

Question 9 / Vraag 9

Hebt u nog opmerkingen of commentaar over het ontwerp-RPA?

Avez-vous d'autres observations ou commentaires sur le projet de PAD?

Cote sur 10

Score op 10

8

10

9

10

9 Pas de trop haut volume dans la commune, 25 étages c'est beaucoup trop sur la commune en général (Triomphe en particulier). L'idéal serait de limiter à 10 étages maximum.

7 J'espère que vous tiendrez compte de la sécurité pour les cyclistes car, à ce moment, la sécurité n'est pas garantie au carrefour Herrmann-Debroux.

6 Il est indispensable de mettre en oeuvre, en premier lieu, le développement des transports en commun et du parking de dissuasion avant d'ouvrir le chantier de démolition du viaduc.

6

5 C'est tres joli et vendeur comme projet mais on passe sous silence quelques points importants:

- duree (realiste) des travaux?

- sitation carrefour/brico: je suppose qu'ils ne sont pas proprietaires du terrain (?) mais ou vont-ils se reloger? L'offre de supermarche n'est pas un probleme (Delhaize a cote) mais quid du brico ? Il a besoin d'un certain gabarit...pas clair si c'est prevu sur le meme site...

Tout cela suppose egalement que les gens s'adaptent et se reportent sur les TEC! Quel est l'alternative si ce n'est pas le cas et que votre beau boulevard se transforme en long bouchon continu ?

On passe aussi un peu vite sur le probleme du report de la circulation sur les quartiers voisins. J'habite Av Hugo Van der Goes (Transvaal). La rue constitue deja une voie alternative pour repiquer sur le Bd du Souverain. Ce n'est pourtant pas si evident que ca a l'heure actuelle mais alors, une fois votre boulevard en place, j'ai bien peur de voir defiler les voitures en continu devant chez moi...si c'est le prix a payer pour avoir une belle piste cyclable a la place de l'E411, je dis NON!

8

8	Il est important de tenir compte du fait que les riverains des quartiers (Transvaal notamment) ne soient pas (ou le moins possible) impactés par les travaux et puissent continuer à utiliser leur véhicule en cas de besoin...
7	
10	
9	
10	
9	Bravo! J'espère que vous prendrez encore d'autres mesures pour plus de mobilité douce dans la commune, par exemple sur la chaussée de Wavre qui mériterait enfin une vraie piste cyclable séparée. Mais bravo pour le PAD Hermann-Debroux!
5	
1	Démolir le viaduc est une aberration car il n'y a pas de solution de remplacement ni de concertation avec les autres régions
8	J'approuve ce plan dans sa globalité mais comment les auderghemois pourront-ils sortir de leur quartier lors des événements comme les 20km ou le marathon. C'est vrai que pour l'instant le viaduc nous permettait de sortir de Bruxelles en voiture même lors de ces événements mais avec le boulevard urbain, quelle sera l'alternative ?
9	Tant que nous respectons la planète et qu'on facilite les déplacements pour tous les usagers je trouve cela super.
	Mais vue le projet combien de temps cela va-t-il prendre??
8	
7	merci pour votre travail
8	
10	
10	
6	
9	
8	
9	
9	
10	
7	
9	
7	
6	Si vous envisagez de garder Carrefour (et sa main d'oeuvre) vous ne pouvez décemment pas demander aux habitants de venir faire leurs courses en métro ou en vélo. Vu le poids des sacs de courses, les parkings restent indispensables.

10	Que deviendra le trafic dans la chaussée de Wavre entre le boulevard du Souverain et l'actuel viaduc ? Ne va-t'il pas intensifier, n'y aura-t'il plus que un sens ? Bref, dans cette zone, nous avons déjà beaucoup trop de trafic et ce dans les deux sens !
3	
10	j ai lu que les volumes le long du boulevard urbain sur le site accroche carrefour font l'objet d'une exception ... je cherche encore... quel est elle ?
10	
8	Un point n'est pas clair pour moi : le site du Carrefour va être réaménagé. Cela signifie-t-il que le Carrefour va complètement disparaître ?
6	Je ne vois pas l'intérêt de construire une nouvelle Tour côté Delta, si tel est bien l'idée.
8	
9	It would be very useful to have benchmarking consultations and exchanges of experiences with similar cities and neighbourhoods that are leading the way of getting a more sustainable urban landscape. I suggest Amsterdam and the NZEB quartier of Heidelberg (Allemagne), among others.
10	
3	
8	
1	Pourriez-vous arrêter de couper des arbres sur des places publiques s'il vous plaît. On dit qu'on a besoin des arbres mais les Maires de certaines communes prennent des décisions qui vont à l'encontre des dizaines de milliers de signatures de leurs concitoyens.
6	
7	
1	Merci d'abandonner le projet en l'état et de le revoir en profondeur. Qu'en est-il des personnes âgées, à mobilité réduite ou qui ont des difficultés à se déplacer (via la mobilité douce entre autres)
9	
10	
1	
4	

5 De manière générale, je ne suis pas contre la mise en place du projet de PAD ou la démolition du viaduc. Mais, est-ce que le projet a été pensé/réalisé en concertation avec la région flamande, comment (par miracle) le nombre de véhicule entrant actuellement vers Bruxelles va diminuer drastiquement, comment allez-vous améliorer l'offre au niveau du métro vu que les navetteurs seront invités à laisser leurs véhicules sur le parking de dissuasion P+R, l'offre métro est actuellement insuffisante en heure de pointe. Comment éviter que les véhicules entrants vers Bruxelles s'échappent par les rues/accès adjacents ?

1 Le prix ??????

8

1 Je ne suis vraiment pas demandeur d'un tel projet.

C'est beaucoup trop tôt.

Attendez l'arrivée du RER à la gare de Boitsfort avant d'entamer les travaux.

8

8

9 Excellente idée, à concrétiser au plus vite !

9

7

10 Merci!

Comment vous assurez vous que le trafic ne se déportera pas sur la chaussée de wavre?

N'oubliez pas d'intégrer la place pour un payage urbain à terme

9

3

10

10

8 Rien à voir avec l'urbanisme, mais avoir un mécanisme (bourse, plateforme de comparaison) permettant à un travailleur entrant d'échanger son job avec le travailleur sortant serait merveilleux. :)

Je sors de Bruxelles pour aller travailler et j'en vois qui y entre.

Bon, je pourrais aussi chercher du boulot dans Bruxelles tout seul... j'y pense, j'y pense.

8

7

8 Ne chassez pas la mixité, ne tombez pas dans la monofonctionnalité de logement, commec'est en train d'être le cas dans beaucoup de nos quartiers: la qualité de vie ne se calcule pas au montant d'impôts communaux perçus sur les habitants, c'est aussi avoir des commerces et des employeurs près de chez soi...

9

8

10 Dommage qu'il faudra attendre très très longtemps avant de voir la réalisation de ce projet.

8

7

8

10 J'ai mis le parking de dissuasion en dernier lieu parce que je pense qu'il faut décourager les voitures à venir jusqu'à l'orée de la ville. Un accord multi-régional et multi-communal devrait soutenir toutes les initiatives bruxelloises en offrant aux personnes qui viennent travailler à Bruxelles plus de facilités d'accès aux gares, la réouverture de plus petites gares, plus de fréquence des transports en commun, parkings de dissuasion en dehors de Bruxelles, ...

8

8

8

7 ne pas toucher au carrefour ni au Brico d'Auderghem

6

9

10

10 Ce projet est magnifique!

Dommage que les délais soient si long. On voudrait que ce soit déjà pour demain :).

9

8

7

Le projet est très beau mais le principal manque à l'appel: quelles est l'offre alternative de transport proposée aux navetteurs des 2 types:

- Provinciaux travaillant à Bruxelles

- Bruxellois travaillant en province.

Pour moi, aussi qualitatif qu'il soit, le faire avant le développement de ces alternatives c'est mettre la charrue avant les bœufs.

Ce projet manque d'ambition dans l'offre de transport alternatifs: gare de bus sur le futur parking à hauteur de l'Adeps avec métro lourd menant directement en ville au lieu de faire bus en trams en surface.

8

Je n'ai pas vu (dans le résumé) d'informations sur la circulation des Auderghemois entre les deux parties de la commune actuellement séparée par le Viaduc Debroux et son parking. Le souhait (légitime) des autorités de contenir le trafic de transit (des navetteurs) risque (comme c'est le cas aujourd'hui) d'obliger les Auderghemois de faire des détours pour passer d'un côté à l'autre de la chaussée de Wavre. Par exemple, pour aller de la Maison Communale au Cimetière.

J'espère qu'en cette matière il sera fait preuve de créativité!

1

je suis très heureuse d'habiter et de travailler à Auderghem.

nous avons la forêt de Soignes, des parcs...c'est une commune très verte

Je suis convaincue que le viaduc empêche les navetteurs d'engorger Auderghem.

Sans viaduc, Auderghem sera un véritable cauchemar.

Vous pensez sérieusement que 1500 places de parking et 1 ligne de transport en commun suffiront.

Aidez nous à travailler et donc à nous déplacer.

remplacez les larges trottoirs, vos rom points immenses par des bandes roulantes, pour diminuer les embouteillages et la pollution.

10

1

1

C'est la cata pour la commune .

Il faut faire une taxe sur l'entrée à Bruxelles et pas foutre en l'air Auderghem .

Il fallait y penser avant et ne pas construire un viaduc sans permis de bâtir dans les années 60 .

Je n'ai pas oublié et pardonné maintenant il faut garder le viaduc et faire payer les automobilistes .

7

5

La durée des travaux ne devraient pas prendre plus d'un an même si l'ensemble des chantiers paraît gigantesque. Le risque est de sous-évaluer le besoin et d'effectuer un appel d'offre de mauvaise qualité entraînant un chantier "éternel" du style du Bld de la Woluwe qui a duré ... une éternité pour une réalisation effective limitée.

9

9

9

6

9

5

1) Est-ce que les communes d'Overijse et Hoeilaert sont coopérantes?

2) Vu la manière dont l'urbanisme a géré l'aménagement de l'espace piéton/vélo/voiture sous le pont de la promenade verte en bas du Bld des Invalides, j'ai de très grands doutes que les piétons se sentent en sécurité avec les transformations que vous envisagez. Par ailleurs, la piste cyclable le long de l'avenue Van Nieuwenhuyse a été faite en dépit du bon sens. Pas de place pour les piétons, encore une fois!

Pourquoi ne pas aller chez nos voisins hollandais pour voir comment ils ont gérés les vélos/piétons/autos???? Je suis vraiment sidérée du manque de bon sens à Bruxelles.

3) Même si on est un maximum écolo, on aura toujours besoin de se déplacer parfois en voiture...

4) Il faut penser plus loin que ce qui est nécessaire aujourd'hui car demain il y aura beaucoup plus de vélo-marchand-famille (3 roues) de trottinettes, de mobylettes. Et n'oubliez pas les piétons de grâce!!! Vraiment nécessaire de SEPARER le roulant du piéton. Allez voir en Hollande!!!

Merci pour votre attention

8

2

9

8

4

Comme mentionné dans les commentaires précédents, le principal souci concerne le fait que le viaduc est remplacé par une autoroute 2x2 bandes située côté sud, sans aménagement agréable de ce côté alors que c'est de ce côté que se concentrent les centres sportifs et écoles.

La sécurité des enfants et jeunes se rendant dans ces lieux à vélo est mise à mal par ce projet qui compte 4 bandes en un bloc.

En outre au niveau de la pollution sonore, cette proposition est également préjudiciable pour les habitants du côté sud, pourtant plus nombreux et plus proches de la voie publique que du côté nord.

L'autoroute étant pour ainsi dire "décloisonnée" et se retrouvant donc en contact direct avec le côté sud. Afin d'avoir un projet qui obtienne l'adhésion de tous, il est indispensable qu'il soit repensé au niveau des zones "agréables/espace vert/mobilité douce" et que celles-ci se retrouvent également tout le long du côté sud ... et je ne parle pas de planter 2 malheureux arbres et de dire que c'est un espace vert, mais cela va sans dire.

1

On veut absolument enlever les voitures mais où vont partir ses voitures ? En Afrique ou autre et elles iront polluer ailleurs alors c'est complètement débile. Pourquoi doit-t-on écouter toujours l'état ? Si on aime notre voiture et que l'on se fous de polluer laissez-nous polluer on est en démocratie non ?

1

Il ne faut pas détruire le viaduc d'Hermann Debroux mais le rénover et l'intégrer dans le nouveau projet urbain. Sinon tout ce qu'on va voir c'est des embouteillages!!!!!!!!!! Et en plus vous enfermez les gens qui habitent au chant' oiseau à de plus en plus de jours par an. INACCEPTABLE!!!!!!

7

10

Non, ne suis pas à la hauteur des architectes et autres spécialistes qui s'occupent de cela ! A chacun son métier et les

9

9

9

9

8

4 Il n'y a aucune proposition d'aménagement du carrefour Souverain-Hermann Debroux, qui fut à l'origine de la création du viaduc.

Grand rond-point? carrefour avec feux? tunnel ?

9

8 Tout cela parait bien mais toujours un peu effrayant aussi à court et moyen terme. Quel impact pour les riverains directs pendant les travaux? Les exemples de megatravaux du boulevard de la Woluwe ou encore de Meiser ne sont pas rassurants en terme de délai de travaux, circulation alternative...

8 J'emets des reserves quant au choix de mettre le boulevard urbain proche du métro Demey du coté des maisons / pinoy plutot que du coté du centre commercial (Carrefour).

Le quartier Pinoy va avoir à souffrir de cela alors que le quartier commercial serait moins affecté par le trafic automobile.

Si l'on prend en compte le nombre de maison impactée d'un coté ou de l'autre du métro, il me parait clair que le choix devrait être de mettre la rue coté Carrefour.

10

7 vous conter combien D'années de travaux voir bruits poussières ,nombres de camions pour le transport de matériaux et cela dans les petites rues avoisinantes ??? voir si les travaux ne vont pas détériorer nos habitations déjà pour le petit chantier de bureau coin Hermann Debroux déjà des fissures dans les maisons rue Bassem Detroch il y aura t 'il des états des lieux des habitations avant les travaux

10

9

4 la première source de pollution c'est le chauffage: il serait moins cher renouveler les installations avec nouvelles chaudières/panneaux solaires que de rendre plus difficile le trafic et prolonger les temps de parcour=pollution des voitures.

mais ça donne moins de popularité et de moins de travaux

6 En venant d'Overijse, pourrai-je encore sortir à la chaussée de Wavre pour rejoindre mon quartier (Ste Anne) rapidement ou est-il prévu de polluer encore plus en faisant tout le trajet jusqu'au bd du Souverain pour ensuite continuer la file et monter la ch. de Wavre ?

9

9

9

8 C'est bien. Par pitie ne pas oublier la verdure.

7

9

9

10

6 Favoriser le co-voiturage (parking réservé)

10

8 Bon projet, mais ne pas oublier l'impact sur les autres voiries d'auderghem tel que la chaussée de Wavre. Celle-ci devrait aussi être incluse dans ce projet pour éviter de déplacer le problème mais bien trouver une solution globale.

3 Il est nécessaire que de véritables alternatives (lignes bus convenable et directe, des vilos, des métros,...)utilisable facilement à tout moment soient accessibles avant d'entamer les changements.De plus il est nécessaire d'éviter que les travaux bloquent toutes les rues.

C'est dans l'avantage de notre économie, de la réputation de notre capitale et pour la vie des citoyens.

Enfin, avant de se lancer dans quoi que ce soit, il faut tout d'abord savoir où les personnes veulent aller (sortir et entrer de bruxelles) afin de faire en sorte que tout le monde ait des alternatives agréables à tout heur du jour pendant toute l'année

9

8 Le rapport d'incidence est bien étayé. Le travail est sérieux.

J'ai certaines craintes liées au trafic avoisinant (de délestage), une fois la capacité de cet axe réduite. Il ne faudra pas reporter la masse des navetteurs en auto dans les voiries latérales, qui, en heure de pointe sont déjà fort chargées. Il faudrait organiser un monitoring avant, pendant et après les travaux et prendre les mesures adéquates.

Il est stipulé que la diminution de la vitesse et la circulation au sol (et non à hauteur du viaduc) aura un effet bénéfique sur le bruit. A hauteur de la forêt de Soignes et du Rouge Cloître (zone natura 2000), il n'y a aucun obstacle au bruit. Ne faudrait-il pas envisager des barrières anti-bruit ou des talus?

7

Que vont devenir les brocantes en dessous du viaduc?

6 Je ne pense pas qu'il faudrait remplacer les bureaux et commerces par des logements car la commune a besoin des commerces pour y avoir un peu de vie et pour ne pas devoir s'embêter à aller ailleurs pour en trouver. Le parking delta devrait rester tel quel car il est très pratique et utile pour beaucoup d'utilisateurs. Les lignes de tram sont une excellente idée mais la STIB devrait d'abord régler son problème d'offre car actuellement, elle n'arrive pas à faire face à la demande avec son offre donc comment pourra-t-elle gérer deux nouvelles lignes ?

9

10

10

10

7

9

7 Je trouve qu'il se limite trop à la question de la mobilité.

Il aurait intéressant de réfléchir à garder certaines portions du viaduc pour des espaces culturels et d'agriculture urbaine.

A titre d'exemple: sous le viaduc pour kiosque, brocantes, concerts, théâtre, cinéma, foire et expositions en plein air.

Sur le viaduct pour promenade et agriculture urbaine.

Le viaduc a un intérêt patrimonial également, celui-ci marque une époque et pourrait être intégré architecturalement voir enrichi artistiquement.

8 Vu qu'on sera ensuite parti pour de nombreuses années, (je suppose que tout ça va être pensé ainsi mais on ne sait jamais), il me semble pertinent d'aller voir ce qui se fait dans d'autres pays, ce qui marche, ce qui ne marche pas afin de viser l'excellence pour notre futur magnifique boulevard.

Merci pour l'enquête, une habitante qui habite avec vue sur le viaduc!

9

9

Enfin de la créativité esthétique et évolutive à Auderghem.

Dégager un budget pour un nouveau centre culturel et une belle rénovation de la chsee de Wavre jusqu'au bld Général Jacques ne serait pas du luxe non plus...

puisqu'on ne me demande pas mon avis sur la transformation de la zone Carrefour, je le donne ici : cette zone sera bcp plus attractive pour la vie quotidienne de la communauté des habitants si les grandes surfaces (Carrefour, Brico, dont les pratiques démontrent jour après jour qu'ils ne sont en rien commerçants mais uniquement financiers. Id pour Quick ici et autres Delhaize, Colruyt, Aldi et tutti quanti ailleurs dans la commune) sont BANNIES au profit de commerces de proximité qui créent tant de la convivialité et du vivre ensemble, que de l'emploi en plus grand nombre que les hangars à malbouffe néonisés.

Voici un projet très séduisant, et même... qui fait rêver. Ces aménagements reconnectent les quartiers de notre commune, autrefois très verte, et qui doit le redevenir autant que possible. Les images virtuelles offrent (à peu de frais) une vision séduisante d'un projet incontestablement long, coûteux et donc alourdi de nombreuses possibilités de modifications d'ici à l'horizon 2040. Qui n'a jamais entendu parler du RER ?

La présentation simplifiée, bien conçue, reste basée sur une vision urbaine et laisse une place encore trop importante aux transports individuels motorisés. Pourquoi ne pas réduire le projet à UNE SEULE bande auto dans chaque sens ? Voilà une ambition bien plus audacieuse et qui constituerait un message clair. Autrement, l'expression « ville décarbonnée » n'est qu'une escroquerie.

Auderghem n'a pas qu'une compétence d'avis, je suppose : la complexe répartition de l'assiette actuelle de la chaussée entre Commune et Région (et Fédéral ?) réserve certainement à notre commune un outil stratégique d'action (une arme !) : la délivrance des permis. Il appartiendra aux édiles, dès après l'émission de l'avis officiel, de communiquer aux concitoyens leur engagement à une ~~politique efficace d'octroi des permis visant au développement~~

7 Nous sommes totalement opposés à la création d'une tour de 25 étages. Cela crée des vents tournants aux abords qui rendent l'environnement peu agréable. Cela n'a plus une taille humaine, « écrase » les bâtiments et arbres aux alentours, crée des ghettos, nuit à l'intimité des jardins à proximité, s'impose à la vue de tous par dessus la nature, reléguant celle-ci au second plan alors qu'elle est pourtant ressourçante. En plus, elle se trouve sur un point culminant. Bref, c'est démodé.

La ferme urbaine est un réel plus car il n'y en a pas encore dans ce coin-là de Bruxelles. Réfléchir à rendre la ballade du Rouge Cloître vers celle-ci la plus agréable possible et autant préservée que faire se peut du boulevard urbain.

6 Un point est sous-estimé voire nullement pris en compte dans la présentation : on va emmener un flot de navetteurs en tram ou bus jusqu'aux stations de métro où ils vont s'engouffrer en plus des actuels usagers du métro. Or, les rames sont déjà bondées en heures de pointe (déjà étendues) et on sait qu'on gagnera juste un peu avec l'automatisation des rames mais que cela ne compensera jamais un tel flux supplémentaire, d'autant plus qu'on construit de plus en plus à Auderghem (et le PAD prévoit des logements en plus); ce qui rajoutera des usagers encore. Honnêtement, j'ai du mal à m'imaginer gagner le centre ville pour aller travailler d'ici quelques années : métros (que j'utilise actuellement) et bus 34 embouteillés, voitures impossibles à utiliser,... On ne peut pas demander à tout le monde d'aller travailler en vélo ou en trottinette, ce n'est pas réaliste...

