie les livraisons, qui offre de l'espace pour tous, y compris les enfants, des espaces pour les citoyens à mobilité réduite avec accès aux bancs pour se reposer et pour se rencontrer. Un plan qui permettra de rendre à la rue Wayez son ancienne place dans la vie de la commune.

F. CARLIER n'a pas eu de réponse précise concernant la compensation de parking. Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH dit que c'est à l'étude, à l'analyse, mais elle n'a pas répondu s'il y aura x places là et x places là.

G. BORDONARO rétorque que sur le processus participatif le Collège a lancé une première étape mais s'est arrêté à cette étape-là. Le groupe PTB demande maintenant très clairement de faire une consultation populaire parmi les trois scénarios qui ont été présentés afin de laisser aux commerçants et aux citoyens la possibilité de choisir parmi les scénarios. Il ne faut pas dire que ce n'est pas possible ! Le groupe PTB entend qu'il y a urgence pour avancer dans ce projet car les rails de tram sont en train de pourrir depuis 10 ans. Ce n'est pas la faute des commerçants ni des riverains. Si on a laissé traîner cela c'est par manque de volonté politique dans le passé. On peut dire qu'ECOLO n'était pas présent il y a 10 ans, mais l'aspect d'aller vite ne doit pas mettre un frein, ne doit pas interrompre le processus démocratique. Est-il possible d'organiser une consultation populaire pour laisser le choix aux riverains et aux commerçants de choisir parmi les scénarios ? Il rappelle que dans les comptes-rendus des ateliers, il était écrit qu'un avant-projet allait être proposé début octobre pour ensuite encore pouvoir être amendé et aboutir à un projet définitif. Or, en réalité, début octobre, nous sommes en présence d'un projet qui est déjà définitif. Le scénario a été choisi, le permis va être déposé, il y aura l'enquête publique et là-dessus on va pouvoir discuter de questions techniques. Il aimerait obtenir une position claire de la part du Collège par rapport à cette volonté de poursuivre le processus et de laisser les citoyens et commerçants de choisir parmi les scénarios proposés. Le groupe PTB est très embêté par rapport au projet actuel car il a du mal à se positionner. Il y a tellement de manquements. Il n'y a pas d'étude d'incidences sur l'impact de la circulation sur les rues adjacentes. On ne sait pas ce qu'il y aura comme compensation. Est-on pour ou contre la suppression des 133 places de parking ? Tout dépend de ce qui va être prévu, tout dépend de comment les transports vont être mis. Actuellement, il est difficile de prendre position. On est donc en train de vendre un projet avec des éléments qui sont indispensables pour l'approuver. Les commerçants sont très inquiets quant à l'accessibilité de la rue car leurs clients viennent en voiture. Toutes ces questions-là restent actuellement sans réponse. On est juste face à face au mur et on se voit imposer ce projet qui tombe du ciel.

Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH répond que c'est une exigence qu'elle a reçue dans une lettre des commerçants. Il s'agit vraiment d'une question de planification des travaux même. C'est donc en cours de mise en place que la STIB, VIVAQUA et SIBELGA, ainsi que tous les acteurs de terrain impliqués dans les travaux. Le Collège assure l'accompagnement le mieux possible afin d'informer de ce qui va se passer. La rue ne sera pas intégralement fermée, les travaux seront effectués par tronçons. Sa réponse quant à la participation reste la même que celle qu'elle a donnée. Le processus de participation était déjà très élargi. L'enquête publique donne encore une fois la possibilité supplémentaire de participation citoyenne. Trois soirées participatives ont été organisées, parfois avec des citoyens présents de manière récurrente. Finalement, les gens ont demandé d'arrêter de discuter de ce projet pour enfin passer à la mise en place. C'est



donc notamment pour cette raison-là qu'il faut avancer dans ce projet. Le débat a lieu depuis 10 ans. Une dernière phase de participation a été mise en place par la nouvelle majorité mais il y aura encore une fois la possibilité de discuter de tous les détails au cours de l'enquête publique. Madame l'Échevine MÜLLER-HÜBSCH espère que cela va produire quelque chose de positif.