

## Interpellation citoyenne sur le plan de circulation saint-gillois

**Mme Régine Maes** – Je commencerai par remercier le conseil communal de nous permettre de faire cette interpellation citoyenne sur le plan Good/Cool Move de Saint-Gilles. Sans dévier du texte initial, j'aimerais faire un ajout dans la mesure où les réponses à l'interpellation citoyenne régionale sur le même thème, qui a eu lieu au Parlement bruxellois, le mardi 3 octobre, ont fourni de nombreuses informations et m'ont confortée dans ma démarche. Loin de moi l'idée de critiquer toutes les décisions prises depuis les dernières élections mais ce qui a été réalisé – et est annoncé – en matière de changement pour la mobilité et les quartiers « apaisés » ne me satisfait pas.

La première chose qui me semble importante est de faire comprendre très clairement que nous ne sommes pas des citoyens irresponsables qui refusons tout changement par principe. En effet, je peux vous assurer que nous sommes tous conscients du réchauffement climatique, de son effet sur la planète et des dangers qui y sont liés. Si nous sommes loin d'être pro-Good Move, nous ne sommes toutefois pas contre un aménagement intelligent et approprié pour autant que **tous** les citoyens soient entendus et que leurs avis et besoins soient respectés. Nous voulons d'une mobilité plus respectueuse de **tous** les citoyens.

Saint-Gilloise de longue date, je constate l'impact négatif des mesures inspirées par le plan Good Move sur les automobilistes tant il est difficile de se déplacer et de se garer. La mobilité, pour ceux qui n'ont d'autres alternatives que de prendre la voiture, est devenue un parcours du combattant.

Pouvez-vous expliquer pourquoi tout en supprimant des places de stationnement, la circulation est aussi déviée vers une rue calme, prioritaire aux cyclistes et qui compte deux écoles, y augmentant ainsi considérablement le trafic, allongeant les temps de parcours et en la transformant en rue de tous les dangers ?

Où se trouve la réalité d'une mobilité adaptée et de quartiers apaisés dans les rues généralement calmes si vous déviez la circulation en étouffant les habitants ? Où est l'amélioration pour le bien-être et la qualité de vie des citoyens dans des quartiers apaisés ?

Je me réfère en particulier aux chantiers de la rue Moris, de l'avenue du Parc et de la Barrière qui se répercutent fortement sur les im-possibilités de se déplacer, non seulement dans Saint-Gilles mais aussi dans les communes avoisinantes. Nous ne vivons et ne nous déplaçons pas uniquement dans une maille mais dans un quartier, une commune, d'autres communes et dans tout Bruxelles.

Nous voulons des espaces spécifiquement dédiés au stationnement en remplacement des trop nombreuses places qui ont été supprimées.

Quid de la rue Moris où la circulation se fera tête-bêche. La circulation sera déviée principalement par la rue d'Irlande et la rue Maurice Wilmotte et la rue de la Victoire.

Je fais référence aussi aux actions de sécurisation que vous menez autour des écoles. Quelles seront les conséquences pour les enfants et étudiants de l'Institut Saint Jean-Baptiste de la Salle et de l'Institut Saint Luc – tous deux situés rue Moris et rue d'Irlande –, de l'école Peter Pan et du Lycée Roger Lallemand, installés rue de la Rhétorique, rue par ailleurs fermée durant les heures scolaires ? Bref, les problèmes sont non seulement déplacés mais aussi amplifiés, au détriment de nombreux riverains pour en satisfaire d'autres.

Certes, si la Barrière n'a jamais été un endroit très facile d'accès, elle n'en reste pas moins un lieu de transit important. Si actuellement c'est un enfer d'y passer, c'est principalement à cause des travaux et non des automobilistes qui, par ailleurs, sont généralement prudents. Alors, réduire la largeur de passage à une seule bande pour les voitures nous semble un non-sens. Ce n'est sécurisant pour personne et n'apporte rien en termes de mobilité sinon des embouteillages non nécessaires et des dépenses inutiles.