9 Enfin un aboutissement à ce projet de démolition du viaduc qui dévisage le quartier et de cette autoroute urbaine qui est d'un autre temps. 100% favorable.

7 Etant riveraine et réellement le nez sur le viaduc(j'habite le long de la chée de Wavre,à proximité de l'Adeps,en face des stades communaux), j'espère ne pas être le petit coin oublié d'Auderghem,et j'espère que les riverains de cette portion de la chaussée de Wavre seront réellement impliqués ,et de manière importante dans ce projet qui touche pratiquement notre habitation.....

5 j'aimerais savoir quel sera l'impact et la durée des travaux et l'impact pour les riverain et rues avoisinantes

8

8

8

8	ma seule inquiétude concerne le report du trafic automobile dans les quartiers connexes (en particulier durant les travaux)
9	
5	Je me demande comment on va gérer le flot de voitures qui se déverse actuellement par le viaduc. Le boulevard du Souverain ne va-t-il pas être embouteillé à mort pendant des ANNEES (sans compter le temps nécessaire pour les travaux)?
1	la réflexion doit être globale, à partir de Wavre et pas du Leonard. l'embouteillage de la E411 ne va pas faiblir et l'accès à votre parking de dissuasion restera impossible la plupart du temps
9	
8	Très bonne initiative, en espérant que nous verrons la réalisation
8	Niveau de pollution CO2 et sonore dans le quartier Pinoy (avec 4 bandes de trafic).
	Accessibilité des riverains du quartier Pinoy.
	Plantation d'arbres et espaces verts côté Pinoy.
8	
5	
9	1. Y aurait-il moyen d'envisager l'implantation d'une piscine? Auderghem n'en a pas et l'offre alentours est insuffisante
	2. D'accord avec la demande de réduction des gabarits à Delta (25 étages c'est vraiment trop)
10	
10	
5	
8	
8	

Pour revenir en voiture du Carrefour Léonard vers le boulevard des invalides ou les Pêcheries par exemple , il faudra donc passer par Beaulieu le long de Pinoy (au dessus) ou par le boulevard Souverain puisque l'avenue Dehoux serait réservée aux bus + piste cyclable.

La documentation disponible ici n'est pas claire sur ce point et ne permet pas de déterminer si le passage sous le viaduc (Invalides-Pêcheries) existera encore...

C'est un point important vu notre expérience car sinon on enverra ce grand nombre de véhicules inutilement loin vers Delta qui pourrait vite "saturer".

Merci de votre information.

Cécile Loterie - Delfanne

La seule vraie solution est une ou plusieurs lignes de métro / RER vers les communes extérieures comme Overijse, La Hulpe, Wavre.

Le PAD est de la poudre aux yeux, qui aura pour effet de fortement réduire la qualité de vie des habitants du quartier (dont je fais partie) sous la double effet de l'augmentation de la circulation (qui est pour l'instant en hauteur sur le viaduc, ce qui fonctionne bien!!!!) et de la population via la construction de nouveaux logements (qui engendre encore plus de circulation) ... le serpent se mordrait-il la queue.

Ce quartier d'Auderghem bénéficie d'une bonne qualité de vie (même si elle a légèrement baissé au cours de la dernière décennie), notamment parce qu'il est traversé en hauteur/sous-sol, et pas au niveau sol par le métro et les voitures. Supprimer le viaduc rendra le carrefour Souverrain / Herman Debroux invivable et l'impact se propagera dans les rues alentours.

Merci de repenser complètement le projet, d'avoir un peu d'ambition, de favoriser les vraies solutions à long terme (métro et RER) et de ne pas dégrader sensiblement qualité de vie dans un des (derniers) quartiers de Bruxelles qui est à la fois populaire et agréable à vivre

La théorie ... c'est pas mal.

Mais ... Qu'aurons nous en réalité ?

Pour construire, il faut de l'argent ... Lequel ?

Vous allez nous donner un chiffre (théorique). En réalité, combien?
50% de ce montant?

Que ce passeras t'il avec les véhicules d'urgences qui passent
continuellement sur le viaduc pour ce rendre vers l'autoroute ? C'est
continu.

Vous n'en parlez pas!

Pour que cela fonctionne, tout ce que vous dites ne doit pas être des
promesses! mais du réel ?

Je salue les efforts pour améliorer une situation qui n'est de toutes façons quasiment plus viable.

Toutefois, en tant que riveraine du côté de la place Pinoy, j'ai bien peur que la situation pour nous s'aggrave encore par rapport à ce que nous subissons actuellement en termes de nuisances sonores et surtout environnementales. Je ne vois pas comment, en supprimant des voies et en proposant juste un petit parking de dissuasion, on espère réduire les nuisances et la pollution simplement en baptisant la chose du joli nom "boulevard urbain", alors qu'actuellement on ne s'en sort pas avec 6 voies et plus sur certaines parties.

Je souhaite également qu'on m'explique pourquoi on a décidé d'implanter le boulevard urbain du côté Pinoy et la promenade / parvis / parc du côté de l'hypermarché Carrefour puisqu'il me semble que sur toute la longueur de cet espace commercial, il n'y a aucune habitation et qu'on a tout intérêt à déporter les nuisances là où il n'y a pas de personnes qui habitent. D'autant plus qu'une part non négligeable des véhicules empruntent cette voie pour se rendre à Carrefour et devront donc traverser l'espace vert pour rejoindre le futur espace commercial. Quelle drôle d'idée.

Je salue également les efforts d'information du public. J'aurais aimé

que le résumé inclue un plan du dessus avec toutes les modifications

1. Que devient la CHAUSSÉE DE TERVUREN dans tout ça? Le trafic automobile est devenu au fil des années absolument intenable, c'est une véritable autoroute entre les Quatre-Bras de Tervuren et le boulevard du Souverain ! les nuisances sont multiples: bruit, pollution, danger... à certaines heures il est quasiment IMPOSSIBLE de sortir de chez soi en voiture ou même de traverser la chaussée à pied tellement le trafic est intense. L'aménagement du boulevard urbain va inciter les automobilistes à emprunter encore plus la Chaussée de Tervuren pour entrer en ville !!

2. Est-il prévu des aménagements pour limiter le bruit en provenance du boulevard urbain, notamment dans les quartiers côté Forêt de Soignes/Chaussée de Tervuren?

3. Durant les manifestations (20 km de Bruxelles / Marathon..) qui ne vont aller qu'en croissant: avez-vous conscience qu'Auderghem est littéralement coupé en deux autour du boulevard du Souverain, créant l'enclavement total de la partie côté Forêt de Soignes, et ce, sans qu'aucune mesure de dérivation soit prise par la Commune d'Auderghem pour réguler le trafic et permettre d'accéder côté "centre"? Je vous engage à venir vérifier par vous-même l'anarchie totale qui règne côté "Foret de Soignes" ces jours-là, les voitures tournent dans tous les sens, se heurtant à des barrières de fermeture des rues, sans aucune indication pour se sortir de cette passel. Les

Il est toujours intéressant de diminuer l'accès aux voitures à l'entrée de Bruxelles en aménageant les grosses voies d'entrée , mais du coup les automobilistes cherchent d'autres voie d'entrée et prennent de plus en plus les petites rues aux alentours .

Par exemple la chaussée de Tervueren qui est toujours embouteillée aux heures de pointe .

Qu'avez vous prévu pour cela ?

Ne pensez vous pas que la circulation y sera du coup beaucoup plus importante ?

Merci pour votre réponse

8

Je vous cite:

"Sachant que le viaduc a une durée de vie limitée et qu'il faudra à terme le démonter"

Pourtant le tronçon enjambant la chaussée de Watermael sera conservé et réaménagé afin de ne pas entraver la circulation des métros. Je comprends les motivations techniques et économiques, mais je pense que vu l'envergure du projet dans sa globalité, une meilleure solution devrait être approtée à ce petit tronçon de la chaussée de Watermael.

7

Evidemment, le PAD va dans le bon sens. Mais d'autres initiatives régionales visent également à réduire la pression automobile (Good Move, Werken Aan 't Ring).

Or, je ne vois pas comment le PAD s'intègre à ces deux plans. Pouvez-vous le préciser ?

Merci d'avance.

8

limiter la circulation dans les rues avoisinantes : circulation locale, limiter la vitesse et le poids des véhicules (camions, ...)

7

7

5

Nuisance accrue pour l'avenue de Tervuren comme avant la construction du viaduc Debroux

8

1 J'utilise les transports en commun, cependant, je constate

1. Bruxelles est une des villes les plus embouteillées avec les conséquences négatives actuelles et futures sur l'emploi. L'emploi est à mon sens prioritaire par rapport au projet.

2. Ce projet ne sera pas gratuit. Il y a d'autres priorités qui passent devant à mon sens.

8

7

7 Je suis totalement opposé à la construction d'une tour de 25 étages dans cette partie de Bruxelles. C'est en contradiction avec l'esprit de convivialité et d'échanges entre les habitants des quartiers à rénover.

Qui est l'auteur de ce projet incongru ? Il doit être mis hors d'état de nuire définitivement.

En effet, l'idée de cette tour avait déjà été rejetée à l'unanimité par les habitants d'Auderghem lors de l'enquête précédente.

8

4

De toute façon vous ferez ce que vous voulez

Sur le papier c'est un très beau projet, mais :

1) Je ne suis pas convaincu que ce projet va réduire le nombre de véhicules entrants. Tout repose sur le parking de dissuasion associé aux transports en commun. Encore faudrait-il que les navetteurs l'utilisent !

Est-ce que je comprends bien que les grands parkings du Carrefour et de la STIB vont disparaître ? Si oui, Le parking de dissuasion aura-t-il une capacité équivalente au total de ces deux parkings ? Bref, je crains que tout cela provoque au contraire une surcharge du trafic et du parcage dans les quartiers avoisinants.

2) Le Carrefour continuera-t-il à exister ? C'est une grande surface vitale pour le quartier.

3) Le point qui m'inquiète le plus : le boulevard urbain va couper le quartier Beaulieu du reste de la commune ! Comment les habitants vont-ils faire pour atteindre le boulevard des Invalides, la chaussée de Wavre, le site du Carrefour, et d'une manière générale tout ce qui se trouvera de l'autre côté du boulevard urbain ????? C'est également vrai pour le quartier Pinoy et celui du Transvaal. Bref, sauf mauvaise compréhension de ma part, Auderghem va devenir une commune coupée en deux, et les habitants de ces quartiers ne pourront rejoindre le centre de la commune qu'à pied ! Autant dire que nous ne serons que des habitants de seconde zone. Et qu'en sera-t-il

C'est une très bonne idée!

Comment le projet sera-t-il mis en œuvre pour éviter des années de perturbation et de chaos pendant la construction? Il doit y avoir des magasins d'alimentation et d'autres services pour les habitants locaux. même avec un transport décarbonisé, il restera des véhicules électriques. On ne sait pas où cela ira. Le parking proposé a une capacité insuffisante pour le trafic actuel. Comment les véhicules de livraison auront-ils accès? Comment vais-je pouvoir accéder à mon domicile rue du Docteur? Les parkings en libre-service et les points de ramassage des vélos devraient être prévus près des rues résidentielles. Je soutiens des espaces verts plus naturels avec des arbres, des ruisseaux et un espace pour les papillons, etc.

Beaucoup d'argent public dépensé pour quelle retombées économiques ou de santé publique ? Il n'y a pas un seul chiffre dans votre présentation ! Introduisons un péage urbain et laissez ceux qui veulent pouvoir se déplacer rapidement en voiture le faire en payant.

8

Globalement bien et attendu de longue date, mais un manque d'ambition, sans doute lié à un manque de budget.

On repense ce quartier pour les prochaines 50 années, pas pour 20 ans ...

1

7

Pour éviter la pollution il faut surtout éviter les embouteillages, le projet devrait aussi donner priorité à cette aspect (rond-point plutôt que feu tricolore ?)

8

3

Il faut certes changer ce viaduc qui n'est pas d'une grande esthétique mais il faut garder le même nombre de voies de circulation et ne pas en retirer + ajouter des feux de circulation/passes pour piétons parce que cela va apporter encore plus d'embouteillages aux heures de pointes qui peuvent très facilement se répercuter sur l'autoroute aussi...

Utopie que de penser que ce PAD va diminuer le nombre de voitures en un claquement de doigt. Il faut penser à un PAD qui puisse absorber le même nombre (voir plus) de voiture qu'actuellement et cela ne me semble pas le cas actuellement.

En conclusion : bonne idée de changer ce viaduc et ce quartier MAIS penser au nombre de voitures entrant et sortant tous les jours et bien garder cela en tête pour aménager assez de voies de circulation (au moins 4 pour chaque sens, comme actuellement). Bonne idée d'aménager des espaces pour les piétons mais si ça tourne comme le piétonnier du centre ville autant abandonner le projet directement, ce piétonnier est un peu une honte pour ce magnifique centre ville que nous avons à Bruxelles...

5

Ce projet me paraît grandiose et me dépasse comme citoyenne.

Je m'inquiète car ce travail va prendre beaucoup de temps et les riverains vont être dérangés pendant très longtemps (voir viaduc Reyers)

7

9

8

9

Les 25 étages de l'immeuble dit "remarquable" me paraissent trop élevés.

Une dizaine me semble plus approprié pour avoir un paysage convivial

1

9

9

5 Que devient le magasin Carrefour ?

Pourquoi enlaidir la ville avec un monstre de 25 étages ?

La question 6 ne contient pas la réponse suivante : c'est une idée intéressante mais perfectible.

Je suis d'accord avec l'idée de réduire la circulation automobile, mais ne faudrait-il pas faciliter les corps de métier (plombiers, électriciens ...) dont le véhicule utilitaire est indispensable ?

5 Ne pas se projeter sur des réductions théorique du nombre de voiture car si ce chiffre est sur-estimé, cela va créer plus d'embouteillage qu'autre chose. Il ne faut pas non plus oublier les auderghemois/bruxellois qui quitte Bruxelles le matin pour aller travailler et qui reviennent le soir. Il faut que la mobilité soit approprié pour eux également (Ne pas penser qu'aux habitants qui ont une vie auderghemo-auderghemoise ou bruxello-bruxelloise).

9

6 Habitant boulevard des Invalides, nous craignons vraiment une circulation accrue dans notre quartier qui serait une nouvelle voie d'accès vers le centre de Bruxelles.

8 Pourquoi mettre un tram supplémentaire, la ligne de métro pourrait être prolongée sous terre jusqu'à l'Adeps et en extérieur jusqu'à Jésus-Eik. Il faut un 2ème parking de dissuasion au-delà du ring.

8

5

Elle est sans âme, morne et sans intérêt !

A mon sens il faut y planter des arbres, favoriser les bistrots / restos et les ateliers d'artistes.

Vous avez toute la place pour en faire une place du Tertre Bruxelloise.

Ce serait splendide

7 LE probleme c'est pour l'instant l'intermodalité voiture / transports....
un parking de dissuasion uniquement. De 1500 places uniquement et
trop en ville pour dissuader les gens d'arriver jusqu'à la ville en
voiture...beaucoup est organisé àpd Leonard, mais rien ne permet au
gens d'y arriver depuis le Brabant/Namur....

8

8

7

10

9 Tout doit s'évaluer dans un ensemble

8

9

7

10

9

Un des objectifs du PAD est de réduire la circulation automobile à Bruxelles.

Il y a un risque de report du trafic sur le boulevard des Invalides et la chaussée de Wavre. Pour éviter cela:

Limiter à 30 km/h toutes les voies de circulation d'Auderghem entre Souverain et Général Jacques, prévoir des ralentisseurs et des radars.

Supprimer au maximum les parkings de rue.

Créer plus de vraies voies cyclables (Invalides, chaussée de Wavre).

Et surtout, exiger de la STIB d'améliorer l'offre métro, qui s'est dégradée ces dernières années, d'arrêter de faire circuler des métros à 4 voitures au lieu de rames "boa" aux heures de pointes.

8

Il faut le faire vite. Cela va causer des embarras pendant des années... il faut travailler en 24 heures et se dépêcher...

Pour renouveler la Place Rogier 10 ans...

Cela devrait se faire en 18 mois ou 24. Il faut pénaliser tout retard...

8

7

Le projet semble très attractif et fait miroiter beaucoup d'avantage (sonore, pollution, qualité de vie, ..), néanmoins je reste très sceptique sur le trafic que tout cela va engendrer dans les quartiers avoisinant comme celui où je vis -avenue Alfred Bastien et bd des Invalides. Où vont aboutir les voitures entrantes dans Bruxelles? si on suit la voie actuelle, tout ce trafic aboutit bd des Invalides, nous sommes déjà envahis par la circulation matin et soir, je n'ose imaginer ce que se sera qd le viaduc sera détruit.

9

8

5

7

4 Pour qu'un parking de dissuasion soit réellement efficace il faut qu'il soit gratuit au bureau et aux alentours. Le monopole d'interparking et autres est nocif pour la mobilité. Les gens préfèrent venir en ville en voiture ou ils gardent leur voiture dans les parkings de leur travail ou autre

8 Faire en sorte que les riverains de l'ADEPS puissent enfin se stationner dans leur rue au lieu de voir toutes les places de parking occupées par les sportifs.

9

2 1. Il n'est fait nulle part mention de la durée prévue pour effectuer toutes ces transformations. Minimum 3 ans, plus que probablement de 5 à 10 ans. Auderghem va devenir un chantier sans fin pendant plusieurs années. Le coût de ces travaux n'est pas évoqué non plus. Je n'oserais pas parler de malhonnêteté intellectuelle, mais tout de même de sérieuses omissions.

Les désagréments liés aux travaux ne sont pas mentionnés dans les conséquences de ce plan.

2. Je trouverais intéressant qu'une enquête soit ouverte pour savoir quelle(s) personne(s) ont introduit les concepts de "tours iconiques" /immeubles "remarquables" dans le PAD et de vérifier si ces personnes ou leur proches ont pu bénéficier d'avantages ou de rémunérations provenant de lobbies immobiliers ou politiques. Il y a véritablement un gros problème derrière ce concept vu les intérêts en jeu, ce n'est pas normal.

3. Je ne suis pas fan du viaduc, mais le détruire reviendrait à couper la commune d'Auderghem en deux ! Avant de le détruire, il serait bon de se poser la question aussi de ce que cela a pu coûter à l'époque et de voir s'il ne pourrait pas être recyclé autrement ? Les ponts et les viaducs sont parmi les ouvrages d'art les plus chers à construire. Quel est le coût prévu pour la destruction du viaduc ?

4. L'immeuble "remarquable" de 80 mètres de haut et de 25 étages

1

L'examen du projet PAD HERRMANN DEBROUX appelle les commentaires suivants :

- L'objectif régional de diminuer la perméabilité du trafic sur l'ensemble de la Région peut s'avérer intéressant, dès lors que des moyens adaptés sont mis en œuvre pour assurer un transfert du trafic vers d'autres voies ou moyens de transports.

Or on constate que ces moyens sont presque inexistant dans le PAD, si ce n'est la destruction de la moitié de la capacité de mobilité actuelle, de par la suppression du viaduc et ses 4 voies d'entrée/sortie sans que des alternatives réelles et crédibles soient mises en œuvre simultanément.

La Région bruxelloise semble adopter dans ce projet, une attitude similaire à celle du Royaume-Uni pour le BREXIT, c'est-à-dire se comporter comme une île sans considération pour les flux existants, ni anticipation des mesures alternatives pour éviter le chaos.

- Quelles sont les mesures alternatives proposées pour un transfert de charge ?

Aucune politique de mobilité coordonnée entre Régions n'apparaît à ce jour !

~~Une taxe kilométrique devrait être imposée par la Région bruxelloise.~~

5

6

Mon principal doute est comment faire en sorte de limiter le nombre de voitures arrivant à Auderghem, je ne suis pas sûr que le parking de dissuasion de 800 à 1500 places suffira. Quid des embouteillages en amont? Risques de déplacement de la circulation vers voies adjacentes? Et donc diminution de qualité de vie pour riverains...

8

8

A suivre au fur et à mesure de l'avancement des travaux; j'espère que lors de chaque début de projet les habitants seront amenés à pouvoir faire des remarques en réunion à la commune.

C'est un gros projet, mais j'espère que les conditions de vie de la commune ne seront pas trop impactées.

J'habite Auderghem depuis 1965 et ce viaduc n'aurait jamais dû être construit car il a vraiment coupé la commune en deux !

Comme les trams, les ponts, enlevés, puis remis, puis enlevés ... que d'argent gaspillé !

Sans avis

Les bâtiments de la commission Européennes de Beaulieu vont-ils être démolis ou transformés ? Deviendront-ils uniquement des immeubles à appartements ou y aura-t-il également des commerces ? Dans ce dernier cas, quels seront les commerces 'obligatoires' (ex. crèches, boulangerie, maison médicale, etc.).

