

COMPTE-RENDU DES RÉUNIONS PUBLIQUES

3 ET 4 RELATIVES À LA MOBILITÉ DANS LE

QUARTIER CAGE AUX OURS

La Commune de Schaerbeek a organisé une troisième réunion publique relative à la mobilité dans le quartier de la Cage aux Ours le 17 juin, pour “mieux vivre, mieux travailler” et une deuxième le 25 juin 2023.

La réunion du 25 juin a toutefois dû prendre fin au bout de 45 minutes. Les conditions n’ont en effet pas été réunies pour assurer un échange serein et constructif entre participants.

Ce document est donc le compte rendu détaillé des avis exprimés lors de la réunion du 17 juin, selon la structure suivante :

1. CADRE DE LA CONSULTATION ET ENGAGEMENT DE LA COMMUNE	1
2. PROFIL DES PARTICIPANTS	4
3. DIAGNOSTIC & PROPOSITIONS	4
ANNEXE 1 : NBR DE PARTICIPANTS ET LIEUX DE VIE / TRAVAIL DES PARTICIPANTS AUX RÉUNIONS PUBLIQUE	16
ANNEXE 2 : ÉVALUATION DES RÉUNIONS	17

I. CADRE DE LA CONSULTATION ET ENGAGEMENT DE LA COMMUNE

Après un mot de bienvenue, les facilitateurs de Dreamocracy ont invité les participants à faire savoir dans quelle langue ils souhaitaient s'exprimer et ont précisé les éléments importants suivants:

- L'objectif des réunions publiques est de donner la parole aux habitants, riverains et commerçants et de recueillir leurs expériences, avis et propositions en matière de mobilité dans le quartier
- Les principaux éléments issus des 2 premières réunions ont été présentés: [...]. Le PV des deux premières réunions est accessible [en ligne](#).
- Quelques modifications ont été faites dans le déroulé par rapport aux deux premières réunions publiques pour les raisons suivantes: permettre à chacun de s'exprimer plus longuement et faire émerger des propositions de solutions aux problèmes identifiés. Pour cela, les participants vont être répartis en petits groupes de travail avant que chaque groupe fasse part de ses conclusions en plénières.
- Les facilitateurs ont par ailleurs rappelé le contexte dans lequel le processus participatif s'inscrit. Il fait suite à la réaction très vive de certains riverains et habitants à la mise en place du nouveau plan de circulation dans la sous-maille cage aux ours en octobre 2022. La Commune a alors décidé de suspendre la mise en œuvre et de revenir vers les habitants en deux temps:
 - 4 réunions publiques en juin
 - 4 ateliers d'un panel citoyen en septembre et octobre
 - 2 réunions publiques supplémentaires: Une réunion entre les ateliers 3 et 4 du panel citoyen et une réunion après les travaux du panel au cours de laquelle la Commune présentera les décisions prises
- Les facilitateurs ont présenté les engagements pris par la Commune dans le cadre de ce nouveau processus participatif:
 - Une véritable écoute
 - La mobilisation des moyens nécessaires à un dialogue constructif et serein
 - Le suivi et la transparence

LA PRÉSENTATION DU PROCESSUS A DONNÉ LIEU À PLUSIEURS ÉCHANGES :

- **Contexte:** Un participant a fait part du fait que ce sont les manifestations contre le plan Good Move d'octobre 2022 qui ont contraint la Commune à organiser ce nouveau processus participatif. Un autre participant questionne l'honnêteté de la Commune qui "comme par hasard" consulte les habitants à l'approche des élections communales.

- **Communication de la Commune et dates des réunions:** Un participant a critiqué la communication trop tardive de la Commune et le choix des dates des réunions qui ne sont pas pratiques, notamment pour des étudiants en période d'examen. Or, il y avait beaucoup de jeunes lors des manifestations d'octobre 2022. Un autre participant a toutefois nuancé cette critique en rappelant que 4 dates différentes ont été prévues et que même un étudiant en examen peut dégager 3 heures de son temps.
- **Multi-participation aux réunions:** Un participant a demandé si les PV rendaient compte de la présence de mêmes personnes à plusieurs réunions publiques. Dreamocracy a répondu par la négative car la participation reste anonyme. Toutefois, les agents de la Commune présents lors des réunions publiques ont pu constater que certaines personnes avaient assisté à plusieurs réunions publiques.
- **Allers-retours en réunions publiques:** Un participant a précisé qu'il aurait apprécié que le compte-rendu de chaque réunion soit présenté à la suivante et que les travaux des suivantes se basent sur ce compte-rendu. Dreamocracy a fait savoir que ce n'était pas possible pour des contraintes de traduction des PV.
- **Organisation du panel citoyen:** plusieurs questions ont été posées; ce qui a amené Dreamocracy à préciser qu'un premier courrier sera envoyé à 6000 habitants du quartier tirés au hasard. Le tirage au sort final de 20 à 30 personnes sera ensuite fait parmi ceux et celles qui auront répondu au courrier. Ce n'est pas la Commune qui choisit les membres du panel mais un logiciel informatique. Enfin, Dreamocracy doit vérifier si c'est au Collège ou au Conseil Communal que les recommandations du panel vont être transmises.
- **Issue du processus:** Plusieurs questions ont été posées quant à l'issue du processus. Il a tout d'abord été rappelé que les recommandations du panel citoyen ne seront pas considérées comme contraignantes pour la Commune. Toutefois, la Commune s'est engagée à y répondre et à expliquer les décisions qu'elle prendra. Des participants ont également exprimé leurs vives inquiétudes car d'autres processus participatifs ont déjà eu lieu et jamais la Commune n'a semblé prendre en compte ce qui a été partagé par les participants. Ces remarques reflètent la méfiance profonde d'un nombre significatif de participants à l'égard de la Commune.
- **Prise de notes:** Dreamocracy s'engage à rendre compte de tout ce qui est dit lors des réunions dans la rédaction des PV

