

Application de l'article 58 du Règlement d'Ordre intérieur du Conseil communal.
Interpellation des habitants relative au plan de réaménagement des squares
Vandervelde et Albert 1er et de la chaussée de Mons.

Le représentant des habitants donne lecture du texte suivant :

De vertegenwoordiger van de inwoners geeft lezing van de volgende tekst:

Nous voilà à nouveau réunis ce soir, plus d'une année après la victorieuse bataille menée par l'ensemble des Anderlechtois contre l'implémentation du Contrat Local de Mobilité « Bad Move » à Cureghem. Durant des semaines chargées en émotion, les Anderlechtois ont lutté à bâton rompu pour défaire un plan qui aurait pu avoir des conséquences dramatiques sur le quotidien des habitants de Cureghem et plus largement de tous les Bruxellois.

Sans ce mouvement historique et ses multiples déclinaisons, nous aurions dû assumer les effets d'un plan écologiquement irresponsable et socialement inégalitaire. Comme l'ont rappelé le 3 octobre dernier des représentants du Comité Régional contre le plan « Good Move » en commission « Mobilité », c'est la politique éco-libérale autoritaire dérivée des dispositifs « Good Move » qui aura consacré l'ouverture d'un contentieux historique. Le paternalisme réductionniste du PS, du PTB, du MR, de Défi, d'Ecolo/Groen et des Engagés avait beau restreindre leurs revendications à une demande de concertation, les représentants ont rappelé durant plus de 3 heures qu'il n'en était rien. Expertise construite durant de longs mois, les citoyens ont démontré la centralité des classes géo-sociales en matière de « Mobilité ». Poussant le débat au-delà des truismes communs, les représentants ont magistralement démontré l'importance, dans la formulation d'une politique publique d'ampleur, de la relation entre mobilité et conditions d'habitation d'un territoire (logement, travail, services sociaux, accès aux systèmes hospitaliers, école, familles, etc.).

Remettant ainsi en cause les effets de gentrification inhérents à ce plan, les citoyens ont réussi à chambouler les certitudes de l'auto-proclamé père spirituel du projet, Pascal SMET, qui a déclaré dans une interview offerte à « BX1 », le 7 octobre dernier, l'horreur et le fiasco de l'aménagement « Good Move » à Cureghem. Reconnaisant également l'incapacité du plan à améliorer la qualité de vie et la qualité de l'air des habitants, Pascal SMET est revenu sur les risques de déplacement des populations pauvres dans les zones péri-urbaines liées à ce genre de planification. Alors que cette grille d'analyse était au départ décriée pour son caractère complotiste par les partis défenseurs du plan, elle a finalement su s'imposer après un travail de démocratisation des débats mené à bras le corps par l'ensemble des citoyens bruxellois concernés.

J'aimerais à ce titre profiter de cette interpellation pour tous et toutes les remercier pour leur sincère engagement qui aura bousculé à tout jamais les rituels de la sacro-sainte gouvernance locale. Si nous avons décidé de vous interpellier ce soir, c'est parce que vous ne semblez pas avoir appris les leçons des multiples séquences portées par les divers comités locaux réunis autour de la bannière du front commun anderlechtois. En effet, après plusieurs victoires

localement obtenues : moratoire sur le plan de circulation au Peterbos, retrait du Contrat Local de Mobilité à Cureghem, Aumale et Birmingham, le Collège semble désireux de réitérer, à l'occasion des plans du réaménagement du square Vandervelde, du square Albert Ier et de la chaussée de Mons à Cureghem, les mêmes incuries. Le projet "Good Move 2" mis en selle par « Bruxelles-Environnement » et avalisé sans avis contradictoire par le Collège, risque de profondément modifier le visage topographique et sociologique de Cureghem.