Si les bâtiments de la CE sont démolis, comment assurera-t-on la stabilité des immeubles à appartements en face ? (ex. résidence Mozart)

Actuellement, les bâtiments de la CE officie comme une protection contre le bruit et la vue de la l'autoroute pour la résidence Mozart. Les nouveaux bâtiments offriront-ils un confort identique ?

9

7

5 J'apprécie les bonnes idées de ce pad, mais Bruxelles est une capitale européenne et pas une petite ville de province.

C'est toute la région bruxelloise qui doit se concerter pour garantir l'accès à la ville de façon plus durable tout en préservant le prestige de la capitale et son accès par tous.

Je ne pense pas qu'Auderghem doivent agir dans son coin et reporter les problèmes ailleurs.

7

Quid des personnes habitant de part et d'autre du viaduc ? Y a-t-il quelque chose de prévu pour contrebalancer les nuisances sonores ? Combien de temps cela devrait-il prendre ? Y aura-t-il un impact sur le loyer/prix des logements ?

7

J'ai toujours regretté l'arrivée de ce viaduc en lieu et place de nombreux parkings à l'entrée de la ville, on aurait depuis le début des années 1970 amené des lignes de transports en commun performantes depuis le ring de Bruxelles jusque dans toutes les communes

Je suis pour le projet, J'ai habité à Auderghem depuis 1950, Rue Joseph Lombaert, Rue Jean Ekelmans, Av.Lambin, Rue Roodenberg et depuis novembre 1997 à Woluwé-Saint-Pierre.

7

1 Le projet final est effectivement très séduisant. Même le ciel est plus bleu sur les simulations ! Malheureusement l'exemple de ces dernières années en Région Bruxelloise nous a montré que les Grands Travaux" entrepris avec les meilleures intentions prennent TOUJOURS plus de temps que prévus et explosent les budgets ...sans compter les années de nuisances subies par les riverains et les habitants des quartiers voisins. Habitant moi-même Auderghem et empruntant le viaduc matin en sortant et soir en rentrant du travail (et oui, je fais partie d'une espèce rare: le navetteur inverse) je n'ose imaginer mon cauchemar une fois que ces travaux seront entrepris ... et une fois qu'ils seront terminés ? plus d'encombrements, plus de taxes ?

Malheureusement pour les usagers et les contribuables, un projet beau et bien intentionné devient un cauchemar s'il ne tient pas compte de la réalité (dans ce cas-ci : une voie d'entrée d'une grande ville internationale)

Dernier point : le questionnaire est visiblement conçu pour arriver à donner un avis favorable sur le projet et ses différents phases.
Dommage pour le débat démocratique.

8 Parkings souterrain et vraie offre de service de transport en commun adapté + une réelle réflexion de ce projet en rapport avec la circulation globale de Bruxelles, du ring, de l'arrivée de l'E411. Ce projet doit apporter de vraies solutions écologiques mais aussi pour mieux circuler TOUS ensemble. J'espère que ce beau projet essentiel pour l'avenir de Bxl et Auderghem est pensé et mis en place par des gens concernés par le PAD et vivant dans ces quartiers. Que les acteurs de ce projet ne le font pas que sur papier et pour des raisons uniquement à fin d'augmenter un électorat...

1 Personnellement, je préfère que la situation reste comme actuellement.

Comme toujours en Belgique : 'Vive les travaux inutiles'

10

7 Il n'est pas fait mention de la possibilité de prolonger le métro jusqu'à Overijse ni d'y créer des parkings de dissuasion (mais c'est de la compétence de la région flamande...).

8

9 Il faudra inclure les habitants du quartier dans la préparation et le déroulement des travaux pour éviter un maximum de désagréments.

1 Je suis absolument contre la destruction du viaduc; il ne sert pas qu'aux navetteurs, il sert également aux habitants qui doivent quitter Auderghem en voiture et y revenir ...

Maintenez en état le viaduc et tout ira bien ! le bordel travaux pendant 20 ans, non merci !

8 Un gabarit de 80 m pour une tour est une aberration complète et met à mal tout le projet.

9 Très beau projet, mais comme pour tout, il faut le maintenir, ce qui ne sera pas évident, et personnellement, je pense que l'on aura pas du tout ce qui est proposé, à voir....

Bonjour,

je suis locataire de bureau Avenue Herrmann-Debroux.

les travaux suite à l'enlèvement du viaduc et le réaménagement de la voirie me donne l'envie de quitter le quartier.

A l'étude pour le moment, pouvez-vous me dire à quelle date vous envisagez le début des travaux.

Merci d'avance

8 Ce projet est vital et extrêmement nécessaire pour Auderghem et l'ensemble de la Région Bruxelloise.

Ce viaduc est une balafre faite à la commune d'Auderghem et ne correspond plus du tout aux besoins et enjeux actuels.

Le projet semble extrêmement pertinent et je suis impatient de voir les premiers travaux malgré les tracas inhérents que cela amènera lors de l'élaboration de ceux-ci.

8 La taille des immeubles dans les nouveaux quartiers proposés est démesurée par rapport à l'habitat existant (principalement des maisons unifamiliales).

On doit limiter les hauteurs (max. 4 étages). Le but est d'améliorer le cadre de vie, pas de permettre aux grands promoteurs de générer des bénéfices colossaux sur le dos des habitants.

9

6 Il ne faudrait pas que des rues/avenues proches de grandes artères (chaussée de Wavre par exemple) deviennent des voies de dérivation.

Par exemple, l'avenue Geyskens, mise à sens unique, sert tous les jours de desserte à la chaussée de Wavre, dès qu'elle est encombrée ou que le feu devant le restaurant Dyonisos passe au rouge.

Elle devient alors la proie de tas de véhicules qui passent en continu et à toute vitesse. Ce n'est pas son rôle!

Tout cela pour dire que si le projet de diminuer le nombre de véhicules n'est pas réalisé, la conséquence sera que l'immense trafic actuel va se diviser et se déverser dans les artères parallèles et adjacentes, avec une pollution atmosphérique et sonore insupportables pour les riverains. Et il sera trop tard pour faire marche arrière!

Il faut absolument, en priorité augmenter les transports en commun.

Sans quoi, tout tournera à l'échec!

~~Les navetteurs ne vont pas abandonner leur véhicule dans un parking~~

8

9 Aller encore plus loin dans la réduction du nombre de véhicules privés circulant dans la commune. Imposer la construction de garages dans les habitations privatives, ... afin d'inciter à ne pas laisser sa voiture sur la voie publique. Suivi et contrôle rigoureux des interdictions de stationner.

8 On habite a Watermael et on roule en vélo dans ce quartier tous les jours avec les enfants pour les amener à l'école et pour faire du sport. C'est vraiment beaucoup trop pollué, dangereux, sale et démodé dans un monde du crise climatique et dans laquelle les gens veulent une ville sans voitures ou au moins de mobilité douce. Il faut que ce projet est une priorité et que la situation change très vite pour que les jeunes d'aujourd'hui puissent en profiter. On n'a pas 10 ans pour attendre un changement,

4 Le projet semble viser la destruction du viaduc Hermann Debroux. Il ne s'agit pas ici d'un moyen mais d'un objectif. Ceci est dommageable, car en l'absence d'alternative de mobilité, on va organiser un chaos au niveau du site ADEPS (goulet d'étranglement) puis dans les quartiers résidentiels offrant des itinéraires bis au boulevard urbain qui sera sous-dimensionné par rapport à la demande en transport.

La pièce manquante de ce puzzle est probablement le RER. La destruction du viaduc ne devrait se faire que lorsque des alternatives existeront. En l'absence, cela relève plus du trophée d'homme politique que d'une vision du bien être des citoyens.

On semble justifier la destruction du viaduc par le besoin de réduire la circulation automobile. Le rapport d'incidences indique au contraire des reports vers d'autres axes mais très peu de bénéfice en termes de réduction automobile. Il aurait été intéressant de chercher à répondre à la question "comment réduire la circulation automobile?" (péage, RER, étoffer l'offre existante) , plutôt que de répondre à la question "En quoi la destruction du viaduc Herman Debroux améliorera la situation existante".

8

8 Il faut vraiment tout faire pour que Auderghem ne soit plus la commune d'entrée des voitures dans Bruxelles parce que cette commune a beaucoup changé en 15 ans. Il y a trop de voitures sérieusement. J'ai 23 ans et je dis déjà ça c'est qu'il y a un gros soucis... Il faut dissuader les gens à venir polluer. Donc votre idée des 4 bandes est très mauvaise. 2 bandes suffisent. Il y aura le bus avec sa bande propre et le tram et le metro. Les gens ont le choix en matière de transport en commun. L'Homme s'adapte n'oubliez pas.

4 la realité est que la voiture reste le moyenne de transport le plus utlisé par les navetteurs, qui viennent en voiture en déposant d'abord les enfants à l'ecole avant d'aller a travailler. donc la pluls part des navetteurs n'utiliseront pas le parking....

8

7 Je ne comprends pas "Sachant que la commune va demander la réduction des gabarits des immeubles les plus élevés en fonction des gabarits avoisinants, " alors que je lis dans un des passages, construction d'une tour de 25 étages! 80m de haut!

Là je suis totalement opposée.

Je ne vois nulle part ce qu'il y a comme projet concernant le boulevard des invalides... peut-être ai-je mal regardé?

Je n'ai pas bien compris le passage de la voie à 4 bandes qui remplacent le viaduc à l'arrivée à Delta.

Par ailleurs, y a t'il des incidences pour la petite rue des trois ponts (dans laquelle j'habite!)

Merci pour l'enquête

9

8 Ma crainte est de voir la pression des navetteurs sur la chaussée de Watermael encore augmenter. Dans l'état actuel, la chaussée se transforme souvent en autoroute à l'heure de pointe, prise d'assaut par les navetteurs qui quitte la Chaussée de Wavre pour rejoindre la E411 par le bas du bd des Invalides. Cela paralyse totalement cet axe, qui n'est pas censé être ainsi embouteillé. Quel que soient le futur visage duPAD, des mécanismes pour maintenir les navetteurs sur les axes principaux devraient être prévus.

6

J'espère pouvoir continuer à donner mon avis au cours de son développement à venir et de sa mise en oeuvre, voire y être associée davantage si c'est concevable.

Je souhaite ardemment que les mandataires politiques concernés par la mobilité prennent en compte dans la définition de leurs politiques le fait que des citoyens auderghemois tels que moi sont aussi des enfants, des frères et soeurs, des parents, des oncles et tantes de personnes vivant en Wallonie et/ou en Flandre, où ils ont aussi des amis, et que leurs déplacements vers la Wallonie et la Flandre et retour ne peuvent pas être oubliés, entre autres du point de vue des taxations, vignettes, etc envisagées pour l'avenir.

9

Le projet est très bien. Je pense qu'il devrait être plus ambitieux. Sur l'espace qui se trouve face au stade communal un zone de péage à la Française devrait être installée pour que les navetteurs paient leur entrée dans Auderghem.

Le parking de dissuasion devrait être bien plus grand 5000 à 10000 places.

Il devrait être construit sur plusieurs étages et plus près de Jezus-Eik que d'Auderghem, soit sur le territoire d'Auderghem si la place le permet, soit à la fois sur Jezus-Eik et sur Auderghem en collaboration avec la région flamande.

Un grand centre commercial comprenant grande surface, voire cinéma devrait être installé près de la tour Smart afin de "stopper net" l'entrée des voitures dans Auderghem.

Le grand centre commercial justifierait la construction à la fois du métro et du tram pour le desservir.

9

9

8

7

Tellement d'incertitudes...

Pour vivre le chantier Reyers 2x par jour depuis la démolition du viaduc, je crains le pire.

Pour avoir vécu (10 ans) le projet RER à Linkebeek, je crains les conséquences du pire.

Les délais seront à coup sûr au moins doublés, les budgets explosés.

Je serai mort avant la fin.

La commune devra se battre pour garder une cohérence, une ambition.

D'ici là, j'applaudis des 2 mains.

6

Grosse inquiétude sur le trafic des camions surtout qu'on prévoit un centre de tri BPost.

Un immeuble de 25 étages => les HLM ont montré que ce type de construction était complètement absurde, surtout dans une partie de la ville où aucune construction de ce genre existe.

Cite en accroche carrefour => Des bâtiments aux gabarits actuels sauf un près de la station Demey => Complètement inutile, gardons des gabarits réaliste qui ne dévisage pas le paysage actuel d'Auderghem.

Je trouve le plan globalement intéressant et utile pour le futur pour redonner une place aux usagers et non aux voitures. La grosse inquiétude est sur les gabarits de certains bâtiments et peut-être encore au trop grand nombre de véhicules sur le boulevard urbain (dont des camions avec le centre de tri). La place redonnée aux piétons, aux espaces verts et à la mobilité douce quant à elle est je pense bien pensée et nécessaire.

6 Le flot de voitures ne va pas s'arrêter et le trafic se déversera sur les rues alentours. C'est déjà le cas lors d'embouteillages, ma rue se remplit alors qu'elle ne mène nulle part! Cela s'est aussi passé pour le viaduc à Meiser. Le boulevard reste impraticable après 5 ans et les rues avoisinantes sont bouchonnées. Je faisais Auderghem-Schaerbeek en quelques minutes, il me faut parfois une demi heure hors heures de pointes! ET le réseau STIB n'est pas suffisamment développé (trop peu de fréquence et trop peu de lignes).

7 Je trouve dommage qu'il n'y ait pas un geste architectural puissant qui ferait de la zone un point d'attraction. Cela pourrait être un bâtiment remarquable mais aussi une high line comme à New York qui permettrait par exemple de se balader de Leonard à Delta et au-delà sans aucun croisement, via des passerelles ou des voies suspendues verdoyantes.

10

10

10 Courage ! Super projet !

7

8

4 L'entrée de BXL par la 411 doit impérativement être revue EN CONCERTATION avec les régions flamandes et wallonne, avec un RER opérationnel AVANT tout changement en vase clos Auderghemois/Bruxellois. N'oublions jamais que la valeur ajoutée de la région Bxl est apportée par les navetteurs à qui il faut faciliter l'accès par des moyens efficaces et rapides !

8 Le plus tôt sera le mieux.

Nous étouffons dans le bruit et la pollution.

Des changements radicaux sont indispensables.

8

Je vous remercie pour l'invitation a participer a la consultation publique de ce PAD.

Voici encore des commentaires concernant le torcon Delta:

- eliminer la sortie en contre sens des batiments Omega Court;
 - garder le petit chemin qui relie Ginette Javeaux avec le nouveau boulevard;
 - oublier l'idee du batiment de 28 etages qui ne va pas du tout avec l'entourage ni la phylosophie de la commune;
 - limiter l'auteur des batiments du parking Delta au maxium a celle des batiments deja existents de l'autre cote. Les maisons de la rue Jules Vandeleene ont deja soufert une perte de lumiere et vue considerable avec la construction du batiment ex-Danone sur le boulevard;
 - eviter une surpopulation d'appartements et bureaux au parking Delta qui causerait une augmentation du trafic aux access;
 - garder la possibilite de tourner vers la sortie de la ville a la fin du Boulevard des Invalides;
-

Les gabarits sur le parking Delta sont excessifs, étant donné que pour le moment les gabarits de l'avenue Jules Cockx sont de 5 à 7 étages. Les étages augmentent vers le boulevard des invalides pour un maximum de 7 étages. Le site Delta devrait respecter les gabarits de l'environnement et ne pas permettre 11 niveaux (page 244 §4.3.7).

Un immeuble "remarquable" au boulevard du Triomphe de 80 m de hauteur (+/- 25 étages) ne correspond pas à ce quartier esthétiquement et va générer plus de circulation locale malgré les arrêts du train, du métro et bus proches. Le gabarit doit correspondre aux nouveaux immeubles du Campus de la Plaine de l'ULB. Un tel immeuble aurait aussi un impact négatif sur l'environnement en créant du vent supplémentaire. La hauteur maximale de 40 m doit aussi être adaptée aux immeubles existants. (page 243 §3.4.3 et page 251 §11.5))

De plus il faut envisager la possibilité que la route longe les bâtiments du dépôt du métro en descendant au niveau de la E411 directement après le pont Delta. Les nouveaux immeubles pourraient être construits au-dessus de cette route abaissée et l'avenue Jules Cockx actuelle deviendrait un espace piétonnier et vélo.

7 Globalement, je trouve le projet positif pour la commune et ses habitants même si je crains de fortes déviations vers la Chaussée de Tervueren dûes aux travaux. Cette chaussée de Tervueren est déjà en tant normal devenue une voie alternative à l'autoroute pour de nombreux navetteurs quittant Auderghem/Bruxelles, ce qui rend le quartier invivable aux heures de pointe. En effet, à l'heure actuelle, il est impossible de pouvoir tourner à gauche vers Tervueren/Zaventem au niveau du carrefour Léonard en prenant l'entrée sur la E411 en venant d'Auderghem. Du coup, qu'en est-il des quartiers alentours durant les travaux?

Je suis globalement pour l'ensemble du projet/volet stratégique mis à part quelques remarques pour certains points abordés ci-dessous dans des sections spécifiques. Par contre, qu'en est-il de la section entre la tour SMART/Jesus-Eik et le carrefour Léonard? Rien n'est envisagé? N'est-il pas possible d'y mettre un HUB avec connection pour le métro? N'est-il pas envisageable d'y mettre également un écoduc supplémentaire pour reconnecter les deux parties de la forêt de Soignes scindées par une immense mare de macadam qu'est l'E411? L'idéal pour cette forêt serait d'avoir au moins un écoduc sur chacune des quatres parties coupant la forêt (Carrefour Léonard-Waterloo; Carrefour Léonard-Auderghem; Carrefour Léonard-Namur; Carrefour Léonard-Zaventem). Est-il également envisagé d'adapter ce carrefour Léonard de quelque façon?

7 ~~Je suis globalement pour l'ensemble du projet/volet stratégique mis à~~
J'espère pouvoir assister à la réalisation de ce projet de mon vivant (j'ai la cinquantaine et je suis en pleine forme).

8

8 comment éviter que le flot de voitures ne se répande dans les rues résidentielles et réduise à néant tous les efforts pour diminuer la pollution? Une proposition: un péage urbain.

8 Dommage que je serai mort avant que ce soit réalisé ;o)

1 . Problématique en tant que navetteur bruxellois vers la périphérie dans la zone Adeps Debroux et résidant dans le Parc des princes

J'habite le quartier du Parc des Princes et j'estime en tant que navetteur vers mon lieu de travail à Soignies le matin et vers Auderghem le soir que ma qualité de vie est étroitement liée à la fluidité du trafic dans le Parc des Princes et à l'accès de ce même Parc des Princes .

Je ne suis pas le seul navetteur car selon les statistiques, la navette de Bruxellois travaillant en dehors de la Région représente 9 % des trajets sortant de la Région, témoignant de son ampleur, bien négligée.

Beaucoup de résidents Bruxellois se sont installés en bordure de ring pour des raisons professionnelles et ou familiales, ils seraient oubliés par une approche trop restrictive de la Région Bruxelloise et d'Auderghem se refermant sur elle-même.

L'E411 est l'ouverture de Bruxelles et d'Auderghem aux communes francophones du brabant wallon, du Luxembourg et de la Wallonie via le ring de Waterloo.

On peut difficilement comprendre que les partis francophones de Bruxelles ferment leur porte sud de Bruxelles.

1 . Problématique en tant que navetteur bruxellois vers la périphérie dans la zone Adeps Debroux et résidant dans le Parc des princes

J'habite le quartier du Parc des Princes et j'estime en tant que navetteur vers mon lieu de travail à Soignies le matin et vers Auderghem le soir que ma qualité de vie est étroitement liée à la fluidité du trafic dans le Parc des Princes et à l'accès de ce même Parc des Princes .

Je ne suis pas le seul navetteur car selon les statistiques, la navette de Bruxellois travaillant en dehors de la Région représente 9 % des trajets sortant de la Région, témoignant de son ampleur, bien négligée.

Beaucoup de résidents Bruxellois se sont installés en bordure de ring pour des raisons professionnelles et ou familiales, ils seraient oubliés par une approche trop restrictive de la Région Bruxelloise et d'Auderghem se refermant sur elle-même.

L'E411 est l'ouverture de Bruxelles et d'Auderghem aux communes francophones du brabant wallon, du Luxembourg et de la Wallonie via le ring de Waterloo.

On peut difficilement comprendre que les partis francophones de Bruxelles ferment leur porte sud de Bruxelles.

Dans votre boule de cristal, la ville du futur ne prévoit aucune des avancées technologiques pourtant déjà annoncées. Ex. : diesel et essence synthétiques propres.

Les dépenses qui seraient engagées pour cette entrée dans la ville seraient pharaoniques. En revanche, il n'y a pas de budget pour créer des stations de charge en électricité pour les véhicules électriques. Tout ce que ce projet amènerait, c'est la fuite des francophones de Bruxelles. Les très nombreuses années de travaux lourds qui seraient engendrés par ce projet (et les autres projets auderghemois ou frontaliers) sont le contraire d'une amélioration de la qualité de vie.