Comment pourra-t-on rejoindre la rue Hôtel des Monnaies, la chaussée de Waterloo, l'avenue du Parc, la chaussée d'Alseberg, et les rues Paul de Jaer et Theodore Verhaegen quand vous engorgerez la Barrière ? Avez-vous pensé aux riverains qui subiront ces embouteillages avec tous les inconvénients qui y sont liés ?

En partant du parc de la Porte de Hal, on trouve la place Marie Janson. Depuis sa création et la suppression des places de parking, le marché du Parvis s'est réduit à peau de chagrin et les plus vulnérables n'ont plus la possibilité d'acheter les provisions dans les commerces de proximité. Ensuite, il y a le parc des Canards (Pierre Paulus), puis la place Morichar, la place Van Meenen, le parc de Forest. Bref des espaces verts en suffisance très proches les uns des autres. Dès lors, nous ne comprenons pas qu'il faille fermer l'avenue des Villas pour laisser les enfants y jouer. Croyez bien que nous sommes loin d'être anti-enfants mais l'on peut légitimement se demander s'il est prudent et normal de laisser des enfants jouer dans la rue. La place Van Meenen, qui est à 30 m, a été dégagée des voitures, et le parc de Forest se trouve à 4 coups de pédales. Faut-il à ce point perturber la mobilité de tous les citoyens en leur faisant faire des tours et des détours ? Comment comprendre et accepter ces décisions face aux besoins impératifs de se déplacer ?

Il n'est pas tenu compte des besoins des véhicules prioritaires – ambulances, pompiers... – et des corps de métiers qui doivent transporter du matériel. Les médecins ou les infirmières ont plus important à faire que d'attendre un tram ou tourner pour trouver une place où se garer.

Que des adaptations doivent être réalisées pour la sécurité et le confort de tous est une évidence mais ce n'est pas le cas.

Si les rues sont pleines de voitures, c'est qu'il y a un besoin. Alors, permettez aux gens de se garer. Trouvez des moyens de satisfaire tous les citoyens en proposant des stationnements en suffisance – parkings souterrains ou de délestage pour les navetteurs. Des suggestions sont faites par les riverains mais vous n'entendez rien ou ne voulez rien entendre.

Le dogmatisme persistant des politiques dans la gestion de la mobilité règne, les avis et préoccupations des citoyens sont ignorés. Des réunions d'informations, comme celle prévue le 11 octobre prochain, sont importantes, nécessaires voire indispensables mais ne suffisent pas. Il faut que l'information soit disponible à tous et pas uniquement à certains privilégiés. Et surtout, nous voulons une véritable concertation,

Des flyers avec le nouveau plan de circulation ont été distribués. Pour ma part, je l'ai reçu hier. Coïncidence ?

Ne pouvez-vous pas faire un toute-boîte où chaque habitant qui le souhaite aura la possibilité de répondre et de donner son avis sur la totalité des travaux prévus et pas uniquement ceux envisagés dans le quartier. Diviser pour mieux régner...

Nous entendons que les politiques ne fassent plus la sourde oreille aux demandes et doléances légitimes des citoyens. Il est plus qu'urgent qu'un dialogue soit instauré entre les citoyens et les dirigeants politiques. Il en va de la cohésion sociale. À cet égard, nous serons attentifs et vigilants et nous n'accepterons pas que les autorités ne tiennent pas compte des avis des citoyens.

**Mme Catherine Morenville – échevine de la Mobilité – Ecolo-Groen :** Je vous remercie pour votre interpellation. L'interpellation citoyenne est un des moyens développés pour rapprocher les citoyens du monde politique. Nous sommes ravis que vous vous en soyez emparée. J'adresse également mes remerciements aux personnes signataires du texte.

