



**Conseil communal du 31 janvier 2019**

**Question orale de Mme Victoria de Vigneral, conseillère communale, concernant « Les fissures constatées dans les maisons de la rue Moris »**

**Mondelinge vraag van Mevrouw Victoria de Vigneral, gemeenteraadslid, betreffende « De scheuren vastgesteld in de huizen van de Morisstraat »**

**Mme Victoria de Vigneral, conseillère communale – cheffe de groupe MR :**

Nombreux sont les riverains qui se plaignent de l'augmentation du bruit et des vibrations depuis les travaux effectués par la STIB en 2015-2016 pour permettre la circulation des trams de nouvelle génération entre la Barrière et la place Janson.

Certaines maisons sur ce trajet présentent même des fissures. Cette information a été largement relayée dans la presse ces derniers jours. Je peux en témoigner à titre personnel. En effet, habitant à l'angle de la rue Moris, j'ai pu constater que, depuis le passage des trams de nouvelle génération, les portes et certains objets vibrent. Je fais même attention à la façon dont je pose les choses à cause de vibrations régulières. La nuisance sonore est aussi plus importante et j'ai également remarqué l'apparition de petites fissures dans les plafonds. Évidemment, je ne peux affirmer qu'il existe un lien entre les deux car une maison peut se détériorer à cause de la vétusté de ses murs ou de ses plafonds mais, en tout cas, le phénomène s'est manifesté après la mise en circulation des nouveaux trams.

Les habitants se plaignent également de leur vitesse, alors que la rue Moris, comme toute autre voirie communale, est une zone 30 où, en outre, se situe une école.

Faudra-t-il attendre de plus fortes détériorations, voire l'effondrement d'un bâtiment pour réagir ? C'est sans doute exagéré mais cela peut arriver sans qu'on s'y attende. On l'a vu ailleurs qu'en Belgique, quoiqu'un mur se soit tout de même écroulé dans cette rue il y a quelques années...

Nous nous interrogeons donc sur ce que la commune compte entreprendre ou a déjà entrepris pour réagir au mieux à ce problème.

Si la STIB invite simplement les personnes concernées à porter plainte via un formulaire sur son site, la commune ne devrait-elle pas s'occuper de centraliser les plaintes,

faire les constatations et monter un dossier à présenter à la société de transports ? Bref, ne faudrait-il pas prévoir un accompagnement des riverains vis-à-vis de la STIB ?

La voirie n'a pas encore été refaite entre la chaussée de Waterloo et la place Janson. Quand ces travaux seront-ils effectués et peut-on espérer une amélioration des nuisances (sonores, vibrations, et fissures) ? La STIB installe parfois des espèces de coussins pour réduire les vibrations. Cela pourrait sensiblement améliorer les choses.

Les trams T4000 n'étaient pas supposés emprunter ce trajet, précisément parce qu'ils sont très lourds et pouvaient causer des dégâts aux bâtiments. La STIB s'y était engagée. Qu'en est-il alors de la longueur des nouveaux quais prévus pour les T4000 ? Il arrive que ces trams passent par là, que ce soit pour l'écolage ou des transferts, et les quais aux arrêts sont prévus à cette fin. Les maisons et les voiries n'ont certainement pas été conçues pour « encaisser » le poids des trams de nouvelle génération. Ils pèsent 52 tonnes, si j'en crois les informations trouvées sur internet.

Des compensations sont-elles prévues pour les propriétaires dont les maisons souffrent de fissures ? Ces éventuelles compensations seront-elles à charge de la Région, de la STIB ou de la commune ?

Enfin, la vitesse des trams non seulement accroît les nuisances mais est aussi un danger pour les piétons. La commune a-t-elle déjà signalé à la STIB que nos voiries sont passées à 30 km/h et lui a-t-elle demandé de respecter cette limitation de vitesse ?

**Mme Catherine Morenville, échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen** : J'ai effectivement lu sous le groupe facebook « I love Saint-Gilles » un appel à témoignages d'un des habitants qui a donné suite à l'article de presse et au reportage.

Nous avons interrogé la STIB sur ce problème de fissures. Je vais vous répondre point par point sur la base des informations qu'elle nous a communiquées. Il faut savoir que la rue Moris est un peu particulière car elle est étroite et pavée. C'est une des rues de Saint-Gilles où le tram passe le plus près des façades.