Commanditer une "étude" dite scientifique pour justifier ces choix - donc une étude entérinant ces choix - est un biais de confirmation et un parapluie pour les politiques en cas de pépin. D'autres études pourraient donner d'autres solutions mais encore faudrait-il avoir envie de les lire et être capable de sortir du diallèle climatique.

1

Une autre question est de savoir comment sortir aisément de la commune (et de Bruxelles) vers la province en cas de réalisation de ce projet ?

Je mets en doute la réalité d'une augmentation de qualité de vie des Auderghemois avec ce projet : travaux étalés sur des décennies (comme toujours en Belgique), simultanés ou succédant aux autres projets déjà à l'enquête.

Je ne vois nulle part l'évocation d'un RER. Pas de sous pour ça ?

Ce projet, tout comme la feuille de route "zéro carbone" du gouvernement bruxellois semble en retard par rapport aux avancées technologiques annoncées déjà pour 2026 et qui permettraient de "décarboner" la ville sans devoir attendre une nouvelle génération de véhicules pour laquelle, de toute façon, l'infrastructure n'est même pas envisagée. Après l'heure, c'est plus l'heure...

9

c'est très important que ce projet soit une réalité pour nous les auderghemois et pour tous les habitants de Bruxelles, il faut toujours avancer, rénover, améliorer...

10

2

Destruction inutile et irréfléchie d'un outil qui est encore la moins mauvaise solution pour fluidifier la circulation sur le boulevard du Souverain et faciliter la mobilité des quartiers adjacents.

Avant de penser à supprimer un outil, il faut d'abord réfléchir aux questions suivantes : pourquoi les citoyens utilisent-ils des moyens de transport individuels ? Réponse : parce que pour la majorité des citoyens, il faut vivre et, pour vivre, il faut travailler, s'occuper d'une famille et se reposer, d'une part, et d'autre part, il n'y a que 24h dans une journée. Et gagner une heure de trajet, matin et soir est vital pour beaucoup.

Développer des moyens de transport, efficaces, fréquents et suffisants, qui rencontrent tous les besoins des citoyens est la priorité. S'ils existent, la circulation automobile diminuera naturellement. Il existe des quantités de solutions qui permettrait de diminuer le besoins de voitures individuelles (taxis moins chers, minibus collectifs, voitures partagées, mais on néglige de les promouvoir intelligemment)

De plus, le problème doit être envisagé au niveau de toute l'agglomération entourant la région bruxelloise et pas seulement du point de vue d'une seule commune

8

Remplacer le découpage de la ligne de tram actuelle en 2 branches vers Adeps par le prolongement du métro vers Adeps.

Etudier la possibilité, pour le boulevard urbain, de mettre une voie de chaque côté de l'axe du métro, plutôt que les 4 voies uniquement côté sud.

10

2

10

2

Si l'intention initiale me semble louable, le PAD me semble avoir été très mal pensé / on n'a pas pris le temps d'aller au bout des choses, les solutions "les plus simples" ont été sélectionnées "comme si on voulait se dépêcher de faire quelque chose" sans prendre le temps d'une analyse posée et approfondie d'un projet qui aura un impact sur les quartiers avoisinants pour plusieurs décennies....

On opte trop facilement pour la Destruction un peu "irréfléchie" d'un outil pas idéal, mais qui est encore à ce jour la moins mauvaise solution pour fluidifier la circulation sur le boulevard du Souverain et faciliter la mobilité des quartiers adjacents.

Détruire le viaduc à terme: pourquoi pas, mais alors il faut que les solutions soient disponibles AVANT sa destruction. Evitons de mettre une nouvelle fois la charrue avant les boeufs...

9

8

Avant l'aménagement de l'entrée de l'E411, Il est nécessaire que le RER soit opérationnel pour la zone au sud de Bruxelles. Sinon ce sera un cauchemar pour les habitants des dessertes alternatives comme la chaussée de Tervueren (expérience vécue depuis des années).

Il faut maintenir un pont pour croiser le boulevard du Souverain (ou creuser un tunnel équivalent). Notre quartier est déjà aujourd'hui régulièrement paralysé par les embouteillages au carrefour du boulevard du Souverain et de la chaussée de Wavre. De plus, sans ce pont nous serions enfermé lors de manifestations comme les 20km de Bruxelles ou le marathon.

10

3

Une entente entre Régions est essentielle avant de vouloir modifier quoique ce soit, sinon ce sera un gouffre et une nuisance pendant des décennies pour tous les habitants.

1

Il ne faut pas détruire le viaduc.

Pour promouvoir la mobilité douce, il faut envisager des solutions jusqu'au bout de chaque quartier. Il n'est pas normal que Auderghem et son quartier parc des princes soit en « zone non reconnue » pour des vélos jump (pénalité 35€/trajet) . Les jeunes se déplacent volontiers en transport en commun (tram et métro) mais ne veulent pas prendre leur vélo électrique (trop de vol) . Et la nuit problème d'insécurité.

7

2

Hélas un projet qui semble assez bâclé et dont la présentation récente au Centre Culturel n'a pas convaincu. La réduction drastique du nombre de véhicules entrant ne s'accompagne pas de mesures à la hauteur des enjeux (remplacer des voitures par des bus et un tram alors que le métro rapide et efficace est déjà à 500 m est une aberration). D'autre part, le parking prévu est bien trop petit. Le trafic entrant sera donc dévié d'une part vers l'avenue de Tervueren déjà surchargée via une portion de Ring (le fameux tournant à droite) déjà totalement embouteillé et souvent à l'arrêt. Cela revient donc à rejeter le poids de la recherche de solutions sur la Région flamande.

L'entrée du boulevard est annoncée à 2 bandes mais une bande est réservée P+R ce qui fera ressembler ce boulevard à l'horrible rue de Stalle à Uccle, autre exemple d'entrée de ville assez cauchemardesque pour ceux qui doivent l'emprunter en voiture. Enfin, le viaduc permettait d'organiser en convivialité des événements ou brocantes en espace couvert unique à Bruxelles et qui va fortement nous manquer dans ce pays où il pleut trop souvent. Un projet alternatif sur base des 4 points suivants serait plus utile et bienveillant pour les habitants d'Auderghem et les riverains:

1) Le déplacement du magasin carrefour vers Delta avec création d'un espace communal convivial à sa place, via un réaménagement complet du croisement Souverain-Hermann-Debroux.

~~2) Création d'un parking de dissuasion face au stade communal~~

3

Le parking de dissuasion mal localisé et trop petit --> à placer en périphérie du Ring. Les nouvelles lignes de tram ne répondront pas aux besoins réels.

Chercher d'autres solutions plus efficaces. Notamment, finir le RER.

Bien pour les sites propres piétons et cyclistes, le long du boulevard entre Delta et

Carrefour Léonard, mais insuffisant. Attention à la dangerosité des vélos et trottinettes pour les piétons.

Ne pas détruire le viaduc tant que de réelles solutions de mobilité douce ne sont pas mise en place.

Penser l'effet de la destruction en termes de déplacement de la circulation sur les communes adjacentes.

7 Dans le résumé synthétique je trouve assez choquant votre commentaire sur le tronçon Leonard/Adeps: "Les files entrantes seraient donc reportées en amont du Carrefour Léonard et non plus dans Auderghem." C'est un peu le chacun pour soi et après moi le déluge. Et tant pis si la qualité de l'air pour les flamands à l'entrée de Bruxelles se détériore parce qu'ils héritent des files qui se trouvent actuellement à Auderghem.... Je pense que ce plan doit être pensé et mis en oeuvre absolument en concertation et collaboration avec les communes voisines. La Région Bruxelloise ne peut agir seule sans se soucier des conséquences en dehors de ses frontières.

2 Destruction inutile et irréfléchie d'un outil qui est encore la moins mauvaise solution

pour fluidifier la circulation sur le boulevard du Souverain et faciliter la mobilité des quartiers adjacents.

9 Habitant du quartier bld des invalides, j'ai peur que les véhicules voulant rentrer dans la ville via Delta vont passer via le bld des invalides et les perpendiculaires qui le sépare avec la chaussée de Wavre.

J'ai peur que ce projet dure 10 ans et que notre quartier soit bloqué durant 10 ans.

J'ai peur d'avoir des embouteillages durant 10 ans.

3 Ce viaduc est vraiment un gain de temps. il y a certains moments où le viaduc est assez chargé mais je n'ose même pas imaginer ce que cela sera si il n'existe plus.

Je prends l'exemple du viaduc à Meiser. Lorsque je devais passer par là cela me prenait 5 minutes. maintenant c'est presque 20 minutes.

On passe déjà assez de temps dans les embouteillages alors si c'est pour encore en ajouter...

9

3

8 Les pistes cyclables trop près des lignes de tram et de bus peuvent être dangereuses. Pour améliorer le sentiment de sécurité, il faudrait d'assurer d'ajouter des buissons, plots ou murets pour bien délimiter les espaces dédiés aux cyclistes.

8

8

8

9

9

4 LAISSER LE QUARTIER PINOY INTACT

5 La place Pinoy et le Transval ont l'air complètement délaissé par ce projet. En effet, le projet parle de la suppression du Carrefour pour le remplacer par un complexe offrant aussi des commerces locaux mais cela existe déjà coté de la place Pinoy. Quant au transval, il semble destiné à devenir une artère principale du boulevard urbain où les voitures de transits vont s'engouffrer afin d'éviter le trafic.

En outre au niveau de la pollution sonore, cette proposition est également préjudiciable pour les habitants du côté sud, pourtant plus nombreux et plus proches de la voie public que du côté nord.

9

2

Offre de transport insuffisant, places de parking insuffisantes si on compare avec le nombre de voitures entrant via 411.

Les voitures seront rediriger et vont bloquer la Chaussee de Tervuren et le quartier de Saint Anne. Merci de penser aux habitants de ce quartier!!! (qui sont d'ailleurs vos electeurs...) Comment voulez vous eviter d'engorger cette quartier? Comment ne pas bloquer Chaussee de Tervuren? Je n'ai pas d'helicopteur pour sortir de chez moi, meme si j'utilise mon velo tres souvent. La pollution va augementer dans ce quartier avec des files de voitures. La qualite de vie de ma famille et de mes voisins va deteriorer fortement. Des valeurs de nos maisons aussi.

3

Résumé:

Must do: réviser à la grosse hausse le parking adeps

Should do: rallonger metro jusque l'adeps et ne pas croire que coupe une ligne de tram pour la complexifier sera adéquat

Could do: garder parking delta... le logement c'est bien mais si c'est au détriment de ce plan de mobilité on est dans un non sens

5 oui, je voudrais avoir une idée, en supposant que le PAD soit accepté tel quel; de la date de départ des travaux ainsi que de leurs durées estimées.

Alain Moignot

habitant au Boulevard du Souverain 348 bte 46

Tel : 0478 88 1942

email : alain.moignot@gmail.com

3

1

9 Dans le PAD il n'est pas clair s'il sera encore possible pour les résidents du quartier Transval/Blankedelle (venant du carrefour Léonard) de pouvoir encore faire demi-tour au niveau de la chaussée de Wavre pour accéder à leur quartier (Maintenant on peut passer sous le viaduc).

Ne faudrait-il pas dans le concept général, envisager de ré-ouvrir l'accès à la rue des Frères Goemare & Schoonejans. Ceci dans le but de réduire le flux de trafic dans l'av. H Van der Goes.

Peut-être est-ce le moment d'envisager le changement du sens de circulation de l'av. Van Der Goes et de la rue Albert Meunier pour réduire le trafic dans ce quartier aux heures d'entrées et sorties de bureaux et des écoles, et ainsi court-circuiter le trafic venant du Bd Du souverain qui traverse le quartier T/B simplement pour rejoindre l'autoroute (et en passant devant 4 écoles!).

8 Merci beaucoup pour les explications et cette enquête.

Non aux tours et autres bâtiments remarquablement et iconiquement moches et de taille inhumaine (qui ne font le bien que des promoteurs et autres professionnels vivant généralement dans des maisons avec jardin) !!!

Y compris sur le site du Carrefour.

7	On parle d'un projet à minimum 20 ans, pour moi il est impératif d'agir au plus vite.
	Bien entendu, beaucoup de riverains se posent la question du coût de ces travaux, et qui va subsidier ?
10	
Sans avis	
9	
7	Concernant les gabarits des immeubles, je n'ai jamais compris la position de la Commune (et la position générale à Bruxelles) d'opposition à toute construction un peu plus haute que le bâti existant. Les prévisions d'évolution de la population en RBC pour 2040 sont de plus de 1,400,000 habitants. Auderghem devra bien évidemment prendre sa part. La commune est attractive et dynamique et, comme le reste de la région, doit se densifier. Une solution est évidemment de densifier un peu, partout, mais il me semble qu'on a ici, avec le futur quartier Delta et un peu sur le site Demey, une possibilité unique de densification plus forte (avec constructions en hauteur et libération de plus d'espace au sol), avec impact limité sur les quartiers existants, une excellente offre de transports en commun, qui permettra de donner un caractère plus urbain à ce quartier (on parle bien de boulevard "urbain"), tout en préservant le caractère plus convivial des autres quartiers. Selon moi Delta est tout à fait pertinent comme site pour accueillir plusieurs tours "iconiques" (dont il faudra bien évidemment soigner l'architecture), plutôt que de nouveaux blocs d'immeubles de 6 à 8 étages comme on en construit partout à Bruxelles actuellement. De la même manière, un peu plus loin, je ne comprends pas l'opposition de la commune à tout projet un peu marquant sur le site des anciennes glacières, alors que le site permettrait aussi de marquer l'entrée de la commune avec un immeuble "iconique" sans impact majeur sur les voisins (vu qu'il n'y en a pas beaucoup). Je précise que j'habite un peu entre ces 2 endroits, et verrais ces immeubles depuis chez moi, ce qui ne me poserait aucun problème.
9	Bonne analyse générale, pragmatisme et équilibré.
7	
6	Augmenter la part de commerces de proximité et d'actions citoyennes plutôt que de continuer à privilégier les grandes surfaces et centres privés
1	Comme je l'ai dit. Poussez d'abord le RER puis on reparle de tout ça
7	
9	
10	

1 Pourquoi il faut démonter un viaduc, pourquoi, pourquoi??!! Grace à cette construction Auderghem n'a pas beaucoup de files. Il faut l'entretenir en bon état - cela sera moins cher et plus simple et donne les meilleurs résultats pour les habitants. C'est naïf de penser qu'il y aura moins de voitures entrant à Auderghem sans le viaduc. Les gens de directions Namur, Waterloo, Charleroi vont toujours venir. Les transports publics ne sont pas préparés pour accueillir tout le monde et 2 trams en plus ne vont pas changer beaucoup. Il faut avoir plusieurs trains, métro impeccable etc. etc. Il faut commencer par cela et pas au rebours - détruire ce qui marche bien en créant un enfer pour les habitants pendant des années. Peut-être la solution que Londres applique serait plus efficace -il faudra payer pour entrer en ville en voiture.

8 La question 8 n'est pas pertinente, il faut de la simultanéité.

3 actuellement je ne retrouve pas les points suivants:

- j'habite à Auderghem dans le parc des Princes et je me demande comment je vais encore accéder facilement à mon quartier car je passe principalement par l'avenue Hugo Van der Goes

- de plus je travaille en dehors de Bruxelles, est-ce que cela va donc rendre plus compliqué mon accès à mon domicile?

- quel est le lien entre les 2 quartiers d'Auderghem Blankendelle et Auderghem St-Anne, si tout se passe via Herman-Debroux cela ne va pas être facile

- je suis pour le renforcement de la mobilité douce mais étant maman d'un enfant polyhandicapé je suis obligée de prendre souvent ma voiture, est-ce qu'un jour on fera aussi des bandes pour les bus/taxi et personnes handicapées?

2 Je ne comprends pas que la commune veuille empêcher ceux qui doivent se rendre à Bruxelles en voiture ou en camion de le faire. Si il doit y avoir du trafic de transit autant que cela se fasse rapidement sans traîner dans la commune et pour cela le viaduc est très bien. Je suis très inquiet pour le réchauffement climatique. Quand c'est possible, je suis cycliste ou piéton, mais quand c'est nécessaire je suis automobiliste. Je pense qu'il faut promouvoir des véhicules moins polluants (électrique?) mais pas empêcher les gens de circuler en voiture. Je me rends au Carrefour d'Auderghem une fois par semaine pour les courses de la famille et je veux pouvoir continuer à le faire. Je ne veux pas devoir faire ces courses en ligne. Je veux voir ce que j'achète.

10

10

1 je suis tout à fait contre ce plan qui n'engendrera que des problèmes aux habitants du quartier! où iront se garer toutes les voitures en-dessous du viaduc actuel? dans nos rues et nous, habitants du quartier, où devons-nous garer les nôtres?

j'ai peur des voitures tampons (les personnes qui travaillent aux alentours) qui sont déjà présentes dans ma rue: les propriétaires de ces voitures viennent changer leur disque toutes les 2 heures! il faudrait plus de contrôle et surtout des amendes pour ces voitures! et je dirais même les empêcher de se garer.

comment fait-on pour passer de la place pinoy au Carrefour?

une voiture venant d'une des rues perpendiculaires au boulevard Demey, comment fera-t'elle pour s'engager dans la circulation? si vous mettez des feux, il y a aura des files dans nos rues donc plus (+) de trafic donc plus (+) de difficultés à rentrer chez soi!

le parking de dissuasion: 800-1500 places, ce n'est pas assez et tout dépendra du prix de ce parking!!!!

1

3

Je pense que le projet n'est pas mauvais dans l'idée mais que vous oubliez totalement les citoyens et le pourquoi nous avons choisit de vivre dans cette commune et pas une autre.

Un projet d'une telle ampleur aura un impact conséquent sur la commune et ses habitants; impact qui ne semble pas faire partie de vos préoccupations.

Je vous rappelle que le viaduc de Reyers/Meiser a été démoli en 2014 et nous y sommes encore. Qu'en sera-t-il du "notre"?

Actuellement, il est déjà difficile de rentrer dans Bruxelles, qu'en sera-t-il lorsque les travaux commenceront depuis le carrefour Leonard jusqu'à Delta?

N'oubliez pas que ces chers gens viennent travailler chez nous et de ce fait contribuent à une économie globale.

A force, la population finira par fuir la capitale et les outsiders ne voudront plus y rentrer.

8

Le site en accroche Beaulieu mériterait une adaptation architecturale le moment venu: les immeubles actuels des bureaux de la CE offrent à une partie des habitants des immeubles à appartements en face (jusqu'à un niveau égal à celui des immeubles de bureaux) un écran acoustique très apprécié pour ce qui est du bruit du métro qui circule en surface à cette hauteur. De plus les allées larges qui relieraient l'avenue de Beaulieu au boulevard urbain se trouvent à la même hauteur que l'espace entre les immeubles à appartements ce qui viendrait à augmenter encore la force du vent de ce qui est déjà un couloir aspirant les raffales. Je pense non seulement aux personnes plus fragiles, mais également au claquement des séparations des terrasses dont les immeubles des numéros 2 à 8 sont pourvus.

7

6 merci de penser à la quiétude et à la sécurité des habitants et de ne pas construire le boulevard urbain en zone d'habitation mais bien en zone commerciale et de bureaux.

Merci aussi de bien réfléchir aux parkings de délestage (qui devrait être gratuit comme c'est le cas aujourd'hui).

Merci aussi de penser aux perturbations que ces travaux engendreront dans le quartier et d'éviter des situations infernales comme celle qui nous avons connu durant 3 ans sur le boulevard de la Woluwe - et qui recommence vers St Stevens Woluwe.

1 Encore une idée qui va tuer encore plus Bruxelles.

Avant de faire des inepties , il faut terminer le RER et augmenter les gares SNCB!!!!!!!!!!!!!!

Encore des idées pondus par des non Bruxellois!

10

1 Une faillite programmer pour les commerçants , engorgement mobilité , bruit, augmentation du trafic ds les quartiers .Nous ne sommes pas à la campagne mais en ville, il faut accepter les inconvénients .

8

7 Créer un parking de dissuasion sur le site du Carrefour serait plus adéquat pour permettre aux navetteurs de prendre le métro car le parking au niveau de l'Adeps sera insuffisant vu le flot de voitures entrantes sur Auderghem.

Protéger le site du Rouge-Cloître et maintenir les potagers collectifs, l'esthétique et la quiétude du lieu doit également être une priorité!

7 Créer un parking de dissuasion sur le site du Carrefour serait plus adéquat pour permettre aux navetteurs de prendre le métro car le parking au niveau de l'Adeps sera insuffisant vu le flot de voitures entrantes sur Auderghem.

Protéger le site du Rouge-Cloître et maintenir les potagers collectifs, l'esthétique et la quiétude du lieu doit également être une priorité!

Beau projet. Hâte de le voir concrétisé. Ne pas oublier d'inclure des endroits pour attacher les vélos aux alentours des écoles, des commerces et en suffisance.

Merci!

Ca supprimera des tas de places de parking et les gens iront se parquer dans les rues voisines ce qui nous empêchera, nous les riverains, de pouvoir se parquer devant chez nous !! VOUS avez déjà supprimé des places de parking avenue chaudron, ce qui nous exaspère déjà, nous forçant à tourner pour trouver une place ce qui émet plus de CO2 ! On est déjà parfois obligé d'aller se parquer sous le viaduc. Où irons-nous nous parquer si le nombre de places sera encore réduit ????