PRINCIPES D'UN ÉCHANGE CONSTRUCTIF

Les principes suivants ont été adoptés par les participants :

Réunion #3

- Ecouter et ne pas s'interrompre
- Lever la main pour prendre la parole
- Se respecter
- Être constructif et complet
- Faire des propositions
- Avoir confiance dans le fait que la discussion se passe bien
- Pas de prise de photos ou de vidéo

2. PROFIL DES PARTICIPANTS

Les participants ont par la suite été invités à se présenter à travers quelques questions.

OU HABITEZ-VOUS?






Chaque participant a indiqué là où il vit sur une carte (voir Annexe)

QUEL EST VOTRE MODE DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ ? *

(chaque participant a pu donner plusieurs réponses)

Réunions	Transport publics	Voiture/Moto	Vélo/Trottinette	Marche
17 juin	12	12	13	Quasiment tous les participants

QUEL EST VOTRE SENTIMENT VIS-À-VIS DE GOODMOVE ?*

Réunions					
17 juin	8	0	3	0	18

* Compte tenu du grand nombre de personnes présentes, certains de ces chiffres peuvent être un peu approximatifs. Ils sont toutefois représentatifs des tendances réelles parmi les participants présents.

Dreamocracy a ensuite invité chaque participant à se présenter à quelqu'un ayant exprimé un sentiment différent du sien à l'égard du plan GoodMove. Pendant une petite dizaine de minutes, ils ont pu faire connaissance avec une exigence, ne pas parler de mobilité.

3. DIAGNOSTIC & PROPOSITIONS :

TRAVAUX DE GROUPES

Pendant 45 minutes, les participants ont travaillé en 5 groupes afin d'identifier leurs expériences positives et négatives de mobilité dans le quartier et faire émerger des propositions de solutions.

Les tableaux ci-dessous retranscrivent ce qui a été inscrit sur les post-its à disposition des participants.

Expériences

Positives	Négatives
Groupe 1	
Diminution du trafic de transit	La coupure complète de la rue Stephenson
Création de plus de places pour les usagers faibles	Gentrification induite par Good Move
La plan de 2022 conduisait à un apaisement de la place Stephenson et à un agrandissement de l'espace public	Sentiment d'être prisonnier dans son propre quartier
	La faillite des commerçants
	La voiture est considérée comme une nuisance
	La verdurisation est une perte de place et induit des désagréments. Il faut respecter le fait qu'on vit en ville et qu'il est insensé de vouloir en faire une sorte de campagne
	Les travaux n'induisent que des désagréments (ex: avenue Princesse Elisabeth)

	Le trafic de transit est une chimère. Il n'est pas rigoureusement évalué
	On ne tient pas compte de l'utilisation communautaire de la voiture
	La STIB s'arroge trop de place dans l'espace public
	On mise sur un effet d'évaporation qui n'arrive pas
	Effet d'enfermement dans le quartier
	La participation citoyenne est biaisée
	Le plan Good move est une coquille vide dont on fait une application idéologique. La propagande verte accentue la congestion.
	Boulevard Lambertmont: exemple de destruction d'un axe structurant
	Des vélos ne respectent pas la sécurité des piétons (exemple: ils roulent sur les trottoirs)
	Les cyclistes sont indûment "sanctifiés" alors qu'ils sont minoritaires
	Le plan de 2022 fait faire des détours désastreux aux conséquences écologiques néfastes
	La suppression des places de stationnement voiture est disproportionnée par rapport à la création de places pour les vélos
	Vitesse excessive des voitures (rue Gallait notamment)
	Voitures en double file liées aux commerces de gros (boissons). De nombreuses voitures/camionnettes sont à l'arrêt au milieu de la route et créent le chaos et des situations dangereuses
	Le statu quo de Good Move a créé du trafic Rue Vanderlinden
	Le magasin KADIZI créé du trafic de destination dans

