



### **Interpellation de M. Cools: L'année européenne de la jeunesse.**

**M. Cools** signale que 2022 sera l'Année européenne de la jeunesse.

Cette initiative de la Commission européenne vise à inciter l'Union Européenne, les Etats membres, les autorités régionales et locales à reconnaître les efforts accomplis par les jeunes pendant la pandémie, à les soutenir, à dialoguer avec eux, à les encourager à devenir des citoyens actifs et des acteurs des changements positifs.

Le Collège a-t-il élaboré un programme d'activités destiné aux jeunes dans le cadre de cette année européenne ? A-t-il sollicité l'avis du Conseil consultatif des jeunes sur cette année européenne ? Ce conseil est-il encore actif, vu que son existence n'est même pas renseignée sur la page du site communal consacrée à la jeunesse ?

L'évolution de la pandémie devrait permettre la reprise de toute une série d'activités à partir du printemps ou de l'été prochains. Des échanges linguistiques, culturels ou sportifs entre jeunes de la commune d'Uccle et d'autres communes à l'étranger pourraient-ils alors être envisagés ?

**Mme l'Echevin Delwart** rappelle combien la jeunesse est un sujet de préoccupation pour le Conseil communal, puisque des interpellations et des questions lui sont consacrées presque chaque mois.

Mmes les Echevins Delwart et Ledan préparent activement les Etats généraux de la jeunesse, avec l'aide d'une ASBL spécialisée dans la participation des jeunes.

Ces Etats généraux vont permettre de relancer la dynamique initiée par le Conseil des jeunes dans un cadre plus professionnel.

Le fait que cette assemblée ne soit plus active pour le moment ne signifie pas que le Collège ne soit plus en contact avec les opérateurs du monde de la jeunesse, y compris pour la gestion de la pandémie.

La commune collabore avec la maison de jeunes Antirides, qui a lancé des initiatives innovantes pour maintenir le contact entre jeunes durant cette période difficile, notamment par l'organisation de promenades.

Mme l'Echevin Delwart souligne aussi le travail accompli auprès des jeunes par l'ASBL Le Pas.

Ces Etats généraux de la jeunesse donneront l'occasion d'entendre la voix des jeunes non seulement sur leur perception de la pandémie mais aussi sur des thématiques liées à la construction européenne.

**Mme l'Echevin Ledan** insiste sur l'importance d'établir un lien entre l'action locale menée à l'échelon d'une commune et l'action internationale menée dans le cadre plus large de l'Union Européenne.

Elle se réjouit du fait que la Commission ait choisi de faire de 2022 l'Année européenne de la jeunesse, dont l'objectif vise à offrir aux jeunes un avenir meilleur en termes d'écologie et d'inclusion sociale ou numérique.

Parmi les initiatives lancées par la commune pour s'inscrire dans cette perspective, il faut citer les Etats généraux de la jeunesse, destinés aux jeunes de 12 à 26 ans, qui auront lieu sous forme d'ateliers dans les écoles et les associations de quartier. Ce processus débutera par une enquête menée auprès des jeunes et se clôturera par un forum organisé fin mai.

L'objectif de ces Etats généraux consiste à inciter les jeunes à participer à la vie démocratique locale, de manière à ce qu'ils deviennent d'authentiques citoyens actifs.

Les jeunes pourront aussi prendre part à la vie de la cité par le biais du budget participatif de 2022, pour lequel l'âge minimal des intervenants a été baissé à 14 ans.

De même, les jeunes sont éligibles dès l'âge de 16 ans pour le projet citoyen « Coup de pouce ».

Mme l'Echevine Ledan évoque également les initiatives visant à encourager la mobilisation des jeunes dans le cadre de l'appel à projets « Ecole solidaire ».

Le Collège apporte aussi son soutien au « Repair Café Vélo », initié par des jeunes.

Dans le cadre de cette Année européenne de la jeunesse, le Collège propose en outre que le Prix du citoyen européen soit décerné à un jeune de moins de 26 ans.

L'inclusion numérique s'est concrétisée par l'aménagement d'espaces publics numériques, notamment dans les bibliothèques.

Mais l'intérêt pour la jeunesse est un prisme transversal qui va inspirer l'action de l'ensemble des services communaux, qui travailleront en collaboration avec les écoles, les lieux culturels, le CPAS et le tissu associatif local.