La meilleure preuve que vous vous en fichez de cet aspect c'est que vous ne posez même pas de questions dans ce formulaire sur cet aspect des choses, ni sur l'augmentation du trafic qui en résultera !!!

Vous êtes des imbéciles, des manipulateurs !!

Et il y aura donc aussi obligatoirement une augmentation du trafic dans cette zone du viaduc vu la suppression de la voie de transfert rapide qu'est le viaduc.

LA solution n'est pas du tout ce que vous proposez mais est dans la réduction drastique de la population mondiale et donc belge également !!!

Vous DEVEZ agir en organisant des campagnes de dénatalité ! CA ce sera utile !!

2 Il faudrait commencer par faire respecter et même abaisser les limitations de vitesse entre Léonard et Delta pour moins de bruit et moins de pollution. Mais sanctionner les électeurs potentiels c'est moins sexy que de dépenser des millions dans des études prospectives ...

Ensuite, la solution parking+tram est une misère: qui ira au parking et qui s'embêtera à prendre un tram qui ne conduit nulle part? Qui travaille aux Etangs Mellaerts ou au Coin du Balai ?

Enfin, la commune en profite pour toujours plus bétonner, toujours plus de bureaux (il y a déjà des milliers de m2 vides) et de juteuses opérations immobilières.

1 Ce projet aura pour effet de couper une partie de Bruxelles de son arrière-pays francophone.

D'autres projets devraient avoir la priorité. Qu'en est-il du RER ?

Il va apporter beaucoup de nuisances aux riverains, pendant les travaux d'abord et ensuite par un phénomène de diversion du trafic automobile dans les voiries aux alentours.

8

8 Zone de bureaux de Beaulieu doit rester comme aujourd'hui – millier de fonctionnaires européennes sont très bien pour les businesses avoisinants et les bâtiments sont pas super grandes – en effet plus petites que les grands l'immeubles de 15 étages a cote d'eux.

6

4 Il est vital de prolonger le métro et de parquer les voitures à hauteur de l'ADEPS voire plus haut à Jesus Eik. Le tram est une ineptie car les navetteurs seraient plus vite sur leur lieu de travail via un métro avec accès direct à Schuman et au centre en moins de 15 minutes. En tram, il faudrait faire un changement...

Je n'approuve pas la disparition des espaces de bureau et des commerces. Ils ne gênent pas pour l'instant et fournissent de la diversité et une possibilité de faire ses courses à pied sans devoir aller à la chaussée de Wavre. il n'est pas nécessaire d'augmenter le parc immobilier résidentiel (surtout pour des projets à bas couts ou logements sociaux).

5

5 N'est-il pas utopique de baser un projet d'une telle ampleur sur la SUPPOSITION d'une diminution du trafic de 50 %?

Les rues résidentielles calmes et agréables (quartier Pinoy et plus particulièrement la partie arrière de l'avenue Gustave Demey où j'habite) vont inévitablement devenir des voies de délestage dans le sens de la sortie.

Le fait de diminuer l'offre de parking, notamment au niveau du site du Carrefour, risque de peser également sur les Auderghemois.

7 La circulation automobile est déviée selon le projet du côté de la sortie métro Demey-Pinoy, non celle de la sortie Demey-parking magasin Carrefour. Or, les habitations du quartier Demey sont majoritairement bâties côté Demey-Pinoy. Il serait plus judicieux, suite à ce constat, de faire circuler les voitures côté magasin Carrefour pour moins de nuisances pour les habitants.

5 Bonjour

Avant d'empêcher les navetteurs de rentrer et de les envoyer de façon égoïste dans les communes voisines il faut :

1/ se mettre autour d'une table afin de finir ce RER

2/ empêcher de rentrer les navetteurs, sans solutions, si ce n'est que quelques pauvres places de parking bien insuffisante, va faire déménager les sociétés en dehors de Bruxelles et appauvrir encore plus Bruxelles

3/ le trafic et le parking des navetteurs dans les rues près de l'actuelle viaduc va augmenter

~~Il faut donc arrêter de faire les choses dans le désordre~~

7

Il est dommage qu'il ne soit pas possible de faire des commentaires libres sur les questions 6 et 7

Trop peu d'information à ce stade sur le développement des sites d'accroche même si la mise en place d'un parc boisé est très positif.

Habitant la rue de la vignette, je ne vois pas tout à fait comment rejoindre mon habitation à travers la logique d'une desserte locale prolongeant la voie de bus au Nord.

1

c'est chaud quand la nouvelle idée a déjà 25 ans de retard...

9

Je trouve ce projet excellent et je le soutiens tout à fait. Avec une réserve toutefois (déjà exprimée par le passé) : n'est-il pas possible d'aménager les voies de circulation du futur boulevard urbain, à hauteur de la station de métro Demey, du côté Nord plutôt que du côté Sud, c'est-à-dire du côté de l'espace occupé actuellement par le Carrefour ? En effet, le bâti principal des logements privés (quartier Pinoy et alentours) se trouve du côté Sud. J'ai entendu plusieurs habitants de ce quartier craindre d'être davantage impactés par les nuisances sonores et environnementales liées au trafic des voitures si celui-ci se fait du côté Sud, et personnellement je partage cette crainte. Je serais très reconnaissant que l'on examine en profondeur la faisabilité d'un aménagement du côté Nord et, si ce n'est pas possible, d'en expliquer clairement les raisons. Merci beaucoup !

1

Réaliser le projet, pourquoi pas!

Mais le faire en si peu de temps pour faire plaisir à un homme en fin de carrière est absurde.

Développer toutes alternatives avant de faire quoi que ce soit me paraît plus censé (augmentation de la fréquence des transports en commun, développement des lignes de transport en commun, transport en commun moins cher et interrégionaux) développement d'un parking de dissuasion AVANT d'arriver à Auderghem et plus grand que celui prévu, sérieusement, 1500places c'est peu comparé au nombre de navetteurs.

Et vouloir augmenter le nombre d'habitation sur Auderghem, principalement dans la zone Delta/Beaulieu n'est pas une mauvaise chose, mais vouloir tout remplacer pour en faire des habitations est démesuré. Il FAUT que nous gardions le côté Auderghem village ! C'est un des charmes d'Auderghem et une des raisons qui la rends aussi unique.

1

Que voulez vous faire de toutes ces personnes qui viennent travailler ou faire leur courses dans Bxl ...les faire fuir. Pour des quartiers apaisés qui finalement meurent et deviennent des quartiers dangereux ...A une époque ou soit disant tout doit aller plus vite, le plan est de tout ralentir, frustrer, manipuler...C'est la destruction de la ville pour des gens qui veulent la campagne à la ville. Je suis née à Auderghem et j'aimais Bruxelles .. pas ce qu'elle devient ni ce qu'on veut en faire ! un parc !

4 Lorsque j'ai investi à Auderghem - investi en "briques" mais aussi en matière d'énergie durable malgré les difficultés rencontrées à l'époque - , c'était pour sa qualité de village dans la ville... à proximité de grandes surfaces commerciales, des transports en communs et de lieux de verdure.

Ce projet de grande envergure et la construction d'immeubles de 4 à 10 étages voir plus du côté de Delta vont augmenter le nombre d'habitants et donc de trafic dans le quartier....il en est de même pour les espaces de bureaux : les employés vont devoir entrer et sortir pour se rendre sur leur lieu de travail....d'un coté on limite et de l'autre on augmente.....

Il faut préserver une commune à taille humaine, conviviale !

Créer des zones commerciales : que recouvre le terme zone commerciale ? Shopping center ? Commerces de proximité où les prix explosent ?

En tous cas c'est encore un risque d'une augmentation de trafic dans la commune soit parce que les gens sont attirés par l'offre proposée, soit parce qu'ils doivent se rendre ailleurs pour trouver ce qui était à

5 Je ne suis pas convaincue par le fait de supprimer les zones de bureau - avoir des quartiers mixtes où les gens peuvent à fois vivre et travailler est un bon moyen pour décarboniser la ville et de réduire le temps de transport des habitants.

1 - Aucune prise en compte du trafic véhicule entrant et sortant le matin et le soir. Avec le viaduc, c'est déjà congestionné. Sans le viaduc ce sera pire. Quelle sera l'alternative pour les personnes entrant dans Bruxelles?

- Les gens en dehors de Bruxelles vont arrêter de venir travailler?

- Impact des travaux sur les riverains. Cela va être un calvaire pendant 10-15 ans.

Les questions sont orientées et loin des considérations quotidiennes des riverains et non riverains.

9

4

3 Les questions du formulaire sont trop orientées pour la réalisation du plan actuel. Par ailleurs, le plan prévoit trop de nouvelles constructions (Les sites en accroche : Beaulieu, Delta et Demey). De manière plus réaliste, il serait tout à fait suffisant de s'en tenir au remplacement du Viaduc par un boulevard urbain, sans vouloir reconfigurer entièrement cette partie de la commune. La durée annoncée pour les travaux est, de plus, beaucoup trop longue.

8

8 Une des priorités doit être et rester la réduction des véhicules entrants à Auderghem, même avec la construction du parking de dissuasion.

Une autre priorité est de garder le caractère secondaire des rues résidentielles et de ne pas y accroître la circulation en raison des nouveaux plans de circulation. Je pense entre autres à la rue dans laquelle je vis (van der goes).

Vu l'ampleur et la durée évidentes des travaux, il faut prévoir un plan visant à limiter les nuisances de tout genre (sonore, air, circulation etc) pour les riverains, notamment dans les déviations à prévoir pendant les travaux. Ne pas engorger et polluer les rues secondaires, écoles etc avec un flot de véhicules accru. A nouveau, je pense à l'avenue van der Goes.

7

Le projet reste satisfaisant sauf la piste du tram jusqu'à l'Adeps. Initialement, la commune désirait aussi la prolongation de métro qui, de surcroît, allait permettre de desservir le quartier Transvaal. Le reste du projet est accrocheur mais la durée des travaux estimée est juste beaucoup trop longue.

1

Je pense que mes remarques précédentes résument mon opinion par rapport au sentiment de profond déséquilibre entre un désir de créer un environnement esthétique au détriment d'une vision réaliste de l'importance de la mobilité actuelle au regard de l'absence d'une véritable politique de gestion de cette mobilité qui doit être effectivement endiguée.

J'ai le sentiment que l'on veut construire un barrage pour limiter l'arrivée d'eau ... mais l'eau parviendra toujours à passer si on n'a pas pris des mesures en amont du fleuve !!!

6

1 Tenez compte de l'avis des habitants.

Nous allons être dans des travaux pendant des années.

Nos maisons vont perdre de la valeur.

Tout ça pour un projets remplis de parkings, d immeubles et de commerces... Bref pour l'argent.

8 Je regrette que le projet de PAD ne mentionne pas du tout un autre axe de circulation d'entrée de ville, habituellement très encombré et très polluant: celui des voitures qui, venant des Quatre Bras, empruntent la chaussée de Tervuren - chaussée de Wavre. Pourtant cet axe traverse bien toute la commune d'Auderghem!

2 Certains aspects du PAD sont positifs, comme une vision cohérente de l'ensemble du territoire et la mise en avant d'offres de mobilité douce.

Malheureusement, je fais partie des habitations en premier front bâti et subirai donc une augmentation du bruit routier.

Je suis également très inquiet de l'impact du PAD sur le quartier et la mobilité.

Je ne ne suis pas convaincu que l'offre des transports en communs et des autres mesures soient suffisantes pour décongestionner le futur boulevard. De plus vous ne semblez pas aborder le problème des véhicules qui vont inmanquablement se diriger vers les petites rues avoisinantes pour éviter les bouchons du boulevard.

Je suis également inquiet des possibilités de parking dans le quartier Demey/Herrmann Debroux. Tous les espaces de stationnement actuellement sous le viaduc vont disparaître et jusqu'à 506 nouveaux logements seront créés. Ce déséquilibre risque de complètement saturer les places existantes.

Je comprends que vous vouliez décourager l'utilisation de la voiture, mais saturer les places et compliquer la vie des automobilistes n'est

3

Le questionnaire est biaisé. Il 'est pas possible de commenter les questions 4 et 6, pourtant centrales dans ce projet. Les questions sont formulées de telle sorte que les réponses puissent être présentées comme un soutien au projet. Evidemment qu'anticiper la destruction du viaduc a du sens. Mais quelle est encore sa durée de vie, exactement? Et en quoi un boulevard urbain constitue-t-il une amélioration. La seule amélioration serait une diminution réelle du trafic automobile, qui ne peut se faire qu'en concertation avec les 3 Régions du pays.

Le plan est très discret aussi sur la durée des travaux. Lorsqu'on connaît l'état des finances de la Région bruxelloise, c'est le cauchemar assuré pour de très nombreuses années.

Ce projet comprend des aspects intéressants, comme la verdurisation de certains espaces, l'amélioration des transports en commun vers le centre ADEPS et la tentative de diminution du trafic entrant. Cette diminution du trafic est malheureusement complètement anéantie par l'augmentation du trafic provoquée par le développement des pôles de Demey, Beaulieu et Delta, ce qui laisse a penser que ce projet sera surtout profitable aux promoteurs immobiliers et à certaines chaînes commerciales. Par ailleurs, les solutions proposées pour compenser la destruction du viaduc en termes de trafic sont largement insuffisantes, condamnant le carrefour urbain à une congestion permanente, très loin des belles images de "situations projetées"

7

1

8

1

1

7

6

Je suis très choqué par le projet de tour à Delta (dite "bâtiment remarquable!???) Ca risque surtout d'être remarquablement moche et gigantesque.

A refuser absolument !

Ca contredit la logique d'un environnement à taille humaine (petits gabarits, boulevard urbain, espaces verts, mobilité douce).

Il me semble vraiment essentiel de revoir la place du parking de dissuasion, à situer plus près du Carrefour Léonard, plus grand aussi, pour éviter l'entrée des voitures des navetteurs dans Auderghem.

La démolition du viaduc est une bonne chose à condition que le flux de voitures entrantes soit vraiment réduit, rien ne serait pire qu'un déplacement du trafic dans les quartiers résidentiels.

Pour moi, ce projet devrait s'accompagner d'un péage urbain à l'entrée de Bruxelles.

6

Le projet PAD part d'un point de vue dépassé, càd. qu'il n'intègre pas la transformation du parc automobile (à côté de l'évolution de mobilité douce dont il tient compte) vers le "zero CO2".

L'électrification à elle seule peut impacter la qualité de l'air de façon plus significative que le PAD à condition d'avoir une politique globale, càd. de décourager l'utilisation d'engins polluants (et pas seulement les voitures). En plus, la pollution ne s'arrête pas à la barrière d'un parking.

De ce point de vue, le PAD est l'exemple type d'une solution NIMBY.

Pourquoi ne pas utiliser des normes d'émissions de CO2 plus strictes de façon à encourager soit l'utilisation de voitures plus propres, soit du transport en commun?

Pourquoi ne pas favoriser les voitures électriques (voir les mesures prises en Norvège et qui peuvent être prises au niveau d'une commune aussi.)

Enfin, nous nous opposons à la construction d'un parking au Carrefour Léonard car il déplace le problème.

6 L'enfer est pavé de bonnes intentions. Le long du viaduc ne contient que des bureaux. Je pense que l'on va créer une porte close à Bruxelles pour beaucoup de navetteur et avoir un impact sur le commerce tout ça pour satisfaire le désir de certain depuis deux décennies.

Vous parlez d'un pourcentage de co2 provenant des véhicules motorisés mais la réalité est économique. Europe propre et le reste du monde pollué.

8

8 Voir précédemment

5 C'est un plaisir esthétique et ce serait merveilleux si ça pouvait marcher. Je crains fortement que si le comportement des usagers des voitures ne change pas avec l'aide d'une alternative de transport adéquate, nous allons voir à Auderghem une augmentation du trafic dans nos rues et une augmentation de la pollution. Nous n'avons pas de pistes cyclables adéquates, qui seraient physiquement protégées des voitures, et ne pas traverser les tramways, le vélo qui serait une bonne alternative de transport reste une activité très risquée sur nos routes.

4

4

8 habitant auderghem, je trouve important de prévoir que la mobilité des habitants reste bonne. Pour cela il faut s'assurer que les personnes qui entrent et sortent de bxl aient des options valables (le parking devrait être à Overijse et en tout cas plus conséquent que ce qui est prévu), sinon la circulation locale deviendra ingérable.

9 Prévoir un accompagnement incitatif (parking gratuit les premiers mois), prévoir une application indiquant le nombre de places de parking disponibles en temps réel. Travailler avec les communes limitrophes pour limiter l'emploi de la voiture à la source. Coordonner les pistes cyclables (ex. Jesus Eik/Hermann Debroux). créer des parking vélos en nombre significatif et sécuriser les (caméras, gardes).

3

8

3

3 C'est un projet mégalomane ... qui n'apportera que nuisance sonore et de mobilité aux vrais riverains !

Danger de grand immeubles qui surchargerait les espaces et population grandissante très rapidement..

6

1 Projet beaucoup trop ambitieux qui va dénaturer complètement Auderghem. Auderghem est une commune qui veut garder son esprit village, et je ne veux pas qu'elle devienne une commune surdensifiée.

C'est un projet fait par des théoriciens non adapté à la vie réelle mais fait pour un monde utopique où tout serait beau et gentil.

Un projet qui sera profitable uniquement aux promoteurs.

Par contre un vrai projet pour la qualité de vie des Auderghemois, c'est de faire un vrai parking de dissuasion à l'entrée de Bruxelles assez grand pour contenir le nombre de véhicule réel et de fournir alors un transport commun qualitatif et quantitatif via bus ou tram. Et de continuer à garder le plus de nature possible en rajoutant des arbres dans des avenues comme Chaudron, en gardant des jardins là où il y en a, en favorisant le travail à domicile et en prônant une politique de voiture non polluante. Ça ce sont des vraies solutions pour les habitants, pour les navetteurs, pour l'écologie et pour le budget alimenté par nos impôts

1 -Sachant que le viaduc a une durée de vie limitée et qu'il faudra à terme le démonter, le PAD propose de repenser l'entrée de ville de manière globale en préparant la ville décarbonnée de demain.

Commentaire

Toute construction doit être régulièrement surveillée, entretenue, réparée, dans la constance et le sérieux, et dans des perspectives lointaines

La désaffectation du Viaduc Herrmann-Debroux n'est qu'une étape de plus qui vise à supprimer la voiture à Bruxelles à l'horizon 2035

-Avez-vous d'autres observations ou commentaires sur le projet de PAD ?

Commentaires

Pendant que vous déconstruisez Bruxelles dans les 15 ans à venir vous n'avez aucune préoccupation pour le changement de société qui

8 Je soutiens totalement le projet, mais en tant que habitant du quartier, mon souci principal est la durée des travaux en prospective. J'ai dernièrement habité vers le haut d'Ixelles et j'ai vécu des périodes interminables de travaux, déviations compliquées, erreurs qui devaient être réglée...également quand on regarde combien de temps il a fallu pour les travaux sur le boulevard de Woluwe ça fait vraiment peur. Je suis tout à fait prête à

accepter des désagréments temporaires mais Comment assurer que les travaux seront effectués de façon efficace?

9

6 Je pense que tant que le rer ne sera pas opérationnel cela risque de provoquer plus d'embarras de circulation à Auderghem et communes avoisinantes.

Le péage urbain doit être une priorité

1

1 Ce projet est une abération complète. Jamais le nombre de voitures n'a diminué dans aucune grande ville. La construction d'immeubles apportera encore plus de véhicules. Un non sens total.

1 •Quelle tristesse ! Nous allons au devant d'embouteillages sans fin et de pollutions atmosphériques conséquentes. Dans aucune ville au monde, depuis 100 ans le nombre de voitures n'a diminué, quelles que soient les mesures prises.

J'ai assisté à la mise en place de ce viaduc. A cette époque, j'habitais Etterbeek. Quelle facilité pour quitter la ville ! Ce fut magnifique. Nous allons retrouver la situation d'avant les années 1990 avec beaucoup de pollution en plus.

Merci à nos dirigeants.

8 Concerne la hauteur des bâtiments prévus sur le site du magasin Carrefour:

pour être aligné sur les bâtiments environnants, ne doivent pas dépasser 3 niveaux avec le rez de chaussé

9

8

3 J'ai très peur que pendant des années l'av. de Beaulieu sera encombrée de voitures dans les deux sens tel qu'il était déjà le cas à plusieurs reprises. C'est alors invivable!

4 500 nouveaux logements - des bâtiments d'une moyenne de 7 niveaux et UNE TOUR DE 11 NIVEAUX !!! sur un pseudo-parc (dont des dimensions réduites par 2 par rapport au projet d'origine) qui serait à l'ombre de cette tour.

je trouve cela extrêmement mauvais pour cette partie-là d'auderghem et dès lors je vais revendre ma maison.

tant qu'il est encore temps : quand les tours de 11 niveaux et autres de 7 seront sorties de terre, cette partie d'auderghem deviendra très sensiblement moins attractive pour bcp d'habitants, sans compter impayable pour bien d'autres.

pourquoi svp ne PAS tenir compte de l'étude d'incidence ???

elle n'est donc pas assez rentable à mettre en pratique ???