Ce projet, dont la mise à l'enquête a été précipitée à la fin du mois d'octobre 2022, est survenu au moment où le « Good Move 1 » était retiré à Cureghem. Durant cette période, les autorités communales avaient déclaré geler tous les projets afférents et maintenir le moratoire jusqu'à la fin. Malheureusement, la commission de concertation a eu lieu la veille de Noël, passant ce projet d'ampleur sous les radars des citoyens anderlechtois. Ni la majorité des citoyens, ni les administrateurs des logements sociaux environnants n'ont pu participer au processus de construction d'un futur aménagement.

Plus inquiétant encore, la Commune n'a jamais rendu le moindre avis sur ce projet, contrairement aux projets « Good Living » et Sylvain Dupuis, sur lesquels le Collège avait alors clairement pris position en les abandonnant. En effet, en septembre 2020, la Commune avait demandé unilatéralement le retrait du projet régional de réaménagement du boulevard Sylvain Dupuis. Cette décision, qui avait été saluée par les riverains et commerçants, avait été la résultante d'une pétition de près d'un millier de personnes et d'une interpellation citoyenne, conduisant à une réévaluation rondement menée par les services communaux.

Autre cas, et non des moindres, l'avis négatif remis par le Collège sur le réaménagement du pont Marchant. À cette période, des positions très claires d'Éric TOMAS, ancien Bourgmestre d'Anderlecht, de Lotfi MOSTEFA, de Sofia BENNANI, et de l'Échevin Alain KESTEMONT avaient alors permis la réouverture du pont à tous les modes de circulation. Ces prises de position salvatrices, au regard des conséquences en termes d'enclavement et d'inégalités d'accès aux transferts sociaux et aux services publics (écoles, hôpitaux, équipements sportifs et culturels, etc.) de ces plans pour un quartier comme Cureghem, auraient dû servir à ordonner une ligne stratégique pour apprécier ces projets éco-libéraux, mais que nenni. Par ailleurs, la perspective d'un « Good Move 2 » soulève des préoccupations majeures pour un quartier connu pour sa densité de population très élevée (20.720 habitants/km² à Cureghem-Bara) et son parc social particulièrement vétuste. Avec le taux de chômage le plus élevé de la commune et une proportion importante de jeunes demandeurs d'emploi sans diplôme du secondaire supérieur, le quartier de Cureghem connaît des inégalités socio-spatiales considérables par rapport aux autres quartiers à Anderlecht. Les revenus moyens y sont également les plus bas, avec des montants inférieurs à 10.000 euros.

Monsieur le Bourgmestre, il est crucial de vous faire comprendre les effets prospectifs de la congestion automobile d'un tel plan. Les véhicules en provenance de la chaussée de Mons et en direction du canal devront emprunter des itinéraires tels que la rue du Collecteur, le quai de l'Industrie et la rue de l'Ancienne Gare, cette dernière

devenant à double sens. En outre, la digue du Canal sera définitivement fermée, forçant tout le trafic à se reporter sur des routes totalement inadaptées et partiellement déjà engorgées. En effet, le pont de Cureghem connaît déjà une saturation automobile très importante entraînant des embouteillages qui font régulièrement l'une des actualités locales. Lorsque la circulation y est bloquée, cela affecte grandement la circulation des services d'urgence et des transports en commun, et génère une concentration de carbone rendant l'air totalement irrespirable.

Des problèmes d'insécurité routière persistent, puisque nous devons déplorer de nombreux accidents liés à la volonté d'augmenter la vitesse commerciale des trams. Les trams roulent comme de véritables bolides, et l'absence de signalisation multiplie les accidents. La Commune, incapable de financer structurellement ses politiques de « Mobilité », doit recourir à des partenariats publics-privés pour la rénovation urbaine. La « STIB », en tant que partenaire public, transgresse ses impératifs et devient, dans le contexte de ces plans, un acteur au service des impératifs néolibéraux.

En faisant primer la vitesse commerciale au détriment de la sécurité et du bien-être des habitants et des commerçants, la société des transports intercommunaux de Bruxelles devient l'instrument de politiques éco-libérales opposées à la vie sociale et professionnelle des habitants d'Anderlecht. Ainsi, au nom de la très néolibérale "vitesse commerciale", on transforme une ville, des commerces, des sociologies, et on les oppose à ses habitants. À l'heure actuelle, personne ne peut ignorer les défis posés par ce projet en termes de qualité de vie et de mobilité.