	un quartier résidentiel
	Sur la Place Pavillon, les transports en commun sont bloqués dans les embouteillages; le bus 56 en particulier
	Passages piétons absents Rue des palais
	Etroitesse de rues à double sens ou de SVL pour les vélos (rue Pavillon, rue Navez, rue des Ailes)
	Trafic de transit via la rue Vanderlinden, rue Navez et rue van Schoor
	Omniprésence des voitures dans l'espace public, ce qui ne laisse pas de place pour d'autres usagers. Il y a un sentiment d'insécurité pour les cyclistes et piétons en raison du peu de place pour rouler à vélo. De nombreuses voitures ne s'arrêtent pas pour les piétons au passage clouté
	Trop de concerts de klaxons par des automobilistes trop impatientes
	Trop de cartes de riverains distribués à des automobilistes individuels (elles sont trop peu chères)
	Embouteillages dans la rue Navez (entre 15 et 18h): il est désagréable d'ouvrir une fenêtre (qualité de l'air médiocre) et il n'y a pas de place pour rouler à vélo. Vélos et trottinettes sont donc sur le trottoir
Groupe 2	
Accessibilité des transports en commun (notamment en centre ville)	Beaucoup de rues en sens unique et trop de sens interdits
	Beaucoup de circulation et dégradation de l'accessibilité en voiture: <ul style="list-style-type: none"> - détours - congestion - stress - nervosité
	Les reports de trafic apportent de la pollution de l'air et de la pollution sonore

	Plus assez de places de stationnement (voiture)
	Vie sociale dégradée: plus personne ne veut venir dans la Commune: <ul style="list-style-type: none"> - manque de places - parking trop cher - embouteillages
	Pas assez de pistes cyclables sécurisées
	Peu d'espace et de sécurité dans certaines rues (par exemple rue Navez)
	Trop de circulation (bruit, pollution), notamment des camions en transit.
Groupe 3	
Diminution du bruit	Chaque rue mise en sens unique conduit à une affluence dans d'autres rues qui sont elles-mêmes débordées. Marre des rues fermées (sens unique) et marre du manque de places pour se garer.
Circulation plus lente des voitures (30km/h)	"La Commune n'aménage pas l'espace, elle le meuble."
Meilleure qualité de l'air	Ne pas bloquer les rues définitivement
Des rues plus calmes (avenue des Azalées par exemple)	Sentiment d'insécurité grandissant envers les cyclistes qui n'ont pas de permis
Les enfants se sentent plus en sécurité	La réouverture de la rue Stephenson (axe central et circulation reporté)
Verdurisation	Peu de places de parking
	Les rond-points ne servent plus à fluidifier mais deviennent une orientation pour obliger les gens à grossir le trafic
	Les règles de priorités ne sont pas respectées
	Complètement opposé aux ghettos que la commune nous impose et à cette circulation supplémentaire pour trouver une place
	Transports publics bondés et non accessible aux PMR

	Trop de trafic, c'est dangereux
	Trop de peinture au sol et de potelets
	3 éléments négatifs illisibles
Groupe 4	
Quartier bien desservi en transports en commun	De moins en moins de places de parking
Piste cyclable de la rue Royale Sainte Marie	Il n'est pas tenu des effets secondaires des décisions de circulation sur les grands axes (axes structurants)
Accès au commerces du quartier	Le plan de 2022 implique trop de détours et d'embouteillages
Avec GoodMove: <ul style="list-style-type: none"> - moins de pollution - plus de convivialité - habitant participant 	Actuellement: <ul style="list-style-type: none"> - beaucoup de pollution - insécurité des cyclistes et des piétons - espace mal partagé - manque de pistes cyclables
	Avant GoodMove: des incohérences de circulation, des complications, un plan complexe et mal pensé. Après GoodMove: pire qu'avant car des rues deviennent des entonnoirs et des avenues larges qui ne posaient pas de difficulté sont mises en sens unique
	Circulation embouteillée (notamment place Pavillon)
	Vitesse <i>street racing</i> Circulation des camions, passage de transport, bruits moteur et embouteillage. Sur la place Liedts en particulier: circulation trams, voitures, vélos.
Groupe 5	
Des rues apaisées et plus calmes	Des travaux trop longs (Princesse Elisabeth, Liedts, etc.)
Plus de sécurité à vélo	Transports en commun perturbés car pris dans les embouteillages
La arbres apportent de la	Des commerçants qui ne peuvent plus se faire livrer