8 Il faudra être très vigilant sur la qualité des aménagements et éviter que la création des sites en accroches n'ait des répercussions négatives sur la qualité de vie dans les quartiers alentours. Les petites rues doivent garder des hauteurs de constructions en harmonie avec les constructions existantes et les espaces verts doivent être préservés.

9

9 Habitant avenue des Meuniers côté pair, il faut que la Région reprenne à son compte la bande de terrain de l'ancienne ligne ferroviaire 160 comprise en les jardins privatifs et l'actuel mur anti-bruit. Cette bande sans gestionnaire clairement identifié n'est pas entretenue; les arbres y sont trop grands ou sont coupés par certains. Cela permettrait une harmonisation de la hauteur des arbres pour que le soleil puisse pénétrer dans les jardins tout en évitant qu'une tempête ne les renverse comme ce fut le cas à hauteur du nr 70.

Un mur anti-bruit reste nécessaire et le site du métro devrait être protégé par des petits murets complémentaires anti-bruit pour en atténuer le bruit. Enfin, et plus globalement, des contrôles devraient être faits pour sanctionner les véhicules les plus bruyants, dont les moteurs à explosion devraient être à terme interdits.

Sans avis

Un voisin me dit que dès le 2ème arrêt de Métro après le terminus vers la ville, les rames sont pleines à craquer aux heures de pointe. Comment allez-vous absorber le flots de navetteurs déposant leur véhicule au parking stade communal/Adeps ?

Merci de prendre d'avantage en compte le confort et la protection des piétons sur la voie publique et ce dans tout Auderghem.

EX : au Rond-Point du Souverain, les piétons sont obligés de faire le tour du rond-point alors que les véhicules peuvent foncer tout droit. Pourquoi ne pas leur permettre aussi de traverser en ligne droite ? Oui, il faut trois phases de feux de circulation pourtant ces travaux ne sont pas anciens.

6

J'habite avenue du Gardon. J'ai choisi cette emplacement (en payant le prix!) en pensant à la mobilité et voulant être à proximité d'un arrêt de métro.

Or J'ai appris que l'escalier qui mène de l'avenue du Gardon au métro Beaulieu va être détruit. Je vais donc devoir faire tout un détour, alors que j'avais choisis d'avoir une proximité avec cet arrêt.

De plus l'avenue de Beaulieu allait être fermée à la circulation, ce qui fait qu'un grosse part de la circulation va passer dans l'avenue du Gardon!! Alors que c'est une petite rue résidentielle...

J'en suis très touchée et j'espère de tout coeur que ces aspects précis du PAD ne seront pas réalisés!!!!

De plus, ceci n'apparait pas dans le plan!! Donc une série dh'habitants ne réalisent pas les conséquences des travaux sur leur environnement direct!

7

Le flux aux heures de pointe va quand même poser problème, se référer au seul parking de dissuasion souterrain dont toutes les voitures devront sortir en même temps me semble vraiment accidentogène, voir blocage général de toute circulation.

Quid aussi du flux de voitures qui ne pouvant pénétrer par Auderghem va encombrer les autres accès et petites rues généralement paisibles dans les communes avoisinantes.

La région flamande et les communes avoisinantes vont se défendre et empêcher tout le trafic parasite, d'où énervement garanti à tous niveaux, accidents, fuite des habitants vers la Flandre ou la Wallonie.

1

Nous ne sommes pas assez informés sur les détails, et c'est ça qui compte. Par exemple, est-ce que l'avenue des Frères Goemaere (qui n'apparaît pas dans la liste de vos rues, à moins que ça ne soit pas par ordre alphabétique, il semble que là aussi il y ait le chaos) restera inaccessible depuis le "boulevard urbain" ?

Par ailleurs, ça n'a aucun sens de détruire le viaduc AVANT d'avoir une véritable offre à proposer. ça va être le chaos total, et se sont les riverains du viaduc qui vont en pâtir, évidemment pas les décideurs.

Surtout, ce que le plan ne dit pas, c'est qu'il y aura plus d'habitants, plus de bureaux, et donc que les nouvelles places de parking ne feront même pas couvrir les nouveaux besoins.

Comme d'habitude, de la manipulation et de la poudre aux yeux.

6

Auderghem devrait profiter de l'occasion pour repenser la ville de demain et créer des espaces conviviales où il fait bon vivre dans le respect de la nature et l'environnement.

8

Quel est le timing prévu pour:

- la destruction du viaduct?

- la réalisation des différents chantiers?

3 Ce plan, certes réfléchi, est purement d'inspiration ECOLO, les mêmes dogmes, mobilité douce, piste cyclables, etc. Une chose semble oubliée: Bruxelles est-elle destinée à être un dortoir ou y aura-t-il encore une activité économique? Les activités économiques fuiront car l'accès deviendra de +en+ compliqué. Les habitants qui resteront devront faire les trajets en sens inverse pour accéder aux activités économiques qui se seront re-logées en extérieur par la force des choses. Qu'aura-t-on gagné? Perte de recettes communales. Une pagaille monstrueuse pendant et après les travaux.

Qu'il faille démonter le viaduc à terme peut-être, il faudra en refaire un plus large, ce viaduc en été construit il y a belle lurette, depuis le trafic a doublé, triplé ou quadruplé et le projet propose de resserrer les accès. Où est la logique? Si on doit parquer son véhicule à l'entrée d'Auderghem pour se rendre au centre ville, je peux vous assurer qu'on visitera Louvain la Neuve, Namur ou Waterloo. Il devient impossible de circuler en ville, chaque semaine voit des avenues réduites d'une bande pour stationnement des Vélib, allée bus, cycliste, taxi où 85% du temps il n'y a pas de véhicule prioritaire qui y circule! Et on s'étonne des nombreux embouteillages. Une ville réservée aux loisirs, aux promeneurs, cela n'existe pas encore, réduire la pollution en supprimant les véhicules ça c'est réducteur, sauf dans la bible VERTE. Y aura-t-il encore une économie à Bruxelles, selon la réponse ce plan devra être re-pensé!

Sans avis Site Carrefour. La hauteur des bâtiments prévus du côté rue de la Vignette est beaucoup trop élevée; cela nuira fortement à la lumière arrivant aux habitations qui bordent le site. La distance prévue par rapport à nos terrains est trop faible (27m minimum) (nombres pairs rue de la vignette). Les espaces verts prévus devraient être plus larges pour permettre une réelle "verdurisation" de la zone. L'initiative citoyenne "quartier durable" des Jardins de la Vignette devrait être encouragée à perdurer, sans réduire sa surface actuelle. Au contraire, ce genre d'initiative, typiquement, devrait être répliqué ailleurs; cela apporte non seulement du lien entre voisins, mais aussi des produits sains, et un partage de savoir-faire... bref un gage de qualité de vie justement visé dans les objectifs affichés du PAD...

2

7

7

8 Je suis pour une diminution drastique des voitures, ainsi que mes deux garçons (15 ans et 12 ans), pour plus d'espaces verts, plus de pistes cyclables. Donc je trouve dans son ensemble le projet ambitieux et très chouette (si j'ai bien lu ;-)). Quand on sait la lenteur des chantiers et que vous parlez de 10 ou 20 ans, je désespère par contre de voir un jour ce projet fini (j'ai 43 ans). D'autant que le soumettre à une enquête publique va encore ralentir la procédure. J'imagine très bien les opposants de tous poils, mais allez-y, travaillez, soyez ambitieux : notre ville en a besoin.

5 Je suis sidéré par le projet "commercial/habitation" énorme, haut, du béton avec un pseudo parc/vert partiellement dans l'ombre de bâtiments avec cerise sur le gâteau un building comme point d'orientation!!!

Avant on avait à Auderghem un viaduc et une place communal bidon, et là on veut faire un centre commercial déguisé en logement avec une nouvelle place entourée de béton en mettant du vert autour pour faire passer la pilule.

Démonter le viaduc OK, réduire les voitures OK, rendre Auderghem son côté village OK, place à la mobilité douce OK.

Pour cela les places de parking de dissuasion me semble nettement insuffisantes et vouloir faire un centre COMMUNAL en béton me semble à l'encontre de la vision des habitants et j'espère de nos dirigeants communaux .

Bien à vous.

Cornelis jacques

5 Oui j'ai beaucoup des questions car l'idée me semble bien à priori, mais si les construction nouvelles consistent à construite des bâtiments de plus que 2 ou 3 étages, ceci n'est pas du tout dans l'esprit de PAD que vous voulez faire.

Aussi, je ne comprends pas comment on peut changer des législations en vigueur dans la domaine des constructions, pour faire plaisir aux immobiliers et de faciliter leur construction au dessus des construction privé? Le système PAD à l'air d'avoir sa propre facilité des construire comme ils veulent en ajoutant ce qu'il veulent?

5 Oui j'ai beaucoup des questions car l'idée me semble bien à priori, mais si les construction nouvelles consistent à construite des bâtiments de plus que 2 ou 3 étages, ceci n'est pas du tout dans l'esprit de PAD que vous voulez faire.

Aussi, je ne comprends pas comment on peut changer des législations en vigueur dans la domaine des constructions, pour faire plaisir aux immobiliers et de faciliter leur construction au dessus des construction privé? Le système PAD à l'air d'avoir sa propre facilité des construire comme ils veulent en ajoutant ce qu'il veulent?

5 Oui j'ai beaucoup des questions car l'idée me semble bien à priori, mais si les construction nouvelles consistent à construite des bâtiments de plus que 2 ou 3 étages, ceci n'est pas du tout dans l'esprit de PAD que vous voulez faire.

Aussi, je ne comprends pas comment on peut changer des législations en vigueur dans la domaine des constructions, pour faire plaisir aux immobiliers et de faciliter leur construction au dessus des construction privé? Le système PAD à l'air d'avoir sa propre facilité des construire comme ils veulent en ajoutant ce qu'il veulent?

5 Oui j'ai beaucoup des questions car l'idée me semble bien à priori, mais si les construction nouvelles consistent à construire des bâtiments de plus que 2 ou 3 étages, ceci n'est pas du tout dans l'esprit de PAD que vous voulez faire.

Aussi, je ne comprends pas comment on peut changer des législations en vigueur dans le domaine des constructions, pour faire plaisir aux immobiliers et de faciliter leur construction au dessus des constructions privées? Le système PAD à l'air d'avoir sa propre facilité de construire comme ils veulent en ajoutant ce qu'ils veulent?

5 Oui j'ai beaucoup des questions car l'idée me semble bien à priori, mais si les constructions nouvelles consistent à construire des bâtiments de plus que 2 ou 3 étages, ceci n'est pas du tout dans l'esprit de PAD que vous voulez faire.

Aussi, je ne comprends pas comment on peut changer des législations en vigueur dans le domaine des constructions, pour faire plaisir aux immobiliers et de faciliter leur construction au dessus des constructions privées? Le système PAD à l'air d'avoir sa propre facilité de construire comme ils veulent en ajoutant ce qu'ils veulent?

4 - les constructions sur le site actuel de Carrefour seront probablement très élevées, trop élevées, créant une gêne pour les habitants de la rue de la Vignette.

-Comme des parkings souterrains sous la dalle de Carrefour sont exclus (argile hypsésienne, zone inondable et donc instable) les parkings de surface prendront pas mal de place et pour atteindre les 500 logements il faudrait construire des immeubles bien trop élevés, ce qui n'est pas acceptable.

2

5 Il me semble qu'il manque beaucoup d'analyses et d'études d'impact. Quel chemin vont utiliser les voitures pendant les travaux ? Quel sera l'impact sur les riverains ? Où vont les navetteurs après avoir garé leur voiture ? L'impact de la coupure de la ligne de tram sur les utilisateurs actuels ? ... De jolis dessins, de belles idées, mais pas ou très peu basé sur de vraies études (avant, pendant et après les travaux).

ET SURTOUT PAS DE TRAVAUX DE NUIT !!!!

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie du quartier, il ne serait pas envisageable que ce soit au détriment de celle-ci durant les travaux ! Les riverains d'abord, les navetteurs et les voitures ensuite.

1 L'avis des citoyens n'a jamais été demandé et c'est pourtant eux qui seront pris en otage durant les travaux.

Faire des 'sessions d'informations' en pleine journée n'est pas accessible pour les gens qui travaillent. Et encore faut-il être au courant...

7 Le site Carrefour est prévu beaucoup trop dense et trop haut.

Le parc va être à l'ombre des bâtiments. La largeur de 27 m minimum devrait être de minimum 50 m. Les gabarits le long du parc devraient être de maximum 15 m de haut depuis le sol existant. Les bâtiments les plus haut devraient se trouver du côté du magasin carrefour actuel. le repère paysager de 11 niveaux devrait se trouver dans l'îlot le plus loin du parc.

Pour les nouveaux logements, il est impératif de prévoir des écoles et crèches supplémentaire.

Le fait qu'il est permis dans le PAD de pouvoir dépasser les hauteurs de bâtiments imposées avec enquête publique devrait être supprimé du PAD.

La rue de la Vignette va devenir le trajet le plus court entre le quartier des Pêcheries et l'entrée des parkings du site Carrefour. Il va donc y avoir beaucoup plus de passage automobile dans la rue. Il faudrait au minimum que la rue devienne locale.

6 La zone d'accroche du carrefour est à revoir au niveau des gabarits et de la densification du site malgré le parc urbain. Ne pas négliger l'orientation du site et permettre au parc de bénéficier d'un ensoleillement en toutes saisons. Revoir l'implantation des constructions. Supprimer le gabarit R+10 qui doit servir de repère visuel, c'est une aberration si on prend en considération les gabarits actuels dans le quartier.

Importance de maintenir le jardin partagé de la rue de la Vignette.

Il serait peut-être aussi intéressant de prévoir de nouveaux équipements tels que crèche, école, halte garderie, loisirs, culturelimiter les affectations à du logement et des commerces est dommage. l'offre de logements sur la commune est déjà énorme pourquoi densifier si fort ce site? cela va devenir invivable pour les riverains et considérablement augmenter la circulation ce qui est à l'opposé du but rechercher par le PAD : améliorer la qualité de vie.

1 Ce projet devrait être abandonné au plus vite, il est évident que nous courrons à la catastrophe à tous points de vues et c'est bien dommage car la commune d'Auderghem était un endroit où il faisait bon vivre jusqu'à maintenant!

5 La suppression du Viaduc et sa transformation sont une excellente chose, que nous ne pouvons qu'approuver. Par contre, nous sommes très inquiets des énormes projets immobiliers inclus dans le PAD et dont on parle assez peu: 500 logements sur le site DEMEY, soit une pression démographique bien trop importante (crèches? écoles? parkings pour ces 500 appartements?? déplacements incessants et trop importants dans la zone avec sans doute encombrement des rues aux alentours.. et gabarits des immeubles bien trop élevés par rapport au bâti existant dans la zone Demey. Cet aspect du plan nous inquiète, comme le sort qui sera réservé au potager collectifs Les jardins de la Vignette...

Je suis entièrement pour rendre mon quartier plus vert mais j'ai plutôt l'impression que ce projet pourrait être qualifié de "greenwashing". On nous le vend comme vert et rentrant dans l'objectif de diminuer les émissions carbone et de désengorger Auderghem des voitures mais j'y vois énormément de contradictions. Je vais commencer par discuter du projet en général et ensuite expliquer mon avis concernant le site en accroche de Demey, qui constitue mon quartier.

La destruction du viaduc Herrmann-Debroux est une nécessité, la vétusté et son caractère peu esthétique nuisent au paysage et à la sécurité des individus qui vivent à proximité ou qui y passent régulièrement. Le fait d'y rattacher un projet permettant de repenser l'entrée dans Auderghem est une bonne idée. Néanmoins, un premier problème se pose. Un parking de dissuasion de seulement entre 800 et 1500 places est beaucoup trop petit connaissant les projets mis en place pour changer Delta et Demey (enlever le parking et construire des logements), deux lieux où de nombreux navetteurs laissent leur voiture pour prendre le métro. Si nous ne sommes même pas capables d'assurer que tout le monde puisse déposer sa voiture pour prendre les transports en commun (le prolongement de la ligne de métro serait d'ailleurs beaucoup plus efficace que le tram) avant de rentrer dans Auderghem, la suite ne vaut même pas la peine d'être réaménagé et l'objectif de désengorger l'entrée d'Auderghem devient

6 J'adhère pleinement à la vision du boulevard urbain. Je la trouve audacieuse et moderne. Par contre, je suis en désaccord total avec le volet immobilier du PAD, en particulier pour le site en accroche "Demey". Celui-ci est

- en désaccord avec le RRU (par exemple sur le respect des bâtis existants pour les gabarits),
- en désaccord avec le volet stratégique du PAD (par exemple "améliorer la qualité de vue et réduire le trafic),
- en désaccord avec le RIE (par exemple sur la hauteur des gabarits),
- impact négativement et fondamentalement les riverains (par exemple, perte de vue/perspective, de lumière, densification du trafic, hausse de la pollution)
- établis sur des hypothèses erronées (par exemples sur le nombre de véhicules entrants).

==> NON aux immeubles sur le parking du Carrefour!

8 Pour accroche du Carrefour une étude devrait être réalisée car en sortie coter av Demey cela est très dangereux suite au deux voie la sortie d ring et l'avenue Demey

6 Beaucoup de belles intentions, mais la densification de l'habitat qu'il va apporter va à l'encontre des objectifs de réduction des émissions et de pollution. Je regrette aussi qu'il ne soit pas plus ambitieux en création d'espaces verts. Par exemple, il propose de créer un parc le long des jardins de la vignette, mais avec une largeur max de 27m - il faudrait plus du double pour pouvoir appeler ça un parc.

Je note aussi que la commune va demander la réduction des gabarits des immeubles les plus élevés en fonction des gabarits avoisinants. Je suis très attaché à cela, pour les immeubles qui longeront le nouveau parc le long des jardins de la Vignette, un maximum de 15m semblerait déjà disproportionné par rapport au bâti existant et surtout par rapport à celui de la rue de la Vignette

Le projet du PAD est complexe (trois volets et le rapport RIE = plus de 2000 pages). En tant que riverains directement concernés et impactés, nous avons eu deux mois pour remettre notre avis sachant que nous n'avons pas été consultés au préalable sur nos besoins et/ou notre vision. Cela pose question par rapport à l'importance accordée aux enjeux de démocratie par la Région.

Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Cependant, je pense qu'une série de choix immobiliers, notamment concernant les « sites en accroche », sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie dans les quartiers, sortir du monofonctionnel, améliorer la mobilité locale...). Les gabarits des constructions prévues, notamment sur le site DEMEY sont beaucoup trop hauts et ne respectent pas le bâti existant ni l'esprit des prescriptions urbanistiques en vigueur (RRU pex). La sur-densification du site risque d'entraîner des problèmes de mobilité (comme mentionné dans le RIE qui prévoit une augmentation des déplacements en voiture de plus de 67% aux heures de pointe). Par ailleurs, la prescription générale 5, §2 permet

~~des dénivellements de hauteur, ce qui ne garantit dans nullement le~~

3 Concernant la durée de l'enquête publique (2 mois) : ce délai (légal) est bien trop courte pour que le citoyen « normal » puisse parcourir l'ensemble des documents (PAD de 264 pages, RIE de 1795 pages) et se forger une opinion.

Concernant la concertation avec les habitants : "Des sessions de workshops ont été tenues sur les différents sites en accroches avec l'ensemble des acteurs publics et privés concernés par leur réaménagement [...] Ces workshops ont été précédés de rencontres bilatérales avec les différents acteurs» [PAD, page 20].

Comme acteurs privés, seuls sont listés des sociétés privées (Cofinimmo, AG Real Estae, Thomas & Piron...). Le PAD semble taillé sur mesure pour ceux-ci, et non pour les habitants ; ceux-ci n'ont été informés qu'ultérieurement, mais n'ont pas pris part à l'élaboration du PAD lui-même.

10 Concernant la hauteur des bâtiments, le PAD exprime la hauteur impatient que cela commence.

6 tout le projet est fondé sur une estimation d'une réduction du nombre de navetteurs entrants dont vous n'avez absolument pas la certitude (pas interrogé les BW ; trop de voitures salaires !!!!)

Problématique des sites en accroche

5

9

8

5 Bien étalonner les travaux (ne pas mettre la charrue avant les boeufs)

Préserver l'ilôt "Gardon-Ablettes-Tanche et Barbeau" et le remettre en circulation LOCALE comme initialement.

Bcp de piétons prennent l'escalier en haut de l'avenue Beaulieu: enfants de l'école communale de la Clairère, de l'école japonnaise, enfants qui se rendent à la piscine, toutes les personnes qui se rendent au métro Beaulieu!

Les employés des communautés européennes adorent notre quartier, c'est tellement mieux qu'en ville!!! (air de meilleur qualité, vert...)

5 Bien étalonner les travaux (ne pas mettre la charrue avant les boeufs)

Préserver l'ilôt "Gardon-Ablettes-Tanche et Barbeau" et le remettre en circulation LOCALE comme initialement.

Bcp de piétons prennent l'escalier en haut de l'avenue Beaulieu: enfants de l'école communale de la Clairère, de l'école japonnaise, enfants qui se rendent à la piscine, toutes les personnes qui se rendent au métro Beaulieu!