Les travaux du "Good Move 2" sont censés débuter en janvier et durer 18 mois. La mémoire collective du quartier se souvient encore des terribles mois d'août, septembre et octobre 2022, lorsque le « Good Move », première version, avait transformé Cureghem en véritable prison à ciel ouvert. Monsieur le Bourgmestre, sans une action immédiate en janvier, le quartier sera plongé dans un énième enfer qui risque d'enclaver définitivement le quartier de Cureghem.

Monsieur le Bourgmestre, après le fiasco reconnu par tous du « Good Move » à Cureghem, allez-vous prendre le risque de retenter l'aventure avec ce qui s'apparente à un « Good Move 2 » à peine masqué ? Ne serait-il pas plus sage politiquement, à quelques encablures des élections, d'envisager la remise d'un avis négatif de la Commune comme vous l'avez notamment fait pour le « Good Living » et pour le projet d'aménagement du boulevard Sylvain Dupuis ?

Madame l'Echevine des « Logements communaux », pensez-vous que la mise en application de ce plan d'aménagement avec les effets de gentrification in situ, ne risque pas de mettre en danger le cadre de vie déjà fortement précarisé des habitants de Cureghem ? Ne faudrait-il pas commencer par organiser une première réunion de concertation avec les administrateurs locaux des logements sociaux avant d'envisager un tel chamboulement dans le paysage urbain du quartier ?

Madame l'Échevine en charge de la « Mobilité », après les promesses de concertation et de renouvellement de la politique de « Mobilité », force est de constater que vous n'avez rien appris du précédent échec du « Good Move ». Aucune concertation, pas de négociation envisagée sur les termes du plan de mobilité, aucune étude reprenant les liens entre unité territoriale et déterminants socio-économiques, bref du « Good Move » en plein. Allez-vous envisager la mise en œuvre d'une véritable concertation ouverte à la négociation de la philosophie générale du plan ? Allez-vous construire avec l'entière des partenaires locaux, y compris ceux présents dans votre majorité, je pense ici au président du « Foyer Anderlechtois » qui n'a même pas été convié aux rencontres portant sur le plan d'aménagement, une politique de mobilité répondant aux besoins des habitants de Cureghem ?

G. VAN GOIDSENHOVEN souhaite tout d'abord rétablir une vérité incontournable qui peut être vérifiée par tous. Depuis les prémises de l'année 2022, le groupe « MR » s'est opposé, à raison, au processus du plan « Good Move » pour des raisons apparues évidentes par la suite. Il a tout d'abord alerté le Collège qu'il allait droit dans un mur, que ce plan était inadapté et allait provoquer des perturbations incroyables mais, surtout, qu'il n'avait jamais été concerté valablement avec les habitants. Il l'a dit et redit et a même proposé deux motions pour le faire retirer. G. VAN GOIDSENHOVEN pense que faire porter la moindre responsabilité dans ce dossier sur le groupe MR est absolument irraisonnable.

G. VAN GOIDSENHOVEN donne lecture du texte suivant :

G. VAN GOIDSENHOVEN geeft lezing van de volgende tekst:

Depuis décembre de l'année dernière, le « MR » interpelle sur le projet de réaménagement et du changement de circulation concernant l'axe square Vandervelde, square Albert 1er et chaussée de Mons à Cureghem.

Dans une relative confidentialité, le projet a avancé et, désormais, les travaux devraient commencer en janvier prochain. Parmi les principaux changements, le tronçon de la chaussée entre la rue de l'Ancienne Gare et le square Albert 1er sera mis à sens unique (en direction de pentagone). Une piste cyclable bidirectionnelle en site propre sera ajoutée au tronçon. La rue Van Lint sera également (comme dans le plan « Good Move ») rendu unidirectionnelle vers le centre-ville. Le long du parc Albert 1er, la partie de la chaussée de Mons, actuellement en direction du pentagone, sera fermée aux voitures : tout le trafic sera reporté au nord du square. Les véhicules en provenance de la chaussée de Mons et en direction du canal devront emprunter la rue du Collecteur, le quai de l'Industrie et ensuite la rue de l'Ancienne Gare, remise à double sens. Sur tout le secteur, 25 places de stationnement en voirie seront supprimées, surtout au square Albert 1er. Les travaux devraient durer 18 mois.