Vous me donnez l'occasion d'expliquer les objectifs du nouveau plan de circulation saint-gillois, de présenter les dispositifs participatifs mis en place mais aussi de corriger certaines informations inexactes reprises dans votre intervention.

Déjà, je suis assez surprise que vous déposiez une interpellation sur le plan de circulation avant même qu'il ne soit porté à la connaissance des habitants et soumis à leur retour. La première des six séances s'est tenue hier soir. Or, dans votre texte déposé la semaine dernière, vous déplorez déjà que l'opinion des citoyennes et citoyens n'est pas entendue ou sera balayée. Étrange procès d'intention.

Six séances de participation sont donc prévues. Chacun pourra prendre connaissance du plan, poser des questions mais aussi donner son avis. Entre le début octobre et le 8 décembre, les avis écrits, oraux ou envoyés par courriel seront collectés. Il est également possible de prendre rendez-vous avec le service de la Mobilité afin de s'entretenir de vive voix avec les fonctionnaires compétents.

Outre ces réunions, deux enquêtes publiques sont également organisées dans le cadre de demandes de permis d'urbanisme pour les réaménagements de la rue Moris, de la Barrière et de l'avenue du Parc. Durant un mois, tout le monde pourra faire part de ses remarques de différentes manières, et notamment lors d'une rencontre publique.

Enfin, pour le réaménagement de la place Van Meenen, une séance publique est également prévue ainsi qu'une rencontre avec les commerçants, les ambulants. De plus, un stand sera ouvert à toutes et tous lors du marché du lundi.

En résumé, la communication a fait l'objet d'une attention particulière : pas moins de onze rencontres publiques, des permanences, un toute-boîte distribué à tous les habitants, des affiches, une communication sur les réseaux sociaux et des invitations aux associations à participer. Non, madame Maes, l'information n'est pas donnée uniquement à quelques privilégiés. Prétendre cela est insultant pour les personnes qui se sont démenées pour informer au mieux les habitants, comme nous nous y étions engagés, et parce que c'est un processus essentiel à la vitalité démocratique.

Après cette mise au point, j'en viens au fond du dossier. En tant que personne à mobilité réduite, vous craignez que le plan vous complique la vie. Je comprends vos craintes. Elles sont légitimes. À cet égard, j'ai une bonne nouvelle à vous communiquer. Sachez que le plan régional de mobilité a précisément pour objectif de fluidifier le trafic et le stationnement au bénéfice, entre autres, de toutes les personnes qui, comme vous, ne peuvent pas se passer de leur voiture.

En effet, un des objectifs du plan est d'inviter les automobilistes qui le peuvent à se tourner vers des alternatives à la voiture afin de désengorger les rues et les places de stationnement pour ceux qui en ont besoin. Quand on sait qu'à Bruxelles, le trajet moyen est inférieur à 2 km, il y a de la marge de manœuvre.

Par ailleurs, le réaménagement de la rue Moris vise à faciliter le passage des trams et à rendre les quais accessibles aux PMR. Ce n'est pas le cas pour l'instant. Oui, cela nécessite de supprimer quelques places de stationnement mais cela représente un énorme avantage pour les PMR et les 2.000 usagers quotidiens des trams 97 et 81. Malheureusement, il restera toujours des inciviques pour se garer sur les trottoirs ou sur les rails mais, vous conviendrez avec moi que ce n'est pas la faute au plan Good Move.

Vous semblez penser que certaines rues ne seront plus accessibles aux voitures. Bonne nouvelle encore, c'est faux ! À l'exception de trois petits tronçons – une partie de la

rue du Fort, le haut de la place de Bethléem et un petit segment de l'avenue Demeur – qui seront piétonnisés, toutes les rues de Saint-Gilles restent accessibles aux voitures. Je tiens à signaler que, même sur ces trois parties de rue, les véhicules de livraison et d'urgence, ainsi que ceux des personnes ayant un garage pourront circuler. Nous y avons veillé tout particulièrement. La police, le Samu et Bruxelles Propreté sont consultés dans le cadre du plan.