Les employés des communautés européennes adorent notre quartier, c'est tellement mieux qu'en ville!!! (air de meilleur qualité, vert...)

7

6

6 Le projet semble tres tentant mais deux points me semblent négligés:

- le parking de dissuasion est largement dérisoire ; 800 à 1500 places ne permettront pas d'endiguer le trafic entrant; si ce même trafic est maintenu, mieux vaut alors garder le viaduc; un tel projet suppose une vraie réponse au problème des navetteurs (RER? Capacité de parking quadruplée?)

- y a-t-il une étude sur les besoins réels en logements? Il y a déjà énormément d'immeubles récents, ne va-t-il pas y avoir une sur-offre ? Et donc une dévaluation des logements existants?

Merci pour cette consultation

5 Les places de parking 800 à 1500 (c'est 800 ou 1500?) , on se moque de qui ? si on veut réussir notre ville futur il faut donner des alternatives réelles aux gens.

Augmenter le nombre d'habitant de 3.500 personnes et donc des véhicules qui vont avec, va t'il faciliter la mobilité dans notre commune ?

Le site du carrefour ne semble pas répondre à une demande de cohésion sociale, de rassemblement mais plutôt à un " bétonnage", à la construction de batiments trop élevés. Le tout camouflé derrière une soi disant verdurisation . Il ne faudrait à mon avis pas dépasser les 5 étages.

Et que dire de ce projet de construction d'une

Tour ! Nous n'avons pas besoin de ça!

6

3 Il faudrait premièrement permettre aux citoyens de s'exprimer sur tous les points. Plusieurs questions dans ce document ne le prévoient pas.

Ex. Question 4 : je ne pense pas que l'objectif visé par le PAD soit essentiellement orienté sur une réduction des émissions de CO2.

1°/ les travaux vont en générer un paquet

2°/ une série d'habitants d'Auderghem vont devoir rouler plusieurs minutes supplémentaires pour pouvoir rentrer chez eux, d'où émissions de CO2

Beaucoup d'habitant d'Auderghem ne sont d'ailleurs pas pour la disparition du Viaduc, que du contraire.

3°/ la création de tas de logements supplémentaires à Auderghem, va également généré une hausse considérable des émissions de CO2

4°/ je ne suis pas convaincu que le PAD va déboucher sur une réduction des émissions de CO2 car il n'y a pas assez d'alternatives pour entrer dans le sud de Bxl. Le trafic sera ralenti, donc pollution.

-> ce que vous gagnez d'un côté, vous le perdez de l'autre

Concernant la hauteur des bâtiments, le PAD exprime la hauteur maximale des bâtiments à construire en niveaux (à l'exception de la tour Triomphe). Cette notion de niveau est vague [voir RIE page 928/1024].

En conséquence, dans l'ensemble du PAD les hauteurs maximales doivent être exprimées en mètres.

Concernant la hauteur des bâtiments, le PAD prévoit la possibilité de déroger à lui-même : « [...] dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis [...] » (PAD, page 240, PG 5, §2). Cette possibilité annule en quelque sorte l'ensemble des hauteurs maximales autorisées [voir aussi RIE, page 922/1024].

En conséquence, le second paragraphe de la PG 5 (PAD, page 240) doit être supprimé.

A l'attention du collège des
Bourgmestre et Echevins
de la commune d'Auderghem

Salle d'Escalade NEW ROCK
Chaussée de Watermael, 136
1160 Auderghem

Auderghem, le 22 novembre 2019

7

Dans le cadre du développement du site Carrefour, il est primordial de rabaisser la hauteur des bâtiments afin d'éviter que la zone du parc prévue entre les bâtiments et le fond des jardins des immeubles rue de la Vignette soit trop ombragée ce qui rendrait cette zone paysagère peu attractive et ne permettrait pas un développement des plantations optimum.

Pour ce faire, il y a lieu (outre la diminution de hauteur des immeubles) d'élargir la profondeur de ce parc à minimum 50m.

D'autre part, la construction de l'immeuble de 11 étages prévu comme "repère paysager" devrait être refusée car celui-ci déséquilibrerait et dénaturerait l'ensemble du site outre son ombre portée qui serait également néfaste; je ne vois pas la nécessité d'un tel repère par ailleurs.

En ce qui concerne le jardin collectif rue de la Vignette, celui-ci doit être conservé dans son ensemble car outre le fait qu'il représente une zone verte complémentaire, il est un lieu de convivialité entre les personnes et un lien important entre celles-ci.

PS : Je désire également attirer l'attention de la Commune et des promoteurs de ce projet que la superficie de la zone de l'étang (à l'arrière du Brice actuel) n'est pas correcte et ombragée sur le fond des

5

Les zones vertes prévues sont trop petites et à l'ombre à cause de la hauteur des nouveaux bâtiments.

Respecter un plan urbain à l'échelle humaine, ne pas construire des tours mais des petits immeubles. Maximum Rez + 4.

7

2

Je regrette que le PAD Herrman Debroux soit un mélange de projet de MOBILITE et d' IMMOBILIER. Le développement des sites en accroche par des gros promoteurs privés n'a rien à voir dans un PAD qui devrait être accés essentiellement sur la mobilité

Néanmoins, mes observations portent essentiellement sur le développement du site Demey:

Concernant la hauteur des bâtiments, le PAD exprime la hauteur maximale des bâtiments à construire en niveaux (à l'exception de la tour Triomphe). Cette notion de niveau est vague [voir RIE page 928/1024].

En conséquence, je souhaite que les hauteurs maximales soient exprimées en mètres.

2

Le projet de mobilité est un projet porté par la commune ET les habitants ... ils est bien dommage qu'on aie joint projet de MOBILITE avec ces gigantesques projets d'IMMOBILIER sur terrains privés avec des promoteurs privés et qui dérogent aux règlements urbanistiques.

Le temps pour analyser correctement le projet est bien trop court. La plupart des habitants que je croise n'ont même aucune idée des sites en accroche. Aucune affiche rouge ds les rues afin d'alerter les habitants.

Mes commentaires se portent sur le site Demey en accroche principalement:

COMMENTAIRES CONCERNANT LE SITE DEMEY

1. Bon à naviger

J'habite à Aduerghem, avenue de la houlette et emprunte tous les jours l'E411 vers Wavre (tronçon ADEPS/Chaussée de Wavre et tronçon Souverain Demey) (Bruxelles vers Wavre le matin et Wavre vers Bruxelles le soir).

Je suis fortement inquiet de la qualité de la circulation sur ces axes empruntés au quotidien.

Je comprends l'intérêt de limiter la circulation, mais ce projet entraîne pour moi une crainte d'embouteillages continus sur ces tronçons non existants auparavant. Je ne pense pas que les parking vont limiter le nombre de voitures pour les gens comme moi rentrant chez eux à Bruxelles / Auderghem.

Ainsi, je vois une restructuration, moins de voies et autant de voitures donc embouteillages.

De plus, il envisage une longue durée de travaux et dans ce

Je comprends pertinemment bien l'idée de vouloir aménager ce secteur et de diminuer l'entrée des voitures. Mais pour cela, il faut qu'il y ait des alternatives convenables avant de juste faire disparaître le Viaduc. Un parking de dissuasion gratuit me semble NECESSAIRE si vous voulez que le parc automobile diminue à Auderghem. Une meilleure offre STIB semble aussi obligatoire (meilleur horaire pour le bus 72 qui va jusqu'à l'ADEPS).

Je pense aussi que le réaménagement vert du quartier Hermann-Debroux n'est pas nécessaire car il y a déjà les parc Tenreuken et Séný juste à côté, et la forêt de Soignes n'est pas loin.

Le projet du PAD est complexe (trois volets et le rapport RIE = plus de 2000 pages). En tant que riverains directement concernés et impactés, nous avons eu deux mois pour remettre notre avis sachant que nous n'avons pas été consultés au préalable sur nos besoins et/ou notre vision. Cela pose question par rapport à l'importance accordée aux enjeux de démocratie par la Région.

Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Cependant, je pense qu'une série de choix immobiliers, notamment concernant les « sites en accroche », sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie dans les quartiers, sortir du monofonctionnel, améliorer la mobilité locale...). Les gabarits des constructions prévues, notamment sur le site DEMEY sont beaucoup trop hauts et ne respectent pas l'esprit des prescriptions urbanistiques en vigueur (RRU pex). La sur-densification du site risque d'entraîner des problèmes de mobilité (comme

1) il n'est pas prévu de place de parking le long du boulevard urbain, c'est un manquement

2) vu le nombre de place de parking actuel dans les points stratégiques de la commune et de la suppression d'un certain nombre, je pense qu'il n'y aura pas assez de place de parking dans l'ensemble de la commune, malgré la volonté de réduire le nombre de voiture.

3) les logements vont amener plus de familles dans la communes, donc aussi plus de voitures qu'actuellement.

4) je n'ai pas lu l'ensemble détaillé du projet, mais je me pose la question quant à la politique d'emplacement et de stationnement dans l'ensemble de la commune. Quid des zones riverains/zones bleues..

5) Merci de veiller à ne pas pénaliser les habitants de la commune dans ce projet

6) il est d'une importance capitale de prolonger le métro, et non pas de prolonger la ligne de tram. Une personne travaillant dans le centre de Bxl devrait pouvoir arriver à son travail avec un minimum de changement de transport (voiture/parking de dissuasion/métro et éventuellement un autre changement de métro/tram). Donc la

~~meilleure solution est de prolonger la ligne de métro jusqu'au parking~~

1 À la question 6, je trouve dommage que vous ayez assorti l'option "c'est une mauvaise idée" de "ces sites devraient rester en l'état" car repenser la ville reste nécessaire. Malheureusement, tous les objectifs définis sur la qualité de vie, la mobilité, l'écologie ou la dynamique de la ville sont bafoués par les solutions proposées qui ne feront qu'aggraver la situation actuelle. Si les navetteurs, qui demeurent pourtant des acteurs économiques importants et qui bien souvent n'ont aucune autre possibilité que de prendre leur voiture, peuvent être ennuyés par ce projet, les principaux impactés seront les Auderghemois. La suppression des parkings existants entraînera à coup sûr une dispersion dans tous les quartiers environnants, au point d'asphyxier la possibilité qu'ont les habitants de se déplacer. Et ceci impliquera la destruction du tissu social avec l'intensification du commerce en ligne et la disparition des commerces traditionnels, faute d'accessibilité, comme c'est déjà le cas pour les commerces de la chaussée de Wavre où la plupart des magasins ont disparu. Un volet non abordé ici concerne aussi la faune de la forêt qui s'aventurera sur ce boulevard devenu perméable alors qu'actuellement le viaduc empêche toute intrusion. La construction d'un écoduc ne concernera pas les micromammifères et les amphibiens.

5 1) Avant de se lancer dans de grands travaux, il faut évaluer (par enquête publique auprès de tous les usagers) une transformation similaire: la transformation du viaduc Reyers en boulevard urbain (y compris entrée/sortie E40). Cette situation est beaucoup plus proche que celle du Boulevard de la Woluwe.

2) Pour que les parkings de dissuasion soient efficaces, il faut qu'ils contiennent suffisamment de places. 800 à 1500, c'est fort peu, quand on voit le nombre de voitures garées sous le viaduc Herrmann-Debroux + le parking Delta plus que plein. Il faudrait prévoir beaucoup plus grand.

6 1) qu'en est-il des conséquences des travaux de démolition du viaduc ? bruits, poussières, tremblements ?

2) qu'en est-il de la politique de circulation dans la commune ?

3) que prévoyez-vous pour que les voitures extérieures ne viennent pas circuler dans les rues transversales du boulevard urbain ?

2 Le PAD tel que présenté ici me paraît rater l'objectif prioritaire de réduire le nombre énorme de voitures qui pénètrent à Bxl par le viaduc.

Il y a des priorités à respecter. Cela n'apparaît pas dans le PAD qui éparpille ses objectifs dans trop de directions. Il y a UN objectif prioritaire: je le cite ci-dessus.

7 Importance de conserver le gabarit des immeubles voisins. Bel exemple par rapport au projet Moulin à Papier où il a fallu mettre une forte pression sur le promoteur pour qu'il revienne à la baisse d'un étage son projet.

Comment éviter que la pression automobile ne se répercute sur d'autres portes d'entrée de Bruxelles? Déplacement du problème? Comment cet élément est-il pris en compte?

L'entretien des nouvelles pistes cyclables est-elle envisagé? Feuilles? Déneigement?

Merci pour l'enquête.

J'appuie la démarche du collectif PAD Beton, que l'on peut résumer comme suit :

Le projet du PAD est complexe (trois volets et le rapport RIE = plus de 2000 pages). En tant que fils de riverains directement concerné et impacté, nous avons eu deux mois pour remettre notre avis sachant que nous n'avons pas été consultés au préalable sur nos besoins et/ou notre vision. Cela pose question par rapport à l'importance accordée aux enjeux de démocratie par la Région.

Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Cependant, je pense qu'une série de choix immobiliers, notamment concernant les « sites en accroche », sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie

La destruction du viaduc et la limitation du flux de voitures est pour moi évidemment une condition sine qua non à l'amélioration de la qualité de vie des auderghemois tant sur le plan de la qualité de l'air que sur le plan du confort des usagers faibles sans cesse tourmentés par les conducteurs arrogants et parfois même vindicatifs.

Par contre il est très dommage d'autoriser la construction d'un ensemble d'immeubles parfois de plus de 10 étages qui vont barrer la vue, faire de l'ombre au parc prévu pour remplacer le parking de l'actuel Carrefour. En plus la destruction ou la réduction de l'actuel jardin de la vignette qui est fédérateur de liens sociaux intergénérationnels serait vraiment une erreur à mon sens.

Pour ce qui est de l'aménagement du Carrefour.

- Le projet est en désaccord avec les prescriptions du RRU en ce qui concerne les gabarits.

- le projet contredit le volet stratégique du PAD (en ce qui concerne la réduction du trafic et de la qualité de la vue des immeubles bordant le site Carrefour.

- En désaccord également avec le RIE pour ce qui concerne les gabarits des immeubles prévus. Ce qui impactera la vue et la perspective, des riverains; la lumière (ombre dans le parc prévu au nord des bâtiments), la densification du trafic due à la suppression du parking du Carrefour, hausse de la pollution suite à l'augmentation de voitures des nouveaux habitants.

En ce qui concerne l'allégation qu'un ouvrage d'art a une durée de vie limitée dans le temps, il est faux de dire qu'il doit être détruit à terme. Pensons à l'historique du Pont du Gard, au Pont Eiffel sur le Duro au Portugal, au pont suspendu du Golden Gate à San Francisco...

Le viaduc Debroux fut construit pour désencombrer Auderghem du trafic traversant en provenance du Brabant Wallon, vers les emplois à Bruxelles pour la partie des liaisons "domicile-travail" mal desservie.

L'idée d'un quartier sans Viaduct est très jolie et la nouvelle ligne de Tram à ADEPS sera certainement très utile. Ayant lu l'analyse d'impact, je ne suis pas sûre que le P&R et les transports en commun vont être suffisantes pour éviter des embouteillages importants sur le Boulevard de Souverain et la Chaussée de Wavre (avec un impact en terme d'effets sonores et qualité d'air). Il serait peut-être mieux, dans un premier pas, d'introduire un système de péage urbain pour réduire le trafic et de démolir le Viaduct dans un deuxième pas, une fois qu'il y aura déjà moins de trafic.

La présence de Carrefour et Brico dans notre quartier, aujourd'hui, nous aide à éviter un nombre important des trajets en voiture qu'on devrait faire si cette offre n'existerait pas sur place. La pollution de sol et les effets sur le niveau d'eau devraient être traités de manière très sensible en cas de nouvelles constructions. Cela étant dit, un réaménagement de la place pourrait être joli. Une place communale serait utile, mais devrait être séparée de manière effective du trafic du Boulevard du Souverain.

5

Q1: Un ouvrage d'art n'a pas nécessairement une vie limitée et ni l'obligation d'être détruit. Il existe beaucoup de ponts qui sont très vieux et qui sont toujours en fonctionnement (le Pont Neuf à Paris est un bel exemple de pérennité). Le viaduc a servi dans le temps à canaliser le flux des voitures venant du sud de Bruxelles. Tant que d'autres moyens de transports efficaces ne seront pas terminés pour amener les navetteurs vers leur travail à Bruxelles, il est illusoire de croire qu'on va régler le problème de saturation, au contraire on va créer un bouchon supplémentaire à l'entrée de notre commune qui nous ramènera à la situation des années en arrière avant la construction du viaduc.

Q 4: (Complément question 1) Concernant les voitures en ville: empêcher les voitures d'entrer en ville risque de tuer le commerce. L'exemple du centre ville n'est pas très concluante de ce point de vue.

Q6: Il y a beaucoup d'incertitudes dans le projet d'aménagement du site Carrefour: le respect des gabarits par rapport aux bâtiments existants ne correspond pas au RRU et au RIE, il impactera la vue, la perspective des riverains; le nombre de logements prévus impactera également la quantité de véhicules, où garer ces derniers si le parking du Carrefour est supprimé? Qu'en sera-t-il de la pollution

8

1- Attention à l'approche architecturale et urbanistique des projets immobiliers pour ne pas créer une atmosphère de grands immeubles mono-blocs mais plutôt privilégier une approche modulée moyenne et basse hauteur pour garder une échelle de quartier humain pour le cœur de la commune .

2 - prendre en compte le projet citoyen des « jardins de la Vignette » qui offre une belle solution de cohésion sociale de quartier intergénérationnel et durable soutenu par l'IBGE. Il pourrait même prendre de l'importance et apporter une plus-value au projet du PAD pour intégrer les nouveaux habitants!

8

6 Le projet du PAD est complexe (trois volets et le rapport RIE = plus de 2000 pages). En tant que riverains directement concernés et impactés, nous avons eu deux mois pour remettre notre avis sachant que nous n'avons pas été consultés au préalable sur nos besoins et/ou notre vision. Cela pose question par rapport à l'importance accordée aux enjeux de démocratie par la Région.

Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre

du lien entre les différents quartiers.

Cependant, je pense que une série de choix immobiliers, notamment concernant les « sites enaccroche », sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie dans les quartiers, sortir du monofonctionnel, améliorer la mobilité locale...). Les gabarits des constructions prévues, notamment sur le site DEMEY sont beaucoup trop hauts et ne respectent pas l'esprit des prescriptions urbanistiques en vigueur (PDU par).

5 Quels sont les aménagements prévus dans l'ensemble des quartiers d'Auderghem visant à favoriser le projet "Good Move" de la Région , visant pour l'essentiel à réduire le trafic de transit (zones 30 contrôlées, mises en cul de sac etc...).

7 Ce projet a le net mérite de soigner une balafre dans la ville, il ne résous pas tout malheureusement. Esthétiquement intéressant, le vœux de renouer les deux quartiers sud et nord semble échouer. Il ne semble pas non plus prendre en considérations la vie économique du quartier, notamment la salle d'escalade New Rock risque de pâtir de la perte complète des places de parking aux environs alors qu'il y a encore 5 bandes de circulation (dont une pour un tourne à gauche...) en face de la salle.

7 Les projets urbanistiques des sites en accroche ont été trop peu décrit voir carrément éludés lors des présentations. Les gabarits sont par ailleurs beaucoup trop important au regard de la qualité urbanistique et du mieux vivre en ville annoncé du projet. L'augmentation des gabarits crée de microclimats souvent venteux et inappropriés pour profiter des parcs en devenir. De surcroit, la largeur du parc (site carrefour) est ramené à 27m ce qui est insuffisant par rapport à l'ombre projetée des bâtiments à venir.

8 Le projet du PAD est complexe (trois volets et le rapport RIE = plus de 2000 pages). En tant que riverains directement concernés et impactés, nous n'avons eu que deux mois pour remettre notre avis sachant que nous n'avons pas été consultés au préalable sur nos besoins et/ou notre vision. Cela pose question par rapport à l'importance accordée aux enjeux de démocratie par la Région.

Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre

du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Cependant, je pense qu'une série de choix immobiliers, notamment concernant les « sites en accroche », sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie dans les quartiers, sortir du monofonctionnel, améliorer la mobilité locale...). Les gabarits des constructions prévues, notamment sur le site DEMEY sont beaucoup trop hauts et ne respectent pas l'esprit des prescriptions urbanistiques en vigueur (PPL nov). La sur-densification

4

Concernant la hauteur des bâtiments, le PAD exprime la hauteur maximale des bâtiments à construire en niveaux (à l'exception de la tour Triomphe). Cette notion de niveau est vague [voir RIE page 928/1024].

En conséquence, dans l'ensemble du PAD les hauteurs maximales doivent être exprimées en mètres.

Concernant la hauteur des bâtiments, le PAD prévoit la possibilité de déroger à lui-même : « [...] dépassement de la hauteur maximale autorisée par les prescriptions particulières peut être admis [...] » (PAD, page 240, PG 5, §2). Cette possibilité annule en quelque sorte l'ensemble des hauteurs maximales autorisées [voir aussi RIE, page 922/1024].

En conséquence, le second paragraphe de la PG 5 (PAD, page 240) doit être supprimé.