Toutes les initiatives menées en 2022, qu'elles soient destinées aux jeunes ou qu'elles émanent des jeunes eux-mêmes, seront relayées dans le magazine Wolvendael et sur le site internet communal.

**M. Cools** souhaite que le site internet communal soit actualisé, de manière à tenir compte des informations fournies par Mme l'Echevine Ledan.

Il insiste sur la nécessité de favoriser les échanges linguistiques avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni afin d'améliorer la pratique du néerlandais et de l'anglais au sein de la jeunesse. Il espère vivement que ces échanges linguistiques pourront reprendre lorsque la page de la pandémie sera tournée.



### **Interpellation de Mme Fraiteur : Carence de parking au centre d'Uccle : quelles solutions ?**

**Mme Fraiteur** rappelle que le manque de stationnement au centre de la commune est loin d'être un phénomène nouveau.

Le quartier subit une pression importante et, si aucune mesure n'est prise, la situation risque de se dégrader fortement.

Les travaux de rénovation entrepris sur la chaussée d'Alseberg l'ont dotée de trottoirs larges et confortables mais ont entraîné la suppression de plus d'une cinquantaine de places de parking dans la partie commerçante.

Les rues perpendiculaires à la chaussée sont confrontées de plus en plus souvent à du parking sauvage.

Les spectateurs du Centre culturel ont du mal à trouver une place lors des représentations, et l'arrivée du théâtre Le Public va encore accentuer ce phénomène.

Certes, le centre de la commune dispose d'un parking rue du Doyenné mais celui-ci comprend seulement 40 places pour le public au 1<sup>er</sup> étage et 40 autres places réservées aux commerçants et riverains abonnés au sous-sol.

Le projet visant à la création d'un parking souterrain place Jean Vander Elst, envisagé durant plusieurs années, a été refusé par la Région.

Quelles sont les solutions préconisées par le Collège ?

Il semblerait que des contacts ont été établis avec les commerçants et riverains. Quelles sont les futures étapes de ces concertations ?

**M. Cools** constate avec un certain étonnement que Mme Fraiteur semble découvrir la réalité du problème.

**Mme Fraiteur** nie le découvrir à l'instant.

**M. Cools** précise que les questions de Mme Fraiteur sont identiques à celles que M. De Bock avait posées le mois dernier dans le cadre d'une question orale et que lui-même avait posées en 2019. Il s'interroge d'ailleurs sur la conformité au règlement d'ordre intérieur de questions posées sur un même sujet dans un intervalle aussi rapproché.

Nonobstant ces considérations sur le respect des normes procédurales relatives au fonctionnement du Conseil communal, M. Cools rappelle que le Collège a approuvé la réduction massive des places de parking sur la chaussée d'Alseberg. Le Collège a en effet marqué son accord tant dans son avis sur les travaux en cours que dans l'avis qu'il a rendu dans le cadre de la commission de concertation.

M. Cools souhaiterait obtenir des informations sur le refus d'un parking de la part de la Région, évoqué par Mme Fraiteur, car il ne s'en souvient pas.

Dans le cadre de son interpellation de 2019, M. Cools avait évoqué l'étude de faisabilité qui avait été réalisée, mais aucune suite n'y a été donnée. Regrettant la suppression de plus de la moitié des places de parking, il avait alors suggéré d'en aménager de nouvelles dans le dépôt du service de la Voirie rue des Fidèles. M. l'Echevin Wyngaard lui avait répondu que le nombre de places disponibles serait très limité mais semblait plus ouvert à l'égard de cette solution dans sa réponse à la question orale de M. De Bock du mois dernier. Qu'en est-il actuellement ?

Dans son intervention de 2019, M. Cools avait aussi évoqué la possibilité de mobiliser en soirée et durant la nuit au profit des riverains les parkings des grandes surfaces (Delhaize, Lidl, Carrefour) qui, durant la journée, sont évidemment réservés à la clientèle de ces magasins.

M. Cools se montre quelque peu dubitatif à l'égard du changement du statut du parking situé au sous-sol du Doyenné : ce n'est pas en passant d'un système de parking par location mensuelle à un système de parking par horodateur et en contraignant donc les utilisateurs au mois à souscrire à une carte de riverain ou une carte d'entreprise qu'on va résoudre le problème de stationnement.

Les problèmes de parking à Uccle-Centre ne peuvent être réellement résolus que par l'aménagement de nouvelles places de parking.

On ne peut donc exclure définitivement des solutions qui seraient situées au sous-sol de la place Jean Vander Elst ou dans les environs du Globe.