La STIB confirme qu'elle exploite partiellement les lignes 81 et 97 avec des trams 3000 afin d'améliorer leur capacité ainsi que le confort des usagers. C'est singulièrement le cas du 81 en raison de sa saturation. En revanche, les T4000 ne sont pas utilisés sur cette ligne mais il se peut que ce type de tram emprunte la rue Moris en entrant ou sortant du dépôt pour rejoindre une ligne exploitée en T4000. Cela ne se fait pas de manière structurelle mais uniquement en cas de perturbation sur les chemins normaux d'approvisionnement.

La procédure de recueil des plaintes en ligne est un premier pas vers leur centralisation. Et nous demanderons à la STIB de nous les communiquer. Les propriétaires doivent donc d'abord déposer plainte officiellement à la STIB, qui dit n'en avoir encore reçu aucune pour l'instant. C'est la STIB qui va centraliser les plaintes, c'est son rôle. Nous demanderons qu'elle nous communique les noms des plaignants.

La STIB nous informe que le lien de causalité entre le passage des trams et les fissures des maisons n'a pas encore été démontré mais qu'elle a lancé des investigations.

Elle nous signale qu'« une analyse de l'état précis des voies de tram pour déterminer des possibles anomalies (ondulations ou autres) nécessite une maintenance de notre part et dès que nous aurons formellement reçu les plaintes des riverains, des mesures vibratoires sont prévues pour voir si nous dépassons les normes inscrites dans la convention de Bruxelles Environnement et nous déterminerons si les trams sont à l'origine de ces fissures. À l'heure actuelle, il paraît nécessaire d'objectiver la situation et de conseiller aux riverains qui constatent que des fissures sont apparues depuis quelques temps d'en référer à leur compagnie d'assurances ».

En ce qui concerne les futurs travaux à la rue Moris, la STIB y a planifié le remplacement de voies en 2022, après le remplacement de celles de la rue de l'Aqueduc. La semaine dernière, la STIB nous a d'ailleurs présenté le projet pour la rue de l'Aqueduc.

« Une réduction des nuisances sonores et des vibrations est un objectif déclaré de la STIB pour chaque aménagement auquel elle procède en plaçant un dispositif anti-vibratoire ». Un tapis anti-vibratoire sera donc installé à la rue Moris au moment des travaux. « Quant à empêcher l'apparition de fissures, c'est un problème difficile à appréhender étant donné la nature même du bâti qui présente des systèmes de construction et de fondation très divers, la nature du sous-sol et vraisemblablement l'état des égouts. On ne peut que convenir que le patrimoine bâti, la voirie et les égouts ont été conçus à une époque où on ne pouvait imaginer les répercussions des trams actuels ».

Par ailleurs, la STIB a pris le parti des longs quais pour le passage des trams de grand gabarit dans toute la Région bruxelloise. Pour chaque projet, on rediscute de ce point avec la STIB en raison, par exemple, d'une contrainte locale. On l'a fait, notamment, pour le tournant de la rue de Lombardie et de la rue Bréart, pour que les quais soient maintenus au gabarit des T3000 et non adaptés pour les T4000.

En ce qui concerne les compensations aux propriétaires, il faut d'abord établir l'existence d'un lien de causalité entre le passage des T3000 et 4000 et les fissures. Ensuite, on peut envisager les compensations. Mais cela c'est du côté de la STIB.

C'est une question complexe et difficile pour les raisons que je viens d'énumérer concernant l'état du bâti et des sols d'autant que la STIB émet des suspicions sur l'état des égouts qui pourraient être à l'origine de possibles affaissements entraînant des fissures dans les immeubles. La STIB compte également investiguer du côté des égouts et de Vivaqua.

Pour ce qui est de la vitesse des trams, la commune rappelle à la STIB à l'occasion de chaque projet d'aménagement le statut zone 30 de nos voiries locales. On lui a demandé maintes fois de limiter la vitesse de ses véhicules. On vient encore de le faire à la suite de la plainte de cet habitant. On lui demande de limiter la vitesse tant des trams que des bus et de donner des consignes à l'ensemble du personnel roulant.