Si personne ne conteste que la situation actuelle mérite d'être améliorée, le « MR », depuis sa première intervention à ce sujet en décembre de l'année dernière, a essayé à trois reprises déjà (cette fois-ci est la quatrième) d'attirer l'attention du Collège sur les risques d'avancer dans un projet aux conséquences multiples, sans l'adhésion ni même la bonne information de la population à son sujet. Chaque fois, il nous a été répondu que le dialogue allait s'instituer et que les leçons du fiasco autour de « Good Move » étaient retenues. Bref, une autre façon de faire allait voir le jour. Force est de constater que ces déclarations qui se faisaient l'écho des propos lénifiants de la Ministre bruxelloise de la « Mobilité » au Parlement bruxellois, ne correspondent pas à la réalité vécue par les citoyens. Ainsi, nous avons pu constater que l'immense majorité des riverains des futurs travaux n'ont pas la moindre idée des travaux qui s'annoncent et qu'ils se sentent une nouvelle fois exclus d'une programmation urbaine d'inspiration « Good Move ». Le traumatisme de la mise en œuvre du plan de de circulation « Good Move » a laissé des traces et l'inquiétude monte de plus en plus à l'égard d'un plan « hors sol » qui semble être une nouvelle fois passé à côté d'une véritable démarche de concertation.

Pour éviter de nouvelles tensions entre la population et les autorités communales et régionales, le Collège a-t-il la volonté d'imposer une véritable concertation en amont des travaux ? Pour ce faire, compte-t-il demander à la Région de sursoir au début des travaux pour éviter le risque d'un rejet massif de la population comme dans le cadre du plan « Good Move » de l'année dernière ?

Enfin, le Collège peut-il nous préciser son avis formel quant au projet de réaménagement porté par « Bruxelles-Mobilité » ?

G. VAN GOIDSENHOVEN ajoute que L. MOSTEFA a exprimé une opposition nette et il ne doute pas qu'elle fait écho à la position du Collège, à moins que, comme le signale le Cabinet de la Ministre Van den Brandt, la Commune a donné un accord formel à ce projet. Toujours est-il que la demande du groupe « MR » est relativement simple à ce stade : obtenir des éclaircissements sur la position du Collège et, à minima, de sursoir au début des travaux afin de mener véritablement une véritable concertation avec la population. Il pense que se sont les conditions qui permettront le retour à la confiance et à la sérénité.

G. VERSTRAETEN ajoute que ce qui concerne aujourd'hui la chaussée de Mons et le square Vandervelde lui semble être un plan purement régional car il concerne principalement des voiries régionales. Toutefois, il constate, comme G. VAN GOIDSENHOVEN, qu'il a été approuvé par le Collège et donc par la majorité. En même temps, il constate également que L. MOSTEFA, chef de groupe du plus grand parti de majorité, s'oppose à ce projet et qu'il n'a pas été concerté avec une autre casquette comme celle de Président du « Foyer anderlechtois ». A la lecture de ce projet dans la presse, on réitère qu'il y a cette fois-ci eu de la participation citoyenne, que les habitants du quartier et les associations ont été concertés ; on réentend un

peu le même laïus que la dernière fois. Il voit potentiellement du bon dans ce projet mais également des choses qui pourraient poser problème ; cela agace dans un quartier qui a déjà connu de tels problèmes. Il se pose véritablement la question de la position du Collège dans un dossier qui est devenu extrêmement sensible, touchant un quartier qui connaît beaucoup de problèmes et nécessite beaucoup de besoins autres que la mobilité.