**M. De Bock** partage tout à fait le point de vue développé par M. Cools.

**M. Desmet** précise que pour le groupe Ecolo, il est illusoire de penser que le problème du stationnement pourrait être résolu par le maintien ou l'augmentation du nombre de places de parking.

Ce point de vue est d'ailleurs corroboré par l'ensemble des études réalisées en ce domaine.

Et les différentes majorités qui se sont succédé à Uccle depuis 20 ans n'ont pu aboutir à des solutions avec des dispositifs tels que les parc-mètres ou les stationnements réglementés.

En réalité, le problème du stationnement à Uccle-Centre, ou dans d'autres zones urbaines, réside dans la concurrence avec le parking quasiment gratuit offert dans les centres commerciaux de type « shopping center ».

Il va de soi que l'administration communale ne pourrait en aucune manière rivaliser avec des infrastructures telles que celles qui ont été établies au Woluwe Shopping Center.

La promotion du commerce dans un secteur tel qu'Uccle-Centre exige une approche spécifique, qui requiert une réelle accessibilité des transports en commun et une amélioration de la qualité des trottoirs, même si ceci entraîne localement une certaine réduction des places de parking.

M. Desmet reconnaît toutefois la réalité des difficultés auxquelles les riverains sont confrontés en termes de stationnement mais estime qu'il convient de bien dissocier le volet riverains du volet promotion du commerce local.

**M. le Bourgmestre** déplore les contre-vérités, malhonnêtetés intellectuelles et autres propos démagogiques véhiculés sur les réseaux sociaux à propos de l'action du Collège en ce domaine.

Il est faux de prétendre que le Collège a soutenu les suppressions actuelles de stationnement, puisqu'il a émis un avis défavorable.

M. le Bourgmestre rappelle aussi qu'un accord avait été conclu avec l'ancien ministre régional de la mobilité Pascal Smet pour le lancement d'une étude de faisabilité relative à l'installation éventuelle d'un parking souterrain place Jean Vander Elst.

Le nouveau ministre nommé suite au changement de gouvernement ne partage pas le point de vue de son prédécesseur. Quoiqu'on déplore ce changement de cap, on ne peut que respecter le fonctionnement des institutions démocratiques.

Mme Van den Brandt, qui a donc succédé à M. Smet au poste de ministre de la Mobilité, propose un parking de dissuasion à hauteur du rond-point des Menhirs sur le site « Infac/Infobo ».

Selon M. le Bourgmestre, il ne s'agit pas d'une alternative crédible car ce parking est beaucoup trop éloigné.

Si d'aucuns, se cantonnant à présent dans les incantations du « ministère de la parole », avaient pris des mesures énergiques il y a une dizaine d'années, la situation actuelle aurait pu être évitée.

Quoi qu'il en soit, le Collège appréhende ce dossier de manière pragmatique, promeut des solutions qui pourront bientôt être mises en pratique et a la volonté de mener le débat complexe sur la mobilité sans la moindre démagogie.

**M. Cools** est choqué par les propos de M. le Bourgmestre, qu'il réfute de façon absolue.

Le Collège a bien émis des avis favorables pour la rénovation de la chaussée d'Alseberg, pour laquelle il a affirmé avoir tenté d'obtenir 5 ou 6 places de parking supplémentaires.

Le Collège est d'ailleurs loin d'avoir utilisé tous les moyens à sa disposition : s'il était vraiment hostile au projet, il aurait pu introduire des recours contre les permis délivrés.

**M. Cohen** approuve les propos de M. le Bourgmestre.

L'examen de la genèse de cette histoire atteste que la commune n'était porteuse de ce projet, qui lui a été imposé.

**M. l'Echevin Wyngaard** répond que les aménagements effectués donnent à la chaussée une tout autre allure grâce à un pavage de qualité et à la plantation d'arbres.

L'entrepreneur a respecté son engagement d'achever l'aménagement de ce tronçon commerçant avant les fêtes de fin d'année.

Ce dossier a donné lieu à une très large concertation. M. le Bourgmestre, M. l'Echevin Wyngaard et Mme l'Echevin Delwart ont eu l'occasion de rencontrer les commerçants et riverains à de nombreuses reprises. Ces échanges ont été prolongés par les réunions du comité de pilotage, les séances d'information publiques complétées par les données diffusées dans le magazine Wolvendael, la page Facebook et le site internet de la commune.