En tant que commune, nous ne pouvons faire plus pour l'instant. Nous allons attendre d'avoir le nom de tous les propriétaires qui ont porté plainte, les résultats des mesures vibratoires de Bruxelles Environnement et ceux de l'enquête de la STIB pour déterminer si la cause provient des égouts, des trams ou d'autre chose encore.

**Mme Victoria de Vigneral, conseillère communale – cheffe de groupe MR :** Je vous remercie pour ces réponses. C'est déjà un bon début.

D'après ce que je comprends, pour l'étude des fissures, la STIB serait un peu juge et partie puisque c'est elle qui vient déterminer leur origine.

**Mme Catherine Morenville, échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen :** La STIB fait appel à un bureau d'études. La STIB elle-même n'a pas l'expertise pour procéder à ce genre d'analyse. Ceci étant, on pourrait voir à quel bureau d'études elle s'adresse.

**Mme Victoria de Vigneral, conseillère communale – cheffe de groupe MR :** Ce serait donc la STIB et non la commune qui devrait payer les éventuelles compensations ?

**Mme Catherine Morenville, échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen :** Tout dépendra des responsabilités. Si le problème vient des égouts, la STIB n'interviendra pas. Elle ne le fera que si les nouveaux trams sont en cause. C'est l'expertise qui déterminera les responsabilités.

**Mme Victoria de Vigneral, conseillère communale – cheffe de groupe MR :** Habitant au coin de la rue et travaillant à côté de l'hôtel Jam, je passe par là deux fois par jour et j'ai l'impression que ces nouveaux trams ont une capacité d'accélération plus efficace et que les chauffeurs se font un peu plaisir sur cet axe-là car il est en ligne droite. Il faut donc insister auprès de la STIB pour que la limitation de vitesse soit respectée.

**Mme Catherine Morenville, échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen** : Il est prévu de leur envoyer un courrier pour leur rappeler que, sur l'axe de la rue Moris, la vitesse est limitée à 30km/h.

**Question orale de Mme Celi Rodriguez, conseillère communale, concernant « Les trottinettes électriques qui envahissent les trottoirs de la commune »**

**Mondelinge vraag van Mevrouw Celi Rodriguez, gemeenteraadslid, betreffende « De elektrische scooters die de stoepen van de Gemeente binnendringen ».**

**Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – Groupe MR :** Depuis quelques semaines, les trottinettes électriques, principalement de la marque Lime, ont envahi les trottoirs de Saint-Gilles. Les transports multimodaux étant dans l'air du temps, elles trouvent une place exponentielle auprès des consommateurs. Même si ces engins sont autant pratiques que ludiques et que nous en sommes, en tous cas pour certains membres de notre groupe, utilisateurs, force est de constater qu'ils encombrent les trottoirs, sont abandonnés n'importe comment et n'importe où, gênant la circulation des piétons.

Ces trottinettes créent également un nouveau danger non négligeable pour les piétons car beaucoup de leurs utilisateurs roulent sur le trottoir et leur vitesse peut monter à 25 km/h.

Nous sommes au début d'une nouvelle pratique de consommation qui a de grandes chances de croître, ce qui serait d'ailleurs très positif pour la mobilité à Bruxelles, mais qui nécessite de prendre les problèmes en main dès le début.

La commune a-t-elle fait, comme d'autres, la démarche de contacter les trois marques de trottinettes électriques (Bird, Lime et Troty) ? Si oui, quel a été le résultat de vos échanges ?

Comptez-vous verbaliser les sociétés des trottinettes mal garées ? Et, à défaut, quelles autres solutions peuvent être envisagées ?

Si un accident malheureux arrivait – par exemple si un piéton se mettait en danger pour contourner une trottinette contrevenante – qui serait responsable ? La commune ou l'opérateur ?

**Mme Catherine Morenville, échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen :** Votre question me permet de vous donner des informations sur la nouvelle législation relative aux modes de transport partagés en flotte libre qui entre en application demain.