fraîcheur dans la ville	
GoodMove dans son ensemble	Aménagements et circulation dangereux pour les piétons
Suspension d'une partie des travaux sur l'avenue Princesse Elisabeth	Manque de transparence et d'honnêteté de la Commune: <ul style="list-style-type: none"> - Manipulation des chiffres pour justifier des choix - Chiffres de trafic de transit inexistant - Pas de transparence dans l'accès aux études préliminaires - Aucune concertation en amont des décisions - l'objectif de moins de voiture: Approche biaisée et partisane - processus de décision non documenté et sans fondement rigoureux
Le soulèvement des riverains contre les aménagements dans le 3ème sous-maille (octobre 2022)	Sens unique prévu avenue Princesse Elisabeth
La limite de vitesse à 30km/heure (il a été mentionné toutefois que c'est compliqué pour les motos)	Situation actuelle due aux modifications antérieures (Van Oost, Gallait, Pavillon, etc.)
"Je suis heureux que Schaerbeek devienne sans voiture"	Le trafic de transit reste possible avec le plan actuel
Le plan prévu en octobre 2022 permettait la mise en place de plus d'arbres et l'aménagement du parc Stephenson	Rue Eugène Demolder: Zone d'excès de vitesse. On note des voitures "rodéo" dans le quartier
Petit à petit plus d'attention est portée aux cyclistes et à la sécurité routière	La circulation dans le quartier est dangereuse pour les vélos (une personne a parlé de danger de mort); et notamment devant l'école Paviljoen, rue Pavillon et rue Navez. De manière générale, il n'y a pas de "vraies" pistes cyclables dans la Cage aux Ours.
	La place Pavillon est un chaos. Est-ce bien une place?

	Les usagers de la route sont de plus en plus agressifs
	Le noeud du problème est qu'il y a trop de voitures

Propositions*

**Les représentants de Dreamocracy ont remarqué lors de la collecte posters sur lesquels étaient collées les propositions que certains participants ont volontairement retiré des propositions qui ne correspondaient pas à leur vision de la mobilité. Les propositions en question ont été récupérées et font partie de ce compte-rendu.*

Groupe 1

Stationnement des voitures	Augmenter les places de stationnement
	Gratuité du stationnement
	Cesser de faire du stationnement un instrument de gentrification et de torpillage des liens sociaux (visites des familles, etc.)
	Augmenter le prix des cartes riverains
Usage et stationnement des vélos et trottinettes	Mettre une piste cyclable "tranquille" pour sortir vers la gare du nord, le Centre et les directions principales
	Supprimer les pistes cyclables sous-utilisées
	Envisager le paiement de leur stationnement / Faire payer aux cyclistes le coût des aménagements prévus pour eux (taxe)
	Verbaliser les cyclistes qui roulent de manière dangereuse ou créent des nuisances (notamment à l'égard des piétons)
	Interdire les vélos partagés
	Diminuer le nombre des arceaux pour vélos
Sécurité routière	Prévoir des passages piétons sur la rue des Palais
	Mettre en place des infrastructures pour stopper les "pilotes de F1"
	Augmenter les contrôles de vitesse
Plan de circulation	Retrait des sens uniques

/ Aménagement des voies	Mettre le tronçon rue Pavillon entre la Place Pavillon, la rue Vanderlinden et le tunnel Vanderlinden en sens unique
	Arrêter les travaux Avenue Princesse Elisabeth
	Ne pas fermer la rue Stephenson
	Mettre un filtre ANPR pour les riverains sur la place Stephenson (rue Van Schoor)
Transports publics	Prévoir de faire passer des transports publics en souterrains
Transport automobile	Ne pas négliger le caractère indispensable de la voiture, de son apport économique et de la flexibilité qu'elle apporte
	Promouvoir l'utilisation de voitures partagées
Mobilité et Good Move (dans son ensemble)	Bannir le concept de maille et accroître la liberté/facilité de déplacement
	Arrêter le plan GoodMove (suivre les communes qui l'ont rejeté)
	Retourner à la situation des années 2000
	Prendre en compte l'avis des habitants spécifiquement pour chaque rue

Groupe 2

Usage des vélos et trottinettes	Augmenter le nombre de pistes cyclables
	Réglementer leur stationnement/parking
Stationnement des voitures	Diminuer le coût des horodateurs
	Augmenter le nombre de places de stationnement
Sécurité	Traiter le problème du quartier Aerschot L'insécurité est générée par le trafic de passage rue d'Aerschot génère de l'insécurité à laquelle il est essentiel de mettre fin pour que les riverains et habitants puissent se réappropriier le quartier. Cela pourrait passer par la mise en place d'un espace piétonnier (espace mieux régulé et sécurisé pour piétons)
	Eduquer les plus jeunes sur les objectifs de la future mobilité

	Améliorer les connections entre modes de transport
Transports publics	Améliorer les lignes de transport STIB

Groupe 3

Sécurité	Lisser la chaussée des piste cyclables
	Améliorer l'état de certaines rues (rue Pavillon par exemple)
	Sécuriser les pistes cyclables pour éviter que les cyclistes arrivent dans tous les sens
Pour mieux partager l'espace	Prévoir plus de places de stationnement
	Ne pas fermer la rue Stephenson
	Envisager la remise en double sens de certaines rues en sens unique (certains ont défendu l'idée d'un minimum de rues en sens unique)
	Enlever les box vélos sur les emplacements de stationnement
Pour plus de concertation et de communication	Organiser une meilleure concertation avec les habitants avant de changer les aménagements, en particulier entendre la problématique de la place Stephenson
	Ecouter le public avant de mettre en place des plans
	Mieux communiquer sur les nouveaux aménagements, se concentrer sur l'amélioration de la qualité de l'air, etc. (Avec des données!)