Il faut toutefois souligner la difficulté de mener un chantier important sur une voirie aussi étroite.

Le Collège a reporté au 17 janvier prochain une réunion publique consacrée à la problématique du parking et de la mobilité à Uccle-Centre, initialement prévue en décembre, car il lui semblait important que cette rencontre ait lieu selon le mode présentiel. M. l'Echevin Wyngaard espère que les conditions sanitaires le permettront.

Le Collège est bien conscient des problèmes de stationnement propres à Uccle-Centre.

L'étude de Parking Brussels sur Uccle-Centre analysait la perspective du parking souterrain, envisagée avec le Ministre Smet.

Toutefois, un tel projet aurait nécessité l'intervention d'un opérateur privé prêt à prendre des risques, ce qui est loin d'être évident, et le parking souterrain installé place du Miroir à Jette est loin de donner entière satisfaction.

Par ailleurs, l'étude sur ce quartier effectuée par Hub Brussels démontre qu'à peine un quart des clients d'Uccle-Centre se rend dans les commerces en voiture. L'écrasante majorité de cette clientèle s'y rend à pied ou via les transports en commun. Il s'agit là d'une caractéristique qui distingue nettement Uccle-Centre des autres quartiers commerçants ucclois.

Le fait que le tram 51 circulera à nouveau dans cette zone seulement en 2023 constitue une difficulté supplémentaire, à laquelle le Collège a tenu à répondre en réclamant des compensations dans le cadre de son avis émis en commission de concertation.

Conformément aux demandes des riverains et commerçants, des démarches ont été entreprises auprès de la Région pour étendre l'aménagement de plain-pied jusqu'à hauteur du carrefour entre la rue Joseph Bens et l'avenue de Floréal, alors qu'initialement, il n'était pas censé aller au-delà de la rue Alphonse Asselbergs.

De même, le Collège est intervenu pour récupérer une quinzaine de places de parking sur le tronçon situé entre les rues Xavier De Bue et Alphonse Asselbergs.

N'ayant pas été entendu sur ces deux points, le Collège a introduit un recours à l'échelon régional et est parvenu à obtenir gain de cause grâce au dialogue constructif qui a pu être noué.

Parmi les pistes de solution, M. l'Echevin Wyngaard évoque aussi la gestion plus dynamique du parking Doyenné/Saint-Pierre grâce à un système de « télé-jalonnement », l'exploitation du dépôt du service de la Voirie rue des Fidèles, rendu disponible par le déménagement des services communaux, et la libération d'une dizaine de places pour le stationnement grâce à la mise en sens unique de la rue du Postillon dans le tronçon compris entre la rue Xavier De Bue et la rue des Fidèles.

**M. De Bock** souhaite que les deux études citées par M. l'Echevin Wyngaard soient disponibles sur le site internet de la commune.

Selon lui, il serait intéressant de comparer les parts respectives des modes de transport utilisés par la clientèle des commerces d'Uccle-Centre avant et après travaux.

**M. Cools** invite tous les membres de l'assemblée ainsi que tous les citoyens qui assistent à cette séance du Conseil par visioconférence à consulter la rubrique « commission de concertation » sur le site internet « uccle.be » : ils pourront constater que l'avis rendu le 4 décembre 2019 est bien un avis unanimement favorable.

Les propos de M. Cools ne relevaient donc en aucune manière de la démagogie ou de la malhonnêteté intellectuelle lorsqu'il affirmait que la commune était favorable au projet.

Certes, il y a eu un recours par rapport à l'allongement de la zone de plain-pied, mais il s'agit d'une modification sollicitée parce qu'une condition émise par la commission de concertation n'avait pas été rencontrée.

**M. Norré** invite le Collège à veiller au bon entretien de la partie ayant fait l'objet de travaux et à accorder le même intérêt au reste des travaux à effectuer, notamment la partie qui s'étend jusqu'à l'avenue Coghén.

L'attention du Collège ne doit pas se limiter à la partie strictement commerçante de ce secteur.

**M. l'Echevin Biermann** reconnaît qu'en commission de concertation, le Collège a émis un avis favorable sur la rénovation de la chaussée d'Alseberg, mais en le complétant par des remarques sur la problématique du stationnement et sur la nécessité d'y répondre par des compensations.

Cependant, l'auteur du projet, en l'occurrence Bruxelles-Mobilité, n'a pris aucune initiative à cet égard.