Vous liez le déclin du marché du Parvis au réaménagement de la place Marie Janson et à la suppression du stationnement. Là encore, je dois rectifier vos propos. Seuls 10 % des chalands viennent en voiture – soit une personne sur dix. Selon une enquête effectuée par hub.brussels et l'ULB, la majorité des clients viennent à pied, à vélo ou en transport en commun. Le déclin du marché, pour des raisons multiples, est malheureusement bien plus ancien que l'inauguration récente de la place Marie Janson, dont le réaménagement est unanimement salué par les habitants comme une réussite. Il n'y a donc aucun lien de cause à effet et le Collège travaille activement à la redynamisation de ce marché.

Quant à la Barrière, que l'on soit piéton, usager des transports en commun, cycliste ou automobiliste, qui nierait que c'est le point noir de la mobilité à Saint-Gilles ? Qui plaiderait pour un statu quo ? Il était grand temps de prendre cette situation à bras-le-corps. La mise à sens unique de la chaussée de Waterloo et de la rue Hôtel des Monnaies résoudra enfin le problème de circulation des bus qui chaque jour restent bloqués en se croisant, provoquant des embouteillages monstres et des concerts de klaxons. Un cauchemar pour tout le monde.

Je terminerai par vos remarques sur la sécurisation des abords des écoles qui m'ont laissée perplexe. J'avoue que je ne comprends pas comment on peut s'opposer à de telles mesures ! En tant qu'échevine de la Mobilité, la sécurité des enfants sur le chemin et devant les écoles est ma priorité. Nous souhaitons aménager des parvis autour des écoles, rendre les traversées plus sûres, mettre les rues où il y a une école en zones de rencontre afin de limiter la vitesse des voitures à 20 km/h. Qui peut désapprouver ces choix ?

Vous dénoncez également la fermeture de l'avenue des Villas durant quinze jours à la fin des vacances scolaires. Petite précision : les rues du Fort, Émile Féron et d'autres ont aussi été fermées durant cette période. Chaque été, les habitants demandent la fermeture durant quelques jours de leurs rues pour sortir une table, rencontrer leurs voisins et offrir aux enfants un espace de jeu. Tout le monde n'a pas la chance de partir en vacances ou d'avoir un jardin. J'ai vu des animations et des discussions, des échanges de compétences et d'idées, des concerts, des adultes et des enfants, heureux de ces espaces retrouvés. Ces initiatives ont-elles entravé votre mobilité personnelle ? Y avez-vous constaté des embouteillages ? Moi, pas. En revanche, les habitants y ont trouvé des espaces de

cohésion, de rencontres entre voisines et voisins, des espaces de jeux, de respiration et de convivialité. Des espaces dont nos villes ont terriblement besoin.

Enfin, l'un des objectifs prioritaires de cette majorité progressiste est le soutien aux plus vulnérables. Je songe entre autres aux enfants et aux personnes les plus précarisées, qui sont les premières à souffrir de la pollution automobile alors que souvent elles ne possèdent pas de voitures. Je rappelle que, selon les données de Statbel pour 2022, 71 % des ménages saint-gillois, en majorité à moyens et bas revenus, n'ont pas de voitures.

J'ai des enfants et je ne voudrais pas qu'un jour ils m'accusent d'être restée passive et de n'avoir rien entrepris. Comme élus et comme décideurs politiques, nous avons le devoir de penser avant tout à l'intérêt collectif. Pour mettre un plan de circulation en débat, il faut du courage politique parce que la mobilité, c'est clivant, et changer les habitudes est compliqué. Cependant, nous pensons que retrouver de l'espace public, des rues moins polluées, avec moins de trafic, et plus sûres pour les enfants, fait partie de notre mission.