A. CRESPIEN se dit également inquiet et rappelle que G. BORDONARO avait déjà interpellé le Collège à ce sujet lors du dernier Conseil communal. Le groupe « PTB » a des doutes quant à la circulation dans les petites rues aux alentours de la chaussée de Mons, ainsi qu'au sujet des places de stationnement évoquées. Anderlecht est une des communes où il y a moins de voitures par habitants mais c'est aussi une des communes les plus densément peuplées et donc où les places de parking restent un sujet auquel il faut rester particulièrement attentif. Le point principal, déjà relevé, est la question de la concertation. L'opposition a précédemment sérieusement dénoncé le manque de concertation et de participation des acteurs-clés qui ne sont pas consultés ni mis au courant des plans suivis. Ce n'est pas ainsi qu'on changera les choses à Cureghem !

L. VANWELDE donne lecture du texte suivant :

L. VANWELDE geeft lezing van de volgende tekst:

Je laisserai bien sûr les Echevines concernées ainsi que Monsieur le Bourgmestre répondre aux questions précises soulevées par votre intervention citoyenne.

Toutefois, loin de toute polémique, je voudrais vous parler de ce projet de réaménagement du pont Vandervelde et du square Albert 1er sous un autre angle et avec un autre regard que celui qui a inspiré votre réflexion.

Ce projet, qui n'est pas du tout un plan de circulation mais bien une rénovation d'un carrefour dangereux couplé à la rénovation d'un espace public délaissé de longue date, est porté par la Région et est en discussion depuis plusieurs années déjà. Il arrive à présent peu à peu à sa phase de mise en œuvre après 2 années de test qui ont confirmé son intérêt et sa légitimité : plus le moindre accident grave, et encore moins mortel, depuis le début de la phase-test, et pas de véritable perturbation au niveau du trafic automobile dans des conditions fort proches de celles qui prévaudront après la finalisation du plan.

Les bénéfices escomptés de ce plan sont multiples :

- tout d'abord, et c'est le moteur du projet, une sécurisation accrue de la mobilité sur le pont Vandervelde, aussi bien pour les voitures que pour les cyclistes ou les piétons. Rappelons que ce gros carrefour avait hélas généré plusieurs accidents

graves dont certains mortels avant le démarrage du plan-test de ces deux dernières années ;

- ce projet devrait en particulier améliorer la protection des usagers faibles, sans pour autant porter atteinte à la circulation automobile, et ce, grâce à la création d'une piste cyclable reliant le pont Vandervelde à l'espace public du square Albert Ier ;

- mais aussi, la mise en œuvre de ce projet global, qui accouplera véritablement la zone verte à aménager aux immeubles d'habitation, aura pour effet d'offrir un magnifique jardin de plusieurs dizaines d'ares à de très nombreux habitants qui en manquent cruellement ;

- d'offrir à de très nombreux enfants petits et grands un espace de jeu et de sport adapté à leurs besoins ;

- d'offrir aux personnes plus âgées, une zone de quiétude et de rencontre ombragée à l'abri de la circulation ;

- d'offrir grâce à la création de ce vaste espace vert en pleine zone urbaine, une zone inédite de fraîcheur avec des fontaines, des bancs publics, et une végétation régénérante bien nécessaire dans ces zones à haute concentration de population, et ce tout particulièrement en périodes de forte chaleur ;

- d'offrir tout simplement une bulle de détente et de loisirs ainsi qu'une véritable bouffée d'oxygène à un quartier qui en a grandement besoin.

Ce type d'espaces verts est indispensable à la santé physique et mentale de la population, et aucun espace public ne peut dans ce contexte être négligé.

Bien sûr, tout cela a un coût, et génère bien naturellement quelques désagréments, que la Commune veillera à réduire au strict minimum.

En ce qui concerne le coût, aucune Commune ne pourrait supporter seule ce type d'aménagement. C'est heureusement la Région qui est porteuse du projet, et qui en assumera donc la plus grande partie, permettant ainsi la réalisation d'un projet hautement qualitatif sinon impossible à mettre en œuvre. Il serait sans aucun doute navrant de ne pas en profiter.