**M. l'Echevin Wyngaard** signale que les pistes de solution relatives au parking du Doyenné et au dépôt du service de la Voirie à la rue des Fidèles seront discutées lors de la réunion publique du 17 janvier prochain. À ce stade, aucune décision définitive n'a encore été prise.

Pour ce qui concerne le stationnement potentiel à proximité des grandes surfaces, le dialogue établi avec le gérant du grand magasin situé du côté de la rue Gatti de Gamond laisse entrevoir des perspectives intéressantes. Par contre, le parking de la grande surface située du côté du square George Marlow est saturé, à tout le moins en journée.

Les réductions du nombre de places de stationnement ne résultent pas d'un postulat idéologique mais de la nécessité de respecter les dispositions du code de la route quant à la distance requise entre un parking et un carrefour et de la volonté de garantir une largeur de deux mètres pour les trottoirs et de verduriser davantage une voirie très « minérale ».



### **Interpellation de M. Cools : Le projet de nouveau pont Carsoellaan.**

**M. Cools** rappelle que le pont qui enjambe le chemin de fer Jean en Pierre Carsoellaan doit être démolé et reconstruit pour des raisons de sécurité.

Dès lors, Infrabel a très logiquement introduit une demande de permis d'urbanisme pour cette opération de démolition et reconstruction.

La plus grande partie de la procédure administrative requise pour le traitement de cette demande a déjà été accomplie.

La réussite du projet est capitale pour le quartier Saint-Job, vu qu'une fois reconstruit, le nouveau pont demeurera certainement plus d'un siècle.

Toutefois, le pont envisagé dans le cadre de ce projet a davantage l'allure d'un tunnel ferroviaire que d'un pont et est perçu comme une aberration environnementale par les habitants du quartier en raison de la bétonisation et de l'atteinte au maillage vert.

Dès lors, le comité de quartier souhaite substituer au projet de pont-tunnel un pont plus étroit limité à la diagonale directe.

Les habitants ne voient pas la nécessité de créer une place publique à proximité de la Sint-Jobsplein.

La création d'une dalle d'une telle ampleur porte atteinte au couvert végétal mais s'avère aussi une source d'insécurité pour tout l'espace situé en dessous de ce large pont-tunnel.

Les rampes PMR (pour personnes à mobilité réduite), dont le parcours en zigzag, prévu dans le projet, entraîne une bétonisation, pourraient être avantageusement remplacées par des ascenseurs.

Cependant, M. Cools reconnaît l'intérêt pour l'intermodalité train/tram/vélo de l'abri sécurisé pour 200 vélos prévu à côté du restaurant « Le Passage ». Mais c'est une horreur sur le plan esthétique.

L'abri et le pont dans son ensemble auraient dû faire l'objet d'un concours d'architecture qui aurait permis l'émergence d'un projet de qualité sur les plans fonctionnel, environnemental et esthétique.

Une solution doit être trouvée pour rendre ce pont plus esthétique.

Selon M. Cools, un abri pour 200 vélos n'est peut-être pas indispensable. Eu égard à la fréquentation de la gare, sa capacité pourrait être réduite à 150 vélos.

En 2019, le cahier des charges de l'étude d'incidences relative à ce projet a donné lieu à une enquête publique.

L'avis rendu par la commission de concertation sur ce cahier des charges demandait la consultation des comités de quartier. Or, celle-ci n'a pas eu lieu. Pourquoi les représentants du Collège ne se sont-ils pas prononcés en faveur de cette consultation lors des réunions du comité d'accompagnement de cette étude d'incidences ?

À la lecture des 450 pages de cette étude, on constate qu'il n'y a pas eu une authentique analyse des alternatives au projet introduit. Pourquoi le Collège n'a-t-il pas demandé une étude plus approfondie des alternatives éventuelles ?

Suite à l'étude d'incidences, la commission de concertation, réunie pour en débattre le 20 juillet dernier, en pleine période de vacances scolaires, a rendu un avis favorable assorti de quelques conditions homéopathiques qui ne rencontraient pas les remarques de habitants. Ceux-ci n'ont d'ailleurs pas été vraiment consultés, puisqu'on s'est contenté de leur présenter par zoom le projet déjà bouclé et soumis à enquête publique.

Durant l'été, le comité de quartier a élaboré un contre-projet, avec l'appui d'un groupe d'experts incluant des architectes et des ingénieurs des ponts et chaussées.