Groupe 4

Usage des vélos	Prévoir plus de pistes cyclables en site propre
Sécurité et nuisances	Prévoir plus de contrôles des excès de vitesse et du bruit
Transport automobile	Créer des incitations pour la mise en place de voitures partagées
Mobilité / GoodMove en général	Assurer une gestion régionale de la mobilité en tenant compte des impacts entre les quartiers

Groupe 5

Transports publics	Réduire les nuisances sonores du tram 92 et améliorer les transports publics
Usage des vélos/trottinettes	Immatriculer les vélos
	Interdire les vélos et trottinettes électriques partagés
	Mettre en place des pistes cyclables sécurisées sur les axes très fréquentés comme la rue Navez, la rue du Pavillon et l'avenue Foch
Circulation des voitures /camions	Mettre en place une taxe à l'entrée dans la maille (comme à Londres) pour les voitures des personnes qui habitent en-dehors
	Interdire la circulation de camions dans le quartier
Plan de circulation et aménagement des voies	Remettre les rues Van Oost et Pavillon en double sens
	Diminuer le trafic devant l'école Paviljoen
	Laisser l'avenue Princesse Elisabeth en double sens
	Laisser les places Pavaillon et Stephenson au trafic résidentiel
	Interdire le trafic Place Stephenson
	Mettre en place des zones sans voiture (il n'y en a pas encore à Schaerbeek)
	Mettre toutes les rues en sens unique pour éviter de simplement déplacer le problème / Arrêter de déplacer le problème d'une rue à l'autre
Sécurité routière	Mettre en place des contrôles de vitesse et des ralentisseurs (=des bosses pas des obstacles à contourner) rue des Ailes
Mobilité / Good Move en général	Arrêter le plan Good Move (X3)
	Good Move tout de suite
	Arrêter le transport de transit
	Mettre en place une "congestion charge" comme à Londres
	Supprimer les avantages fiscaux des voitures de société

Restitution en plénière

Chaque groupe via un ou plusieurs rapporteurs a pu faire part de quelques-unes des propositions listées ci-dessus. Plusieurs rapporteurs ont été invités à le faire dans les groupes où des propositions n'ont pas recueilli le soutien de tous les membres. L'exercice a en effet mis en lumière la difficulté à faire émerger des solutions compatibles et/ou consensuelles. Il est important de noter que lors de cette restitution il a été parfois compliqué de canaliser les interventions de certains participants qui se coupaient la parole. L'exercice n'a donc pas toujours été très constructif.

Toutefois, des échanges ont pu avoir lieu entre participants et avec les agents communaux du service mobilité. Là encore, certains de ces échanges ont mis en avant des tensions importantes mais nous avons toutefois pu prendre notes des éléments suivants:

- Un participant a demandé qu'on arrête d'élargir les trottoirs qui sont trop souvent utilisés par des vélos et trottinettes et ne sont plus un espace sécurisé pour les piétons, notamment les personnes âgées et par les trottinettes et vélos, les piétons sont en danger. En lien avec ce point, un autre participant a dit qu'il faut responsabiliser les comportements, et notamment responsabiliser les sociétés de location de vélos et de trottinettes pour que les gens arrêtent de les laisser "abandonner" sur les trottoirs.
- Un autre participant a fait remarquer que les voitures prennent plus de place que les vélos; que la ville a été construite dans les années 1900; à une époque où il n'y avait pas de voitures. Il est donc selon lui impossible de faire des rues en double sens partout. Toutefois un autre rappelle qu'il y a encore quelques années il y avait plus de rues en double sens et que ça se passait bien. D'un point de vue technique, les agents communaux ont informé les participants que, pour qu'un bus puisse passer dans une rue, il faut un espace de 3 mètres minimum.
- Un autre participant a défendu le fait qu'en réalité ce sont des voitures que l'on voit partout, pas des vélos ou des trottinettes. S'il y avait plus d'espace pour les vélos et piétons ce serait meilleur pour l'environnement. Il est absurde de vouloir plus de voitures, tout le monde gagne au fait qu'il y en ait moins.
- Enfin, une personne est intervenue pour dire qu'il serait plus pertinent de réguler et contrôler la circulation entre tous les modes de transports, plutôt que de fragmenter l'espace entre chaque mode de transport. Il a été suggéré d'organiser des survols de la Commune afin de mieux comprendre comment se répartissent les différents trafic (automobile, vélos, piétons)

Clôture

Dreamocracy a remercié l'ensemble des participants et rappelé que la prochaine et dernière réunion aura lieu le 25 juin entre 14h et 17h dans la même salle.