Madame l'Echevine MÜLLER-HÜBSCH explique que ce projet de « Bruxelles-Mobilité », auquel la Commune a participé, lui donne l'occasion de donner plus d'informations sur la conception et les choix faits dans ce dossier, mais également l'exécution des travaux. Elle va faire la distinction entre les faits et la fiction car, depuis la sortie du communiqué, elle voit plusieurs articles et entend plusieurs interprétations ne correspondant pas à la réalité. Ce projet existe du fait que depuis des années le carrefour du pont de Cureghem est sur la liste des carrefours dangereux. On appelle cela techniquement à Bruxelles-Capitale une « Zone à Concentration d'Accidents » (ZACA). Depuis des années, ce carrefour est la ZACA en tête de la liste à Anderlecht, le point le plus dangereux.

Régulièrement cette question a été discutée au Conseil communal. En 2018, un jeune policier y est décédé, il était à vélo en rentrant chez lui. Juste après qu'elle ait commencé sa fonction d'échevine de la « Mobilité » en 2018, elle a rencontré la famille de la victime. Il fut terrible de lui expliquer que rien n'avait été fait depuis des années. Depuis lors, le Collège s'est engagé à ce que le carrefour devienne enfin plus sécurisé. En 2020, la Région a mis en place la phase-test avec le rond-point que l'on connaît aujourd'hui, depuis il ne s'est plus produit d'accident grave à cet endroit. Dès le début de la phase-test, la Commune a insisté pour qu'une solution à long terme soit trouvée. Les blocs de béton ne peuvent pas rester à perpétuité. C'est pour cette raison qu'il fallait trouver un financement, ce qui est heureusement le cas aujourd'hui, grâce au Ministre-Président VERVOORT et financé par le contrat de rénovation urbaine n°3 à Anderlecht.

Le bureau d'études avait travaillé depuis le début de la phase-test en intégrant l'avis des riverains et des associations de terrain, en procédant à des interviews sur l'espace public, en effectuant des promenades collectives en soirée.

Ce projet ambitieux a aujourd'hui abouti pour apporter plusieurs améliorations significatives. Tout d'abord, ce n'est pas un plan de circulation mais de rénovation, de réaménagement de deux endroits-clefs à Cureghem : le pont lui-même et le carrefour dangereux, ainsi que le square Albert 1er. L'aménagement du carrefour se base sur les résultats de la phase-test et restera un rond-point. La circulation, en venant des abattoirs va continuer de circuler par la rue du Collecteur. Ce point a été débattu à plusieurs reprises avec la Région car le Collège n'est pas satisfait de laisser passer la circulation par cette petite rue mais la Région a expliqué qu'aucune autre solution n'a pu être trouvée pour éviter cela.

La nouvelle caserne des pompiers sur la chaussée de Mons aura sa propre sortie sécurisée avec un feu de circulation. Le carrefour au niveau de la « Maison du Peuple » sera plus visible et dans les faits, cet aménagement change relativement peu pour la majorité des conducteurs. Par contre, il y a un gain important de confort et de sécurité, surtout pour les piétons et les cyclistes.

Concernant le square Albert 1er, cette place est aujourd'hui une île entourée par des rues, dont la chaussée de Mons. Dans ce quartier dansement peuplé, où la verdure et les espaces publics verts sont rares, cet espace n'est fréquenté que pour attendre les transports en commun, alors que des centaines de familles vivent à proximité avec des enfants jeunes et moins jeunes. Les habitants ont demandé à plusieurs reprises que l'on fasse plus d'espaces verts qualitatifs à Cureghem, non plus des blocs de béton ; ce projet apporte une réponse à cette demande. C'est pourquoi, la place va être réaménagée, c'est pourquoi il est important de rendre l'espace public plus accessible et plus agréable à fréquenter.