Au préalable, je souhaiterais présenter notre position sur ces modes de transport partagés. Cette micromobilité, comme on l'appelle, constitue pour nous une véritable alternative à la voiture tout comme les transports en commun et les voitures partagées. Nous ne sommes donc pas adversaires de ce mode de transport doux, tout en étant conscients du caractère quelque peu anarchique et quelquefois dangereux du stationnement de ces véhicules dans l'espace public, mais ni plus ni moins que le parking sauvage des voitures.

Les opérateurs de free-floating étant actifs sur une grande partie du territoire de la Région, nous considérons que la réponse et le cadre doivent venir du niveau régional. Il a fallu attendre un peu mais c'est désormais chose faite puisqu'une « ordonnance relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile » a été adoptée en novembre dernier et s'appliquera sur tout le territoire à partir du 1<sup>er</sup> février, soit demain.

Comme toutes les autres communes, nous avons été invités, mardi dernier, par le ministre de la Mobilité, Pascal Smet, à une séance d'informations sur la nouvelle réglementation, ce qui va me permettre de répondre à toutes vos questions.

Il y a désormais quatre opérateurs de trottinettes à Bruxelles puisque, à côté de Bird, Lime et Troty, un nouvel opérateur est entré en scène : Dott. Cependant, on pense que Bird et Troty, qui ont retiré leurs trottinettes pour l'hiver, ne reviendraient pas sur le marché. En outre, en freefloating, il y a aussi Scooty, pour les scooters électriques, et Billy, pour les vélos électriques. Tous ces modes de déplacement sont concernés par la nouvelle ordonnance.

Seul Bird a pris contact avec la commune avant son implantation dans la Région et Billy vient de le faire. Nous allons les recevoir la semaine prochaine. Les autres opérateurs, Lime, Troty et Dott, ont pris directement avec le ministre régional de la Mobilité, Pascal Smet. C'est donc le cabinet du ministre qui relaie les informations vers les communes.

Selon le code de la route, c'est le conducteur du véhicule qui est verbalisé et non le propriétaire. Donc, en l'occurrence, l'utilisateur de trottinette et non l'opérateur. Il est donc difficile de verbaliser une trottinette mal stationnée puisque cela suppose de retrouver le conducteur. On doit s'adresser à Lime qui doit retrouver le dernier usager. C'est assez compliqué dans la chaîne des responsabilités. L'objectif de l'ordonnance, qui a été votée le 29 novembre dernier, est précisément de mettre un peu d'ordre dans le système et de déterminer dans quels cas les opérateurs de trottinettes peuvent être sanctionnés.

La réglementation régit le déploiement de tous véhicules en flotte libre sur l'ensemble du territoire régional – vélos et trottinettes électriques, ainsi que les scooters – par le biais de licence que la Région va octroyer aux opérateurs.

Les opérateurs déjà actifs sur le territoire devront obtenir leur licence avant le 1<sup>er</sup> septembre. Les nouveaux devront en faire la demande et Bruxelles Mobilité dispose de six semaines pour leur répondre.

D'ici là les règles ne s'appliqueront pas encore aux anciens opérateurs et nous ne pourrons que compter sur leur bonne volonté et leur coopération pour leur rappeler les

règles et les sensibiliser au bon stationnement de leur matériel. À cet égard, Bruxelles-Mobilité a adressé aux opérateurs des rappels et des demandes.

Si nous devions constater un non-respect de celles-ci à l'avenir – jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre – nous demanderions aux opérateurs de souscrire à une charte sur l'installation et la gestion d'une flotte de trottinettes en libre service sur le territoire communal. Par ailleurs Lime – qui a le plus de trottinettes sur la Région – a annoncé l'envoi de patrouilleurs pour vérifier le stationnement correct des trottinettes.

Après le 1<sup>er</sup> septembre, la réglementation prévoit la possibilité de zones d'interdiction de stationnement pour les trottinettes et des zones de concentration où l'on pourra limiter le nombre de véhicules de cyclopartage stationnés. Par exemple, Bruxelles-Ville s'apprête à interdire le stationnement de trottinettes sur la Grand-Place. Il y aura des zones protégées, notamment les zones Unesco ou les zones patrimoniales. Les communes pourront aussi déterminer des zones de concentration où un nombre maximal de trottinettes ou de vélos seront autorisés à stationner, parce que, par exemple, les trottoirs ou l'espace public ne le permettent pas. Bruxelles-Mobilité nous encourage à supprimer des places de parking pour créer des emplacements pour ces modes de déplacement doux. Les communes ont jusqu'au 20 février pour signaler leurs zones d'interdiction et de concentration.