ANNEXE 1 : NOMBRE DE PARTICIPANTS & LIEUX DE VIE / TRAVAIL DES PARTICIPANTS

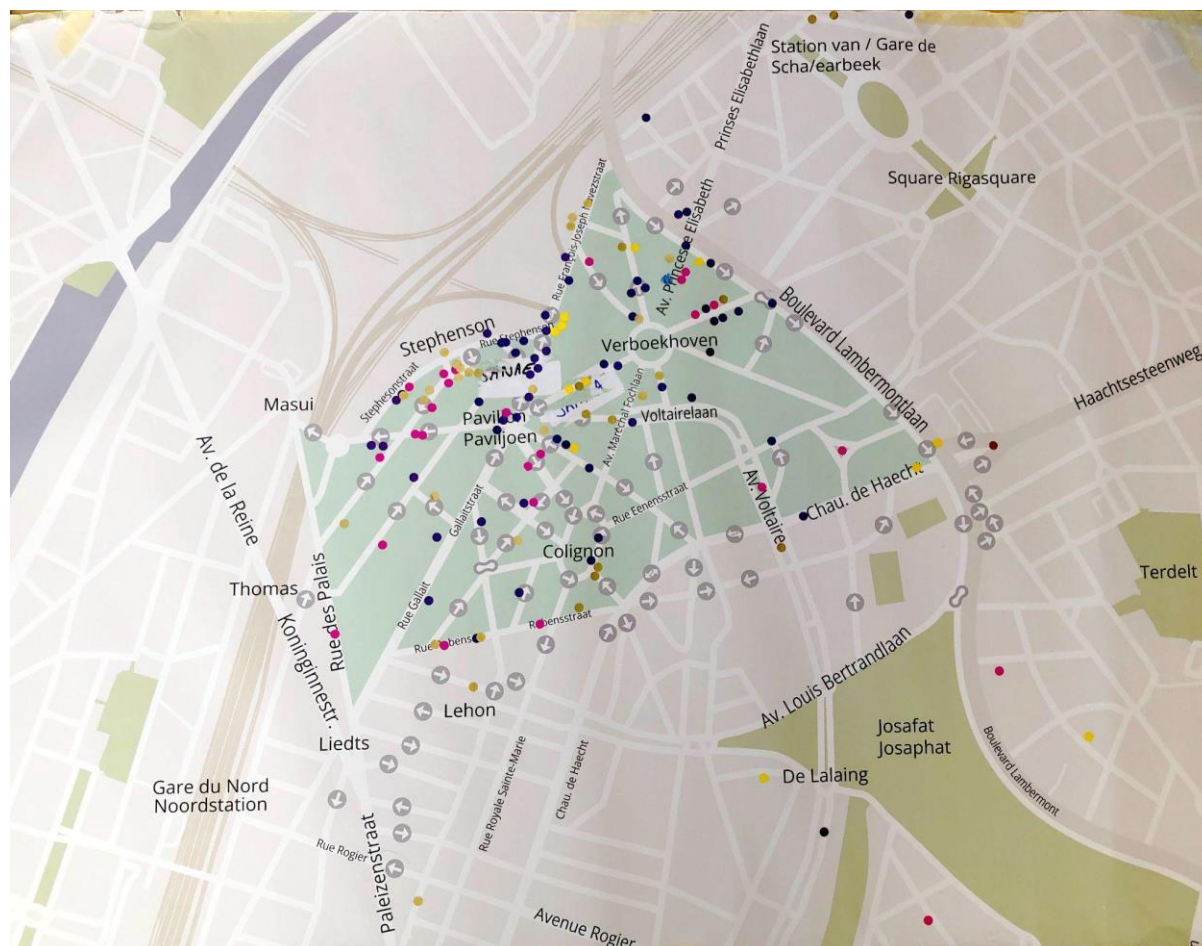
A chacune des 4 réunions publiques, les participants ont été invités à indiquer leur lieu de vie et/ou de travail sur la carte ci-dessous. Les 4 couleurs de gommettes correspondent aux 4 réunions publiques.