La prochaine étape de ce dossier est la désignation de l'entrepreneur qui exécutera le permis, ce qui ne se fera pas en janvier 2024. C'est seulement après la désignation de l'entrepreneur que les réunions de chantier vont débuter et que le phasage et les conditions du chantier seront définies. Au cours des réunions techniques, la Commune a exigé que la circulation du tram soit interrompue le moins de temps possible, voire pas du tout. Elle demande aussi que l'accessibilité aux

commerces du périmètre soit garantie comme pour celle de l'école, de la crèche et des habitations.

Pour finir, Madame l'Echevine MÜLLER-HÜBSCH remercie Monsieur le Bourgmestre qui a suivi ce projet lors de presque chaque réunion, ainsi que le Ministre-Président bruxellois qui a aidé la Commune à trouver un financement, ainsi que la « STIB » qui a soutenu le Collège dans ce projet qui est important pour la sécurité routière et la valorisation du quartier.

Monsieur le Bourgmestre-Président apporte quelques éléments de réflexion pour compléter la réponse de Madame l'Echevine. Il pense que beaucoup d'habitants se sont plaints, à juste titre, lorsqu'on a mis en place le contrat local de mobilité, qu'on ait placé des blocs en béton. C'était une erreur de procéder de la sorte car cet aménagement n'était pas suffisamment adapté à la ville. Il estime que lorsque des projets permettent d'enlever les blocs en béton pour céder la place à des réaménagements qualitatifs de l'espace public, il faut pouvoir en profiter, d'autant plus que le projet est régional et donc payé par la Région.

Concernant la question de la gentrification, si améliorer les espaces publics des quartiers est réduit à dire qu'on va favoriser les riches pour qu'ils s'y installent au détriment des habitants, cela signifie qu'on ne peut plus rien faire. Dans ce cas, il ne partage pas cette philosophie. Le Collège veut investir dans les espaces publics pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers.

Sur le fond du projet, le Collège a tenu plusieurs réunions avec les services régionaux d'urbanisme et les architectes spécialisés. Il faut d'abord rappeler des éléments importants préalablement obtenus : les usagers du tram et du bus peuvent aujourd'hui convenir que la solution du rond-point sur le pont du canal est meilleure en termes de mobilité que le système du carrefour à feux qui existait. Ce n'est pas encore l'idéal car il existe toujours un engorgement. Malgré le test mis en œuvre en 2020, une partie des ingénieurs de la Région voulaient revenir à un carrefour à feux, ce à quoi le Collège s'est opposé car il estime que le rond-point permet une meilleure fluidité, en particulier des transports en commun. Néanmoins, il y a encore plusieurs choses à améliorer par rapport à la version de base.

Le Collège est-il satisfait de ce qui est finalement fait et de la délivrance du permis d'urbanisme ? Non, pas sur la totalité car tous les membres du Collège sont unanimes et plaident depuis le début pour rétablir la circulation dans les deux sens sur la chaussée de Mons car, aujourd'hui, ce que les habitants dénoncent, c'est le passage par la rue du Collecteur, une voirie qui récolte le trafic. On aurait dû profiter de cette occasion pour arrêter cette aberration d'envoyer toute la circulation de la chaussée de Mons dans cette petite rue, d'autant plus qu'elle va être de plus en plus bâtie avec des logements. C'est donc un acte manqué de la part de la Région de ne pas avoir profité de ce projet pour remettre la circulation sur la chaussée de Mons.

Quant aux places de stationnement, le Collège a tenu des réflexions et des remarques à ce sujet. Son point de vue est que la proposition était peut-être trop radicale. Ce permis est un projet régional concernant une voirie régionale et n'a pas

tenu compte de toutes les remarques du Collège. Néanmoins, ce réaménagement ramènera de la qualité par des aménagements définitifs et la disparition des blocs de béton qui défigurent les quartiers. Monsieur le Bourgmestre-Président estime qu'il faut aller de l'avant. Il rappelle que le chantier ne commence pas en janvier car il y a encore un long processus avant que les premières pelleteuses arrivent sur le terrain.