Concernant le stationnement non conforme au code de la route, des plaintes pourront être introduites directement auprès de Bruxelles-Mobilité via divers canaux, dont FixMyStreet, qui relaiera aux opérateurs concernés. Si au bout de 24h le véhicule n'est pas déplacé, les services pourront procéder à son enlèvement et à la facturation d'une redevance à l'opérateur. Les montants sont fixés dans l'arrêté : 50 euros pour une trottinette ou un vélo électrique, 100 pour un vélomoteur et 300 pour une moto.

Si le véhicule présente un danger, les services pourront procéder immédiatement à son enlèvement et la Région pourra demander une redevance. En outre, des sanctions administratives pourront être infligées par un fonctionnaire désigné par le gouvernement. C'est 200 euros pour la 1<sup>er</sup> infraction, 400 pour la 2<sup>e</sup>, 800 pour la 3<sup>e</sup> et 2.000 à partir de la 4<sup>e</sup>. Ces mesures ont pour but d'inciter les opérateurs à être vigilants, à envoyer des patrouilleurs et à obliger leurs utilisateurs à garer convenablement leur engin.

Selon le code de la route, les deux roues motorisées ne peuvent pas se garer sur les trottoirs sans laisser un passage d'1,50 m entre la façade et le passage des piétons. Si ce n'est pas le cas, elles sont en contravention et on peut procéder à l'enlèvement des trottinettes.



Si la trottinette n'est pas stationnée conformément au code de la route, la Région peut, dans le cadre des licences qu'elle a octroyées aux opérateurs, se retourner contre eux. En cas d'incident provoqué par une trottinette mal garée, la commune n'est pas responsable mais bien l'opérateur. En revanche, en cas d'accident, c'est le conducteur du vélo ou de la trottinette électrique qui est responsable et c'est son assurance en responsabilité civile qui intervient.

Je peux vous envoyer le lien vers l'arrêté qui s'appliquera aux anciens opérateurs à partir du 1<sup>er</sup> septembre et dès le 1<sup>er</sup> février 2019 pour les nouveaux.

**Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – Groupe MR** : Mon groupe n'est pas non plus opposé à cette micromobilité mais on souhaite qu'elle ne menace pas la sécurité des piétons. C'est une bonne chose que des mesures se mettent en place.

**Mme Catherine Morenville, échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen** : On savait que l'ordonnance avait été votée et on attendait l'arrêté. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas pris d'initiative. Comme la plupart des communes bruxelloises sont concernées, il était important qu'il y ait une réglementation régionale pour éviter que les communes ne prennent des mesures différentes.

**Question orale de Mme Christine Waignein, conseillère communale, concernant  
« L'impact des travaux du Métro 3 sur les commerces du boulevard Jamar et sur le  
marché du Midi »**

**Mondelinge vraag van Mevrouw Christine Waignein, gemeenteraadslid, betreffende  
« De impact van de werken van de Metro 3 op de handelaars van het Jamarlaan en op  
de Zuidmarkt »**

**Mme Christine Waignein, conseillère communale – Groupe Ecolo-Groen :** Le chantier de la future station de métro Constitution-Toots Thielemans va avoir des implications sur le territoire saint-gillois et sur le tissu commercial. Ce chantier, organisé par la STIB, va en particulier avoir un impact sur les commerces du boulevard Jamar et sur les marchands ambulants du marché du Midi.

Qu'allez-vous faire pour gérer cette situation ?

Une concertation a-t-elle lieu avec les commerçants du quartier et les marchands ambulants du marché ?

Des indemnisations sont-elles prévues pour les préjudices qu'ils vont subir ?

**M. Mohssin El Ghabri, échevin du Développement économique – Ecolo :** Ce chantier va en effet entraîner des travaux de grande ampleur et de longue durée qui auront certainement un impact important sur les commerçants du boulevard Jamar, sur les marchands ambulants du marché du Midi mais aussi sur les riverains. Ma réponse concernera en particulier les commerçants et les ambulants.