Nombre de participants à chaque réunion*

*Sur base des fiches de présence signées à l'arrivée

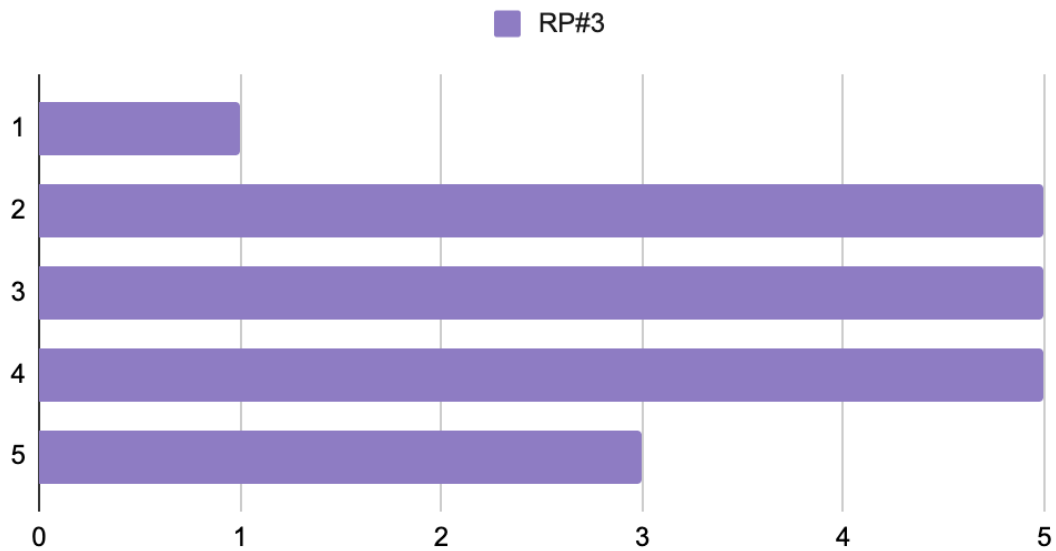
4 juin	8 juin	17 juin	25 juin
14	59	31	60

Carte



ANNEXE 2 : ÉVALUATION DES RÉUNIONS

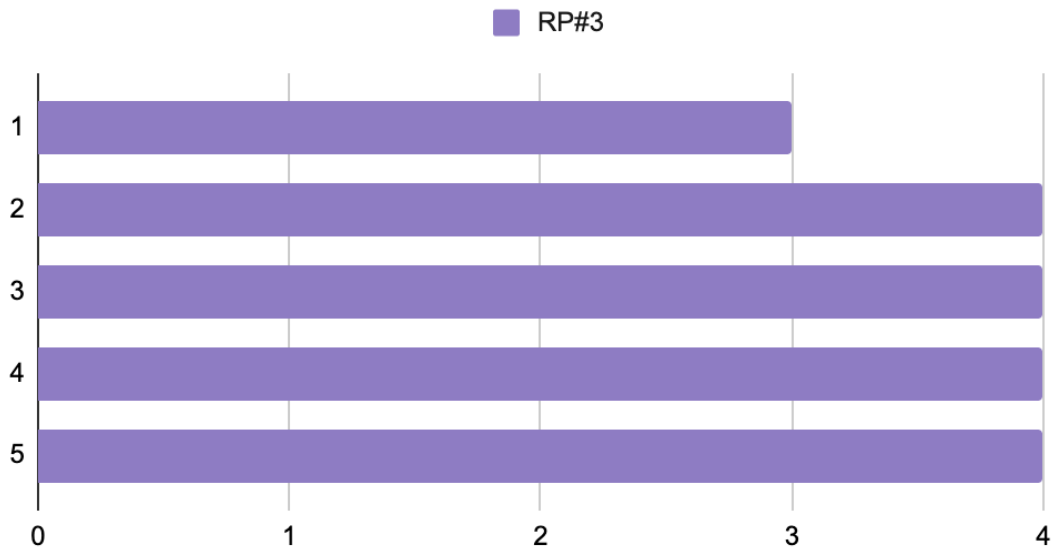
1 : Je ne me suis pas senti·e écouté·e
5 : Je me suis senti·e très bien écouté·e



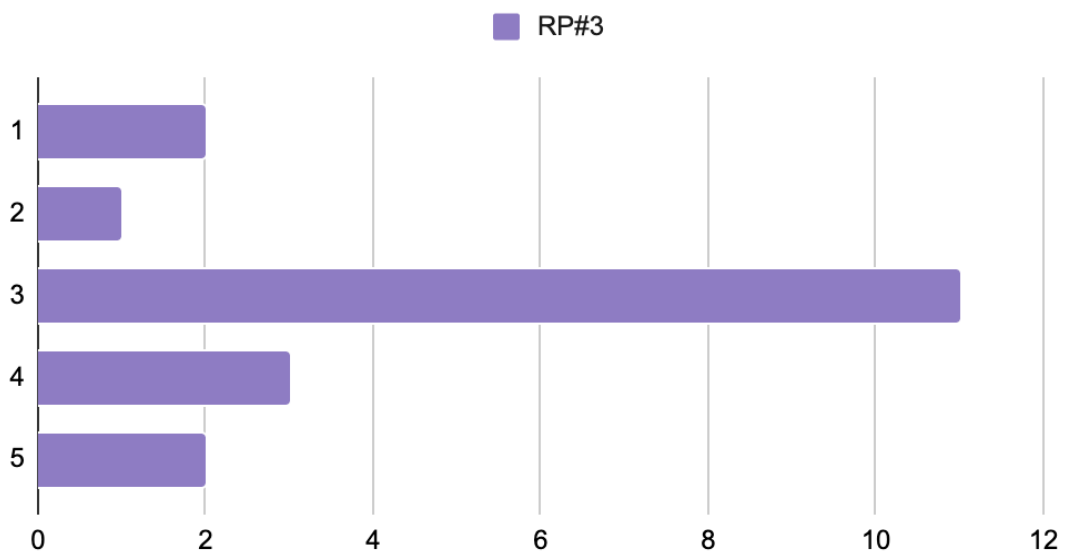
1 : Je n'ai pas pu exprimer tout ce que j'avais sur le coeur
5 : J'ai pu très bien exprimer ce que j'avais sur le coeur