G. VAN GOIDSENHOVEN ne comprend toujours pas pourquoi, après tous les traumatismes de « Good Move », on n'ait pas choisi une autre méthode de communiquer ? Des discussions et des négociations ont eu lieu mais cela s'est déroulé à bureaux fermés, une fois de plus. Comment est-il possible, après avoir vécu ce qui a été vécu il y a un an, de retomber dans les mêmes travers, avec les mêmes conséquences, les mêmes tensions, les mêmes incompréhensions, les mêmes difficultés ? Il ne comprend pas.

Le Collège dit qu'il a obtenu un certain nombre de choses, qu'il a évité le pire, qu'il n'a pu obtenir la remise à double sens de la chaussée de Mons et que les travaux ne vont pas commencer en janvier, mais il pense que les journalistes ne sont pas idiots pour confondre l'été avec janvier. On aurait un délai jusqu'à l'été avant de faire des choses, mais que va-t-on faire concrètement ? La Région, exerçant un chantage, va-t-elle dire « attention, si on touche encore à quoi que ce soit, on ne fera plus rien » ? Ce n'est pas une relation équilibrée avec la Commune, ni respectueuse des habitants. Or, tant le Collège que la Ministre ont prétendu qu'il y aurait un dialogue approfondi avec la population, ce qui n'est manifestement pas le cas.

Il demande au Collège l'engagement ferme de mettre en œuvre un dialogue ouvert et non une séance d'informations complémentaire, afin d'améliorer ce projet et pour enfin prendre en compte les desiderata des habitants, car attendre janvier ou juin pour en arriver aux mêmes conclusions ne va pas changer grand-chose. Le Collège doit se mobiliser pour que la Ministre comprenne qu'il faut retravailler ce plan, que c'est le bon sens, que cela ne remet pas en cause l'envie d'obtenir des aménagements qualitatifs. Il est possible de construire un futur meilleur en ne tournant pas le dos aux habitants.

Le représentant des habitants souligne une chose qui lui semble essentielle. La gentrification n'est pas quelque chose que l'on choisit, preuve en est que le Collège est actuellement en incapacité de constituer une négociation représentant à minima la sociologie des Anderlechtois, précisément car la dette publique est très importante à Bruxelles, et particulièrement à Anderlecht. C'est pour cela, à son sens, qu'il faut impérativement construire non pas uniquement une concertation, mais également de revoir fondamentalement toute la politique publique et la philosophie. Il faut arrêter de réduire le problème des citoyens à la phrase « c'est simplement un problème de concertation », car c'est totalement faux. Le problème n'est pas uniquement de l'ordre de la concertation mais bien un problème de politique publique. C'est pour cela que tant le PS qu'Ecolo devraient s'intéresser à l'écologie politique car les inégalités environnementales qui vont être produites par ce plan de mobilité vont être désastreuses pour les habitants actuels des logements sociaux, tant au square Albert 1er que dans tout Cureghem.

Il est bien de parler de qualité de vie et d'amélioration du cadre de vie des habitants mais, clairement, cela part d'un imaginaire éco-libéral qui va produire des effets complètement désastreux pour la classe géo-sociale. Il faut tenir compte de ces éléments en définissant des paramètres d'ajustement clairs et faire en sorte de lutter efficacement contre les effets de gentrification.

Il faut absolument arrêter d'instrumentaliser les éléments de sécurité routière pour imposer un principe d'évaporation connu de tous. Le principe d'évaporation vise à créer de la congestion et empêcher les gens d'utiliser leur voiture, mais il ne fonctionne pas et est producteur de très importantes inégalités environnementales. Les gens n'utilisent pas leur voiture parce qu'ils ont envie de l'utiliser, mais ils l'utilisent car ils en ont besoin ! Soit le Collège s'intéresse à la sociologie et s'attelle aux enjeux de mobilité, aux questions médico-sociales, d'unité territoriale, de transport, soit il continue à proposer des plans complètement hors-sols menés contre les actuels habitants de Bruxelles.