Dans la crise climatique que nous connaissons, ne rien faire serait criminel. Après l'on peut évidemment discuter de ce qui est sur la table. C'est bien le rôle des séances de participation. Je ne peux donc que vous inviter à nous rejoindre lors de ces séances. Elles sont organisées par quartier par facilité mais le débat porte sur la totalité du plan communal. Je vous invite vraiment à venir y poser vos questions et déposer vos remarques. C'est à cela que vont servir les deux prochains mois et je peux vous assurer que, non, tout n'est pas décidé.

**M. Jean Spinette, bourgmestre** – Je voudrais préciser que la sécurisation des abords d'école est la priorité de l'ensemble des membres du Collège.

**Mme Celi Rodriguez, conseillère communale – Groupe MR** – Votre intervention, madame Maes, nous permet de répéter ce que nous demandons à chaque fois qu'un changement majeur est décidé en matière de mobilité : de la concertation, des études d'incidences et surtout des phases de test. Celles-ci nous semblent la meilleure façon d'étudier objectivement les effets de report de trafic et ses conséquences pour les autres Saint-Gillois, que ce soit en matière de sécurité, de bruit ou de pollution. Nous estimons que lancer quelques phases test ça et là pour un plan de circulation aussi vaste est insuffisant.

Par ailleurs, nous sommes tout à fait d'accord sur la nécessité de libérer des espaces de parking pour les autres modes de déplacement, mais nous demandons que des alternatives crédibles et en nombre suffisant soient proposées aux Saint-Gillois qui ont besoin de leurs voitures pour des raisons personnelles, familiales ou professionnelles, ainsi qu'aux clients des commerces, des établissements horeca et des marchés.

En conclusion, nous invitons les Saint-Gillois à participer nombreux aux séances d'information organisées par la commune et à donner leur avis.

**M. Loïc Fraiture, conseiller communal – chef de groupe PTB\*PVDA :** Madame Morenville, je trouve que vous y êtes allée un peu fort. On ressent même du mépris dans votre intervention. Vous opposez les gens et caricaturez les positions. Au PTB, nous comprenons la colère suscitée par Good Move.

D'abord, en raison du manque criant de concertation. La limiter à quelques réunions en soirée, notamment en ligne, n'était pas correct. Pour beaucoup d'habitants, le plan régional de mobilité Good Move n'est devenu une réalité que lorsque des blocs de béton sont apparus dans leur quartier. Il s'en est fallu de peu pour qu'à Saint-Gilles, qui voulait être la première commune à appliquer le plan, les mêmes erreurs ne soient commises. Heureusement, la résistance qui s'est développée un peu partout a poussé le Collège à ralentir le rythme et à inviter le bureau d'étude privé à avancer de nouvelles propositions. La mise en œuvre de Good Move a déjà deux ans de retard par rapport au calendrier annoncé.

Mais il se peut qu'aujourd'hui la stratégie consiste à saucissonner le projet pour qu'il devienne illisible et empêche toute mobilisation. Je ne peux que vous inviter à participer à toutes les concertations qui sont organisées.

Ceci étant, nous aimerions savoir où sont les porte-à-porte, où sont les enquêtes individuelles, où sont les petites réunions de quartier ? Leur nombre est très insuffisant et, en outre, certains quartiers n'ont toujours pas reçu les flyers...

Ensuite, le principe même du plan Good Move est injuste. Pour diminuer de quelques pourcents l'utilisation de la voiture – ce que tout le monde souhaite, y compris le PTB –, on mise avant tout sur l'exaspération des gens tout en reportant les embouteillages dans des petites rues qui parfois ne sont pas adaptées. L'idée est de créer des labyrinthes tellement infernaux que les gens finissent par abandonner la voiture, sans se soucier de savoir s'ils ont des alternatives. Faire ses courses, aller au travail, conduire ses enfants à l'école, c'est devenu un enfer. Le mécontentement des habitants est compréhensible. Avec cette politique, déjà à l'œuvre dans d'autres capitales, seuls les plus riches continuent de circuler en ville sans entrave.