1 : Je n'ai rien appris
5 : J'ai beaucoup appris



1 : Je me suis senti-e très mal
5 : Je me suis senti-e très bien

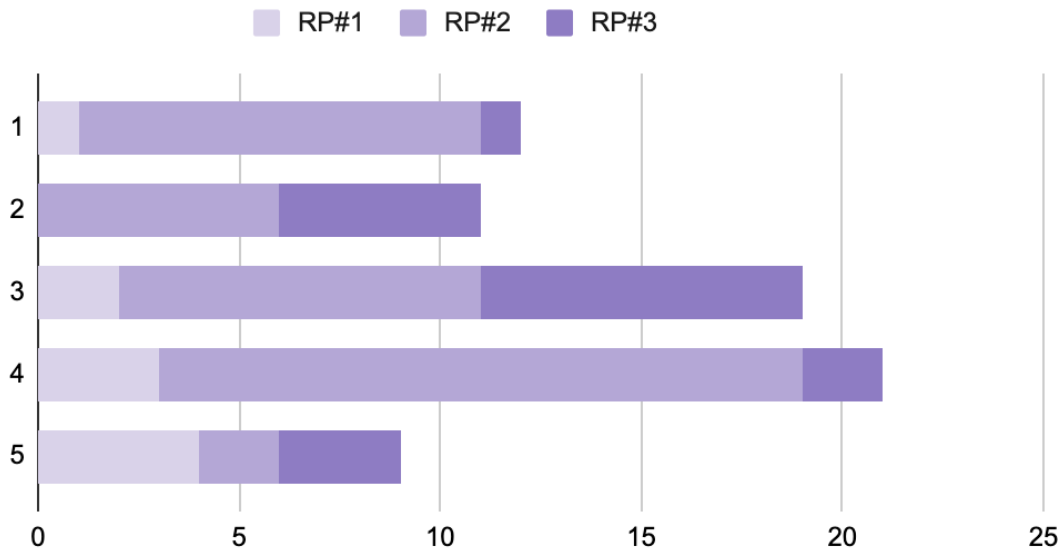


Évaluation des 3 premières réunions :

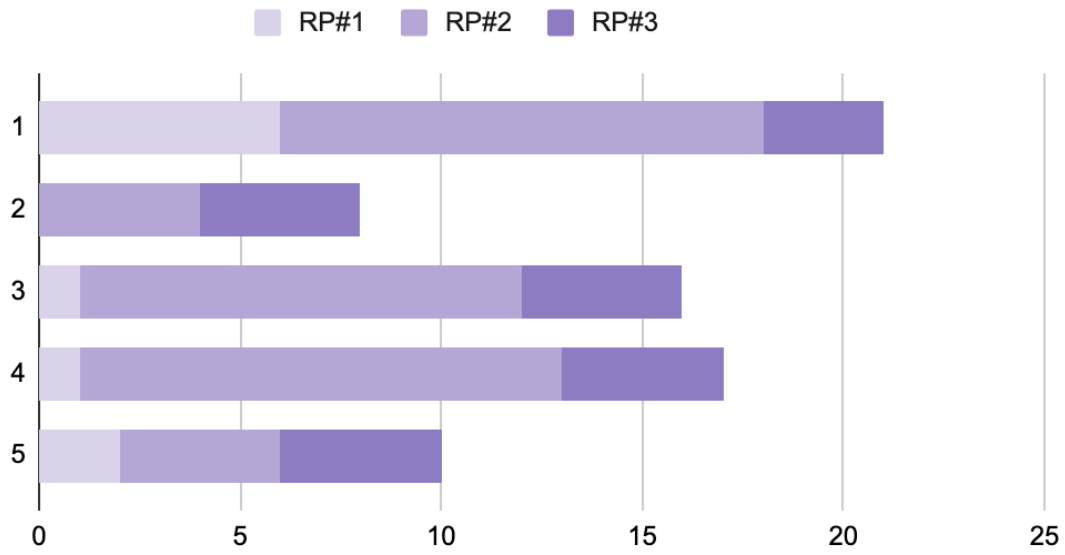
1 : Je ne me suis pas senti·e écouté·e
5 : Je me suis senti·e très bien écouté·e



1 : Je n'ai pas pu exprimer tout ce que j'avais sur le coeur
5 : J'ai pu très bien exprimer ce que j'avais sur le coeur



1 : Je n'ai rien appris
5 : J'ai beaucoup appris



1 : Je me suis senti-e très mal
5 : Je me suis senti-e très bien