En réalité, il s'agit de deux chantiers distincts. Le premier se limite à des travaux préparatoires – les câblages, les égouts et les canalisations. Ces travaux seront effectués par différents opérateurs – VOO, Vivaqua, Sibelga, etc. Ils auront lieu sur le boulevard Jamar et l'Espalande de l'Europe et doivent en principe débiter au printemps prochain – en mars ou en avril. Cette première phase devrait s'achever en février 2020.

Le chantier du métro à proprement parler commencerait dans la foulée et devrait durer trois ans. Ce calendrier, qui nous a été communiqué par la STIB, est encore assez théorique. Ce qui l'est beaucoup moins en revanche, c'est l'impact que ces chantiers auront sur les commerçants. Et une grande partie du travail réalisé ces derniers mois par le service des Espaces publics et le service du Développement économique, dont j'ai la charge, a consisté à essayer de préciser les impacts de ces chantiers, leur nature et leur ampleur. Il y a eu une série de réunions techniques avec les opérateurs que je viens de citer, auxquelles ont participé les services. Il y a eu aussi des réunions d'informations à destination des

commerçants et des riverains de la Ville de Bruxelles et de Saint-Gilles, mais elles n'ont pas eu lieu sur le territoire communal.

J'ai eu l'occasion avec mes équipes de participer à certaines réunions. On a pu constater que les informations données étaient soit relativement évasives soit carrément changeantes. Il y a donc une vraie difficulté à comprendre précisément ce qui va se passer.

Par ailleurs, pour le marché du Midi, la commune travaille avec un gestionnaire de marché, les Établissements Charve. Avec eux, depuis quelques mois, nous essayons d'élaborer un plan de réorganisation du marché du Midi. Comme le chantier aura un impact sur une septantaine d'ambulants environ, il est important de les replacer en respectant trois critères : maintenir le périmètre du marché, éviter aux ambulants des désagréments inutiles, c'est-à-dire ne pas les déplacer avant le début effectif des travaux, et préserver une continuité de chalandise, autrement dit, s'assurer que, sur un même flux, il n'y ait pas de vide entre les ambulants parce que cela casse la dynamique commerciale. Le projet auquel nous avons abouti permettra de déplacer les ambulants impactés dans de bonnes conditions, ou du moins dans les moins pires conditions possibles. Voilà pour les travaux de la gare du Midi.

Pour les commerces du boulevard Jamar, nous essayons depuis janvier – grâce au travail des agents du service du Développement économique que je remercie car c'est un travail lourd – de faire le tour de tous les commerçants du boulevard et des alentours pour les informer sur le chantier.

À la différence des commerçants installés sur le territoire de la Ville de Bruxelles, ceux du boulevard Jamar souffraient d'un véritable déficit d'informations. Notre premier travail a consisté à les informer. En outre, nous comptons organiser le 18 mars une séance d'informations, à destination des riverains, des commerçants et des ambulants du marché du Midi, au cours de laquelle on entendra le STIB. Pour nous, il est important que la STIB puisse s'expliquer très précisément sur le déroulé et le phasage des travaux, le périmètre, l'impact sur la circulation et les espaces de livraison. Nous manquons à ce jour d'informations sur tous ces aspects. Nous avons donc fait une demande à la STIB pour avoir ce jour-là des informations très précises pour que chaque riverain, chaque commerçant, chaque ambulant puisse mesurer ce qui l'attend dans les prochains mois, voire années.

Pour ce qui concerne l'accompagnement de l'indemnisation, dans l'avis rendu par la commune à la commission de concertation dans le cadre du permis d'urbanisme, le Collège a tenu à insister sur plusieurs dimensions. Parmi celles-ci, il est demandé que les communes de Saint-Gilles et de Bruxelles-Ville puissent être associées à la signature d'un pacte les liant

à la STIB et à la Région. Ce pacte devrait prévoir des mesures d'accompagnement substantielles, pratiques et très concrètes ainsi que des mesures d'indemnisation. D'après mes derniers contacts avec le responsable du projet à la STIB, ce document serait encore en rédaction. La STIB attend encore avant de nous proposer une première mouture. La principale préoccupation du Collège est de s'assurer que les commerçants de Saint-Gilles et de Bruxelles-Ville soient traités de la même manière.