Au plan Good Move, il faut ajouter les autres mesures injustes socialement, comme la zone à circulation restreinte (LEZ), qui oblige les gens à acheter des voitures neuves, le stationnement hors de prix, la scan car (et sa pluie d'amendes) – qui arrive bientôt à Saint-Gilles –, ou encore la taxe kilométrique qui est dans les tiroirs avec des investissements pour les caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition)...

Pour rappel, à Bruxelles, plus de 100 000 ménages ayant des revenus inférieurs au revenu médian ont tout de même une voiture, non par plaisir, mais parce qu'ils en ont besoin.

Enfin, le plan Good Move ne s'attaque pas aux causes du problème. C'est l'organisation même de la société, qui a créé la dépendance à la voiture depuis des décennies, qu'il faut remettre en question. En réalité, si on avait voulu s'attaquer radicalement à la question climatique, on aurait effectué des investissements publics massifs dans les alternatives. De nombreux scientifiques se sont penchés sur le problème et il y a beaucoup de solutions. Certaines mêmes ne coûteraient pas grand-chose et contribueraient à diminuer le recours à la voiture sans s'attaquer aux gens : gratuité des parkings de délestage et ceux de la SNCB, arrêt de la fermeture des gares, unification des abonnements des quatre sociétés publiques de transport, élargissement de la zone Brupass, ouverture de lignes rapides pour connecter Bruxelles et sa périphérie...

La lutte contre le dérèglement climatique doit s'appuyer sur un mouvement social très large pour faire plier le monde du capital qui refuse tout changement. Dans cette optique, nous avons besoin de l'adhésion, de l'unité et de la mobilisation de la population. Ce n'est pas en la dégoûtant de l'écologie qu'on va pouvoir mener le combat vital contre le réchauffement climatique.

Merci aux citoyens pour leur initiative, c'est courageux d'aller à contre courant, mais c'est vital pour le débat démocratique.

**M. Marwan Obeika, conseiller communal – Groupe Ecolo-Groen** – Je voudrais également me joindre aux remerciements que vous ont adressés le Collège et mes collègues des autres groupes politiques et pour votre démarche. Comme l'a souligné Mme l'échevine de la Mobilité, en tant qu'écologistes, nous sommes aussi attachés à la participation à la vie démocratique. L'interpellation citoyenne en fait partie mais aussi les processus consultatifs mis en place dans le cadre du plan de circulation et des réaménagements de la rue Moris, de la Barrière et de l'avenue du Parc.

Il y a quelques années, ces processus de participation n'existaient pas. Auparavant, quand la Stib voulait réaménager une rue, le permis était déposé et les gens mis devant le fait accompli. Nous avons fait du chemin mais beaucoup reste à faire.

Les tensions qui ont entouré l'implantation de la première phase du plan de mobilité dans d'autres communes sont aussi une leçon d'humilité pour les mandataires politiques. Les concertations marchent mieux dans certains quartiers ou avec certains publics et n'atteignent pas toujours l'objectif recherché.

Aujourd'hui, à Saint-Gilles, nous avons pris la mesure de tout ce qui n'a pas fonctionné ailleurs et avons opté pour des réunions quartier par quartier afin que chacun



puisse faire entendre sa voix. Contrairement aux craintes de mon camarade du PTB, je n'y vois pas une tentative de saucissonnage car la démarche n'a de sens que si l'on recueille des avis sur le plan dans sa globalité. Il ne faut pas non plus voir les différentes réunions comme une manière de diviser, au contraire. Donnons une chance au processus qui n'en est qu'à ses débuts. J'invite tout le monde à y participer. Nous nous rejoignons sur les objectifs. Que nous soyons piétons, cyclistes, automobilistes ou personnes à mobilité réduite, nous souhaitons tous faciliter nos déplacements dans l'espace public. Ces réunions sont l'occasion de réfléchir ensemble à des solutions.