Ce projet coûterait beaucoup moins cher que celui d'Infrabel, puisque la dalle serait réduite. De plus, il garantirait le fonctionnement d'un nœud multimodal à cet endroit, tout en veillant à une meilleure intégration dans la typologie du quartier, une meilleure empreinte environnementale, une restauration du couloir de passage pour la faune et une réduction de la part de béton.

Le Collège, qui a été avisé de ce projet, serait-il prêt à l'appuyer auprès d'Infrabel et de l'administration régionale de l'urbanisme ?

Le contre-projet des habitants vient d'être présenté à Infrabel et à la STIB.

Ne serait-il pas opportun que la commune prenne part à cette réunion ou à une réunion ultérieure, de même que l'administration régionale, afin que toutes les parties soient associées à l'élaboration d'un projet créatif et respectueux de l'environnement ?

**M. l'Echevin Wyngaard** souhaite nuancer les propos tenus par M. Cools : il est probable que certains habitants considèrent le projet comme une « aberration environnementale », mais ce point de vue radical n'est certainement pas partagé par l'ensemble de la population.

En effet, près d'une centaine de personnes ont participé à la séance d'information en mode virtuel, organisée dans le courant du mois de juin, en période de lancement de l'enquête publique. Il s'agit d'un taux de participation exceptionnellement élevé pour une réunion de ce type.

Les échanges entre les habitants et les représentants d'Infrabel ont été menés dans une ambiance très sereine : il n'y a eu aucune réaction virulente à l'égard du projet, dont les citoyens semblaient globalement satisfaits.

Les remarques qui ont été émises dans le cadre de l'enquête publique par environ une vingtaine de citoyens proposaient des améliorations sur des points particuliers tout en demeurant positives, même si un comité de quartier était un peu plus critique que les autres par rapport au projet.

M. l'Echevin Wyngaard reconnaît que la situation actuelle n'est pas satisfaisante en termes de sécurité, puisque le pont est affecté par des fissures et que sa largeur est insuffisante pour garantir une circulation aisée.

L'intervention envisagée ne vise pas à établir une structure imposante, d'une ampleur comparable à celle de la Sint-Jobsplein, mais à aménager un espace qui assure la fluidité du trafic pour les transports en commun, les piétons et les cyclistes, qui offre aux usagers des aires d'attente confortables et qui soit verdurisé.

Le parking pour les vélos prévoit 72 places, et non 200. Si cela s'avère nécessaire, il sera possible d'y ajouter des arceaux.

M. l'Echevin Wyngaard reconnaît qu'actuellement, le site n'est guère accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). L'étude réalisée envisageait deux solutions possibles : soit l'installation d'un ascenseur, soit l'aménagement d'une pente adaptée pour les PMR.

Il convient d'écarter l'option de l'ascenseur car la gestion d'un tel dispositif n'est guère aisée en raison de la fréquence des pannes.

L'option de la pente adaptée, qu'il y a lieu de retenir, requiert une structure bétonnée, mais il est possible de pallier le caractère inesthétique d'un tel aménagement avec des plantes grimpantes.

Le Collège est d'ailleurs tout à fait favorable aux propositions de la commission de concertation visant à l'allègement de la structure en béton, la végétalisation, l'aménagement de paliers à hauteur des rampes PMR, l'installation de bancs ainsi que d'auvents à hauteur des quais, etc.

Des contacts doivent encore être établis pour déterminer si la gestion du parking sécurisé incombera à la SNCB ou à Parking Brussels.

Si le comité propose d'autres suggestions de nature à améliorer le projet, le Collège ne manquera pas de les défendre auprès d'Infrabel et de la SNCB.

**M. Cools** continue à penser qu'une dalle de 40 mètres serait trop large et qu'on pourrait rencontrer les objectifs d'intermodalité en réduisant sa largeur à 25 mètres, l'espace ainsi libéré



pouvant être voué à la verdurisation. Et selon M. Cools, une authentique végétalisation ne peut se limiter à poser du lierre sur des murs.

Vu que les pétitions qui circulent recueillent la signature de 1.500 citoyens, on ne peut sous-estimer la part de la population réticente au projet.

M. Cools invite donc le Collège à solliciter plus largement l'avis de la population, en allant au-delà des obligations légales minimales en cette matière (enquêtes publiques, commissions de concertation) : l'organisation d'une séance d'information au début d'une enquête publique est sans doute insuffisante.

Il devrait aussi être possible de rendre plus attrayante la structure envisagée, particulièrement inesthétique, sans que cela ne soit trop coûteux.