Concernant la hauteur des bâtiments sur le site en accroche Demey, face au futur parc. Le PAD propose une hauteur moyenne de 7 niveaux (min. 2, max. 9 niveaux), avec une tour de 11 niveaux.

Ces niveaux sont trop élevés pour les raisons suivantes :

L'ombre portée par ces bâtiments ne permettra pas à celui-ci de remplir son rôle social [RIE, page 246/1024], ce qui est contraire à

5

Je regrette que le temps pour prendre connaissance de tout le projet (énormément de lecture) et pour répondre à l'enquête soit si limité.

Un projet d'une telle importance mériterait une consultation publique très ample avec un accompagnement pédagogique et la possibilité de réfléchir à toutes les questions et de se former un avis informé. Ici, c'est réellement trop court ! Même si d'autres enquêtes auront encore lieu, des décisions irréversibles risquent d'être déjà prises à ce stade.

3

ce projet a déjà été soumis avant que les riverains ont pu donner leur avis.

Les principaux intéressés ne sont jamais concertés

3

Les objectifs généraux du Pad sont pertinents, la démolition du viaduc et la gestion et diminution significatives du trafic automobile entrant capital! A fortiori après consultation des relevés d'émissions de gaz et particules...

Il faut limiter la hauteur des bâtiments pour garantir la qualité de vie et la faible densité de population, particulièrement autour de la vignette et du site du carrefour (max 12m). Le parc devrait être repensé pour augmenter le temps et la surface d'ensoleillement et les jardins de la vignette conservés. Je suis favorable à la démolition du viaduc et du carrefour et à l'augmentation de l'offre en transports et des sites à mobilité douce.

Nous espérons pouvoir davantage être consultés pour construire les quartiers après consultation des habitants.

En vous remerciant,

Oui pour les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Oui pour la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Non pour des choix immobiliers (« sites en accroche ») qui sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie dans les quartiers, sortir du monofonctionnel, améliorer la mobilité locale...). Les gabarits des constructions prévues, notamment sur le site DEMEY sont beaucoup trop hauts et ne respectent pas l'esprit des prescriptions urbanistiques en vigueur (RRU pex). La sur-densification du site risque d'entraîner des problèmes de mobilité (comme mentionné dans le RIE qui prévoit une augmentation des déplacements en voiture de plus de 67% aux heures de pointe). Par ailleurs, la prescription générale 5, §2 permet des dépassements de hauteurs, ce qui ne garantit donc nullement le respect des prescriptions particulières.

Pour résoudre ces problèmes, il faudrait comme le suggère le RIE (1) définir la taille des bâtiments en mètres et non en niveaux (2) que la

7 Le projet du PAD est complexe (trois volets et le rapport RIE = plus de 2000 pages). En tant que riverains directement concernés et impactés, nous avons eu deux mois pour remettre notre avis sachant que nous n'avons pas été consultés au préalable sur nos besoins et/ou notre vision. Cela pose question par rapport à l'importance accordée aux enjeux de démocratie par la Région.

Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Cependant, je pense qu'une série de choix immobiliers, notamment concernant les « sites en accroche », sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie dans les quartiers, sortir du monofonctionnel, améliorer la mobilité locale...). Les gabarits des constructions prévues, notamment sur le site DEMEY sont beaucoup trop hauts et ne respectent pas l'esprit des prescriptions urbanistiques en vigueur (RRU pex). La sur-densification du site risque d'entraîner des problèmes de mobilité (comme

6 Reduire a 1 seule voie l'entree de la ville est une mauvaise idee.

Cela va ralentir encore le trafic pour ceux qui rentrent a leur maison a Auderghem en fin de journee (car ils travaillent ailleurs) et a tous ceux qui partent en weekend ou vacances dans la direction du sud (bouchons deja aujourd'hui).

Pour ces groupes et usages il n'existe pas aujourd'hui d'alternative de transport economiquement viable et ce sera pareil dans 10 ans.
Resultat: plus de bouchons + trafic deporte sur petites routes locales.

9 site Demey: PAs de repère paysager à prévoir, des hauteurs maximales des bâtiments de 12 met un parc urbain suffisamment large de minimum 50m

L'étude est incomplète du fait que certains carrefour ont été oubliés (carrefour chée de Wavre et Hermann Debroux) et n'évoque pas certaine congestions de trafic de transit et principalement la suppression de certains mouvements à la hauteur du carrefour Leonard obligeant voitures et camions de tourner à ce carrefour pour reprendre ensuite la direction du ring vers Waterloo.

Le carrefour Debroux/souverain n'est pas renseigné, surtout avec la multiplication des lignes de trams.

La protection des quartiers le long de l'av Debroux n'a pas été évoquée; et principalement l'impact des nuisances, sonores et forcément les embouteillages que cela va provoquer.

6 Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Par contre, le choix immobiliers concernant les 'sites en accroche' sont en contradiction fondamentale avec la vision 'qualité de vie'. Les constructions prévues (notamment sur le site DEMEY) sont beaucoup trop hauts! Ces constructions vont amener de nouveau à PLUS DE TRAFIC dans notre quartier!

il faut définir la taille / hauteur maximum en mètre (soit 12 mètres) pour respecter les bâtiments aux alentours.

Aussi pourquoi faudra-t-il démolir le site Beaulieu? Il suffit de qq réaménagement.

1 Très bien de "demander" l'avis à la population.

Mais de toute façon, je pense que l'on n'en tiendra pas compte, car beaucoup trop "d'enjeux politiques" dans tous les sens du terme ...

Si 1 ou 2 individus ont "décidés", ce projet se fera !

8

2

6 Je ne vois pas comment rajouter des logements et des commerces de proximité sur le site Carrefour sans toucher au parking, qui ne peut pas être réduit (déjà qu'il y aura plus d'embouteillages pour y parvenir, si en plus il faut tourner pendant 20 minutes pour trouver une place, on ne gagnera rien au niveau de la pollution atmosphérique)

1. Non a la destruction du viaduc avant le parking de dissuasion + metro (ou tram) A JEZUS EIK !!! Si on laisse venir les autos jusqu'a l'adepts, elles percoleront dans les rues avoisinantes .

Le parking adepts Doit être GRATUIT pour les AUDERGHEMOIS

2. NON au développement démesuré de l'IMMOBILIER : constructions beaucoup trop hautes et trop denses !! Crainte renforcée suite à la désignation de Pascal Smet à l'urbanisme et qui se déclare clairement en faveur des tours !! (cfr article du Soir du mois d'octobre)

---> Auderghem, le "village" en ville où il fait bon vivre, c'est définitivement terminé !

En outre, trop de béton ---> sols imperméables et risques d'inondation

Nb : Non aux constructions immobilières avant la réduction du trafic à l'entrée de la ville.

3. Projet démesuré ---> durée des travaux = insupportable ! On essaie de nous "tranquiliser" sous prétexte qu'il y aura différentes phases de chantier . MAIS il est évident que le moindre chantier a des répercussions sur l'ensemble de la commune !! Sans compter les retards inévitables sur ce genre de chantiers

1. Non a la destruction du viaduc avant le parking de dissuasion + metro (ou tram) A JEZUS EIK !!! Si on laisse venir les autos jusqu'a l'adepts, elles percoleront dans les rues avoisinantes .

Le parking adepts Doit être GRATUIT pour les AUDERGHEMOIS

2. NON au développement démesuré de l'IMMOBILIER : constructions beaucoup trop hautes et trop denses !! Crainte renforcée suite à la désignation de Pascal Smet à l'urbanisme et qui se déclare clairement en faveur des tours !! (cfr article du Soir du mois d'octobre)

---> Auderghem, le "village" en ville où il fait bon vivre, c'est définitivement terminé !

En outre, trop de béton ---> sols imperméables et risques d'inondation

Nb : Non aux constructions immobilières avant la réduction du trafic à l'entrée de la ville.

3. Projet démesuré ---> durée des travaux = insupportable ! On essaie de nous "tranquiliser" sous prétexte qu'il y aura différentes phases de chantier . MAIS il est évident que le moindre chantier a des répercussions sur l'ensemble de la commune !! Sans compter les retards inévitables sur ce genre de chantiers

2

1. Non a la destruction du viaduc avant le parking de dissuasion + metro (ou tram) A JEZUS EIK !!! Si on laisse venir les autos jusqu'a l'adeps, elles percoleront dans les rues avoisinantes .

Le parking adeps Doit être GRATUIT pour les AUDERGHEMOIS

2. NON au développement démesuré de l'IMMOBILIER : constructions beaucoup trop hautes et trop denses !! Crainte renforcée suite à la désignation de Pascal Smet à l'urbanisme et qui se déclare clairement en faveur des tours !! (cfr article du Soir du mois d'octobre)

---> Auderghem, le "village" en ville où il fait bon vivre, c'est définitivement terminé !

En outre, trop de béton ---> sols imperméables et risques d'inondation

Nb : Non aux constructions immobilières avant la réduction du trafic à l'entrée de la ville.

3. Projet démesuré ---> durée des travaux = insupportable ! On essaie de nous "tranquiliser" sous prétexte qu'il y aura différentes phases de chantier . MAIS il est évident que le moindre chantier a des répercussions sur l'ensemble de la commune !! Sans compter les retards inévitables sur ce genre de chantiers

4

Sachant que le viaduc a une durée de vie limitée et qu'il faudra à terme le démonter. Pourquoi? ne peut-on pas le rénover en profondeur et le mettre en accord au niveau architectural avec son environnement?

l'objectif ultime est-il de faire fuir les voitures d'auderghem? est-on en train de nous forcer à abandonner la voiture?

1

7

ce projet devrait être expliqué aux habitants via des réunions quartiers par quartiers en expliquant concrètement l'impact que cela aura sur leur quartier et les avantages et inconvénients. C'est un projet qui fait peur et où la position de la commune par rapport à la Région n'est pas toujours bien comprise. Il faut expliquer aux citoyens le rôle et la marge de manoeuvre de la commune

7 Le projet du PAD est complexe (trois volets et le rapport RIE = plus de 2000 pages). En tant que riverains directement concernés et impactés, nous avons eu deux mois pour remettre notre avis sachant que nous n'avons pas été consultés au préalable sur nos besoins et/ou notre vision. Cela pose question par rapport à l'importance accordée aux enjeux de démocratie par la Région.

Par rapport au contenu du projet PAD en lui-même, mon avis est partagé. Je soutiens les objectifs généraux du volet stratégique (PAD, p.50). Je suis donc favorable à la démolition du viaduc et à son remplacement par un boulevard urbain, la création de nouveaux espaces verts et l'idée de remettre du lien entre les différents quartiers d'Auderghem.

Cependant, je pense qu'une série de choix immobiliers, notamment concernant les « sites en accroche », sont en contradiction fondamentale avec la vision défendue dans le PAD (qualité de vie dans les quartiers, sortir du monofonctionnel, améliorer la mobilité

7

9 Ce qu'il me semble nécessaire pour le succès de ce projet est d'assurer une bonne alternative aux individus qui viennent à Bruxelles en voitures. Ça veut dire le transport en commun fréquent et fiable comme prévu mais aussi la dissuasion réelle de trafic entrant en Bruxelles – par exemple la taxe de congestion, l'interdiction de stationnement de plus de 90 minutes dans les zones près des dessertes locales (Transvaal, Place Pinoy, etc.) accompagnée de la mise en vigueur appropriée, et aussi plus de rues à sens unique pour dissuader le trafic.

6 le projet est beau mais certains effets indirects , comme les déviations par de petites rues résidentielles vont empoisonner la vie des riverains

8 Pour la question n°6 qui ne permet pas de compléter son avis : je pense qu'il faudrait garder des commerces de proximité (alimentation générale...) sur le site actuel du Carrefour. Il y a sûrement moyen de combiné espace vert et galerie commerçante.

Concernant la hauteur des immeubles envisagés, veiller à ce qu'ils ne dépassent pas les 12 m, ce qui permettrait de garder un aspect plus résidentiel au quartier

8 Il s'agit d'un beau projet mais il serait possible d'être encore plus novateurs pour diminuer la place attribuée aux voitures.

Pourquoi à l'entrée de la ville, proposer une arrivée avec une seule voie d'entrée et deux pour la sortie, pour au final élargir cela à des autoroutes urbaines de 4 à 5 voies en pleins cœur dans la ville?
Pourquoi ne pas maintenir cette bande unique pour entrer dans la commune, deux pour la sortie, et le reste pour les autres usagers. Cela ne change rien à la fluidité du trafic vu que le passage à une bande s'est effectué bien en amont.

D'autre part, ce viaduc a eu pour conséquence principale de couper la commune d'Auderghem et la forêt en deux parties distinctes. Les habitants, les marcheurs, les cyclistes, n'ont pas de réelle possibilité pour relier ces deux parties. Je ne vois pas grand chose dans ce projet qui permet enfin de les relier.

Concernant les places de parking, je trouve très intéressant, même primordial, de proposer un parking de dissuasion pour les navetteurs qui entrent dans la commune, afin de les pousser à y laisser leurs voitures. Cependant, je vois que votre projet retire énormément de places de parking qui sont elles utilisées par les riverains. Il n'est pas
4 Quelque soient les commentaires, il est clair que tout est dit.

ITE MISSA EST

10

8

2 La suppression du viaduc Herrman-Debroux est une erreur fondamentale : le croisement avec le boulevard du Souverain sera un cauchemar , et personne ne pourra passer (les trams non plus) aux heures de pointe. La circulation se reportera dans les autres rues de la commune : chaussée de Wavre, chaussée de Tervuren (Ste Anne) , et même les petites rues contiguës à l'avenue Herrman DEbroux . . Ce projet ne doit être considéré et entrepris qu'après la finalisation complète du système de RER vers le Brabant Wallon. Sinon les automobilistes continueront à essayer de rentrer le plus loin possible dans Bruxelles.

9

7 Ce projet doit aboutir rapidement pour sortir Auderghem de son statut de Commune embouteillées matin et soir. La Commune doit donc aussi faire son travail pour limiter le trafic de transit sur son territoire.

8

4 ca dépendrai de la durée des travaux. Vivre en plein milieu de la pollution, du bruit des travaux et de la pollution sonore ne sera pas une partie de plaisir....

1 Destruction absolument inutile. Le viaduc doit être gardé. Le viaduc éloigne le trafic de nos rues.

1 Ce projet ne tient pas compte des communes avoisinantes : Watermael-Boitsfort, Ixelles et Etterbeek... Le flux des voitures des communes avoisinantes choisiront l'accès le plus court vers l'autoroute E411 qui passe par Auderghem !

5 Je crois que si des citoyens souhaitent proposer des projets d'alternatives, même en dehors du PAD, il faut encore leur laisser cette possibilité pour examiner un maximum d'options et apporter les solutions les plus créatives possibles afin d'obtenir le PAD le meilleur possible par rapports aux objectifs.

Les autres commentaires ont suivi / suivront séparément.

7 Allonger le métro depuis herman debroux jusqu'à l'adepts est pour moi l'observation principale et le point négatif...les lignes de trams peuvent être créer mais parallèlement au métro pourquoi dissocier les deux!

6

5	Pas de nouveaux logements, cela va amener plus de circulation de voitures entre autres!! Des vrais parcs OUI avec des parkings de dissuasions souterrains gratuits oui et des équipements collectifs (à quand la piscine d'Auderghem??). Faut arrêter avec les grandes surfaces et les bureaux
7	J'estime hautement souhaitable d'avoir 2 bandes de circulation de part et d'autre de la station Demey, plutôt que 4 bandes du côté du quartier Pinnoy, dont la densité de population est nettement plus élevée que du côté du carrefour. Le projet de transformer des bureaux en 140 nouveaux logements av Van Nieuwenhuize plaide également en ce sens. Par ailleurs les habitants du quartier du côté Pinnoy ne profiteraient pas d'un piétonnier situé du côté Carrefour. Nous gagnerions par contre à avoir partout des trottoirs de minimum 2m de large, tant du côté Carrefour que du côté Pinnoy.
1	trop peu d'études sur le bon fonctionnement des carrefours viaduc Watermael : un boulevard de 5 voies à côté ??? attention trafic partout à Auderghem
5	Je crains la créations des logements sur le site Carrefour (surtout s' ils seront sociaux). La tranquillité de la commune sera moindre. De grandes tours seraient néfastes pour le paysage.
8	Il est particulièrement important de limiter le gabarit des nouvelles constructions planifiées, en prenant pour référence les gabarits des constructions existantes et environnantes. D'autre part, il serait logique de faire passer le futur boulevard urbain du côté nord (côté site en accroche Carrefour) et non du côté sud (côté Pinoy). Enfin, je soutiens entièrement la volonté de limiter très fortement le trafic entrant dans l'agglomération et celle de favoriser la circulation par des modes doux (piétons et cyclistes) et par les transports en commun. Il est essentiel que la limitation du trafic entrant ait bien lieu en amont, dès le carrefour Léonard (et idéalement encore plus loin), pour éviter que le trafic ne se reporte en fait sur des voiries dans les quartiers résidentiels alentours.
9	Non.

8 En général, je suis toujours très ouverte concernant des changements vers un aménagement plus doux et plus favorable pour les cyclistes/piétons. Moi-même, depuis que j'habite à Bruxelles je ne prends jamais la voiture en ville.

Mais, comment je viens d'acheter une maison avec des arbres justement pour la raison de calme et verdure dans la ville, j'espère que les bruits des travaux vont être limités le plus possible. Notre jardin est directement limitrophe du site d'aménagement Av de Beaulieu.

4 - Le boulevard urbain de 2 x 2 bandes situé au niveau de la rue en remplacement de l'autoroute sur le viaduc avec panneaux anti bruits va générer beaucoup plus de nuisance sonore pour les riverains situés à proximité et la pollution engendrée par les véhicules sera inchangée.

- Pourquoi ne pas déplacer ce boulevard urbain de l'autre côté (magasins Delhaize Hermmann-Debroux, Carrefour), ce qui impacterait beaucoup moins les riverains de l'augmentation des nuisances sonores

-Qu'est ce qui garantit que la circulation dans les quartiers annexes (Blankedelle, avenue Chaudron,...) ne sera pas augmentée avec le schéma prévu?

La circulation des riverains sera-t-elle toujours aisée?

- Comment va se dérouler la démolition du viaduc en terme de planning (travail de jour/ de nuit?, durée), de nuisances pour les riverains (bruit, poussière,..), de déviations des accès à Auderghem et de circulation pour les riverains?

-Je viens d'apprendre qu'on va construire un hôtel à la place de bureaux existants à Herrmann-Debroux. C'est prévu dans le PAD? Cet afflux de voitures et personnes est pris en compte dans le PAD? Il me semble que ceci va à l'encontre des intérêts du PAD? D'autres hôtels

7

3 Cf. observations question 2

4

- Pas de scission du tram 8 à Hermann-Debroux.

- Navette entre Hermann-Debroux et l'Adeps avec des bus électriques en horaires indépendants du tram 8.

- Pas d'immeubles-tours, ni à Delta, ni sur le bvd du Souverain, ni dans les environs...

1

Concernant votre première question: l'entretien et la rénovation sont des principes qui ont également fait leurs preuves. La destruction n'est donc pas inévitable! Votre politique d'indoctrination est digne du moyen age!

Ensuite:

1) ou prévoyez vous les places de parking supplémentaires par rapport a celles existantes (100 places a hauteur du centre sportif + 200 places sous le viaduc HD + 700 places Carrefour). Aujourd'hui les places existantes sont déjà insuffisantes, ce qui encombre les rues avoisinantes de voitures.

3) comment prévoyez vous le passage des piétons, vélos et personnes à mobilité réduite d'un côté a l'autre du boulevard? Aujourd'hui, il est possible de passer sous le viaduc à de très nombreux points, la limitation à trois points de traversée impliquerait un détour important pour les piétons.

CELLE-CI AURAIT POUR CONSÉQUENCES :

PLUS DE VOITURES ROULANT À BASSE VITESSE, ET MÊME AU PAS, À AUDERGHEN, ET DONC MOINS DE SÈCURITÉ POUR LES PIÉTONS, PLUS D'EMBOUEILLAGES ET PLUS DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET ACOUSTIQUE DANS NOTRE COMMUNE.

Si toutefois on démolit quand-même le viaduc, j'aimerais que le boulevard urbain soit créé coté nord, et non pas coté sud, et ceci afin de préserver le quartier Pinoy.

Entre temps les travaux prendront des années de dérangement, circulation perturbée, poussières, bruits, obstruction de la circulation pour les piétons et usagers faibles, des tonnes de gravas à évacuer par camion, de nombreuses sources de bruit, des déviations qui impacteront tous les riverains. Au final les automobilistes qui voudront quand même rentrer dans Bruxelles avec leur voiture prendront d'autres routes et viendront s'ajouter aux autres véhicules polluants déjà sur la route au détriment des riverains des communes avoisinantes.

Les logements, bureaux et commerces seront pour les personnes ou groupes "ayant des moyens financiers à la hauteur".

Pourquoi la route prend-t-elle tellement d'importance alors que c'est des logements à prix abordables que Bruxelles à besoins en premier !

Les nouveaux immeubles en rez+6 devraient au minimum prévoir que les deux derniers étages soient en retrait. Pourquoi accepter des immeubles de 6 étages sur le parking du Carrefour, alors que les immeubles des environs (logements sociaux av de la