**M. Jean Spinette, bourgmestre** – Je me permets de prendre quelques instants la parole au nom de mon groupe.

Les médias se sont beaucoup amusés de l'expression « Cool Move ». Pourtant, comparé à Good Move, la méthode saint-gilloise a laissé au Collège le temps de la réflexion, de la contradiction, du débat dialectique. Dans la mesure où les propositions du bureau d'étude ne faisaient pas l'unanimité, nous avons consacré de nombreuses réunions à les discuter, les analyser afin de parvenir à une proposition plus mesurée, reflet des équilibres que nous entendons garantir auprès de nos concitoyens.

L'on peut difficilement nous reprocher de ne pas faire un réel effort de concertation lorsqu'on sait qu'en plus des informations nombreuses diffusées sur les sites et les réseaux, de la présence sur le terrain de deux collaborateurs chargés de fournir des explications et d'un service prêt à répondre aux questions, nous organisons six séances publiques, sans oublier les concertations spécifiques consécutives aux demandes de permis pour les aménagements de la rue Moris, de la Barrière et de l'avenue du Parc.

Mercredi soir, lors de la première rencontre, en dépit des désaccords, les échanges ont été constructifs et fructueux. Les participants ont pu faire des remarques et relevé l'une ou l'autre erreur dont on ne s'était pas aperçu. (Bizarrement, les experts en mobilité sont souvent les habitants de ces quartiers). Mais ils se sont également vu expliquer certains choix.

Si les aménagements de la rue Moris, de la Barrière et de l'avenue du Parc s'accompagnent de suppression de places, paradoxalement, le plan local de mobilité n'en enlève que quelques-unes. En outre, les Saint-Gillois ne se sont pas réveillés avec des rues barrées par des blocs de béton et les phases de test, inévitables à certains endroits, seront assez courtes.

Aujourd'hui, vous avez la parole. Je vous invite à vous en saisir. Un bureau a été désigné afin de faciliter les discussions, rédiger des procès-verbaux, recueillir vos questions et remarques consignées dans des formulaires. Exercez pleinement votre droit de citoyen et, je l'espère, vous serez entendus.

Au nom du groupe LB, je vous remercie pour votre interpellation.

**Mme Régine Maes** – Le plan Good Move est loin de répondre aux besoins des citoyens, tant dans son concept que dans son application. Nous avons le sentiment de n’être ni écoutés ni entendus. Les études effectuées ne tiennent aucun compte des implications sociales pour la population.

Les Saint-Gillois de longue date, dont je fais partie, ont l’impression qu’il existe une volonté politique de gentrification de la commune. Nous voyons arriver une nouvelle catégorie de personnes, de préférence jeunes et bien portantes, financièrement à l’aise et avec des possibilités de mobilité différentes.

Le dialogue qui devrait s’instaurer entre les citoyens et les administrations est biaisé car il est éclaté par quartier alors que Saint-Gilles et l’agglomération bruxelloise – et même sa périphérie – ont besoin de réponses globales.

Je m’adresse aux représentants de tous les partis qui, depuis des décennies, gouvernent notre pays : Où en est le RER ? Pourquoi le flux quotidien des centaines de milliers de voitures qui rentrent dans Bruxelles n’est-il pas ralenti ? Quelles alternatives sont-elles offertes à ceux qui doivent venir dans la capitale ? Pourquoi a-t-on permis une réforme du plan ferroviaire de la SNCB qui entraîne la fermeture de plusieurs gares et lignes ? Depuis certains villages se rendre en train à Bruxelles relève du parcours du combattant ou de l’exploit sportif.

On nous a manipulés et on essaie de nous réduire au silence. Nous ne sommes pas d’accord. Nous serons attentifs et vigilants et ferons en sorte que nos droits soient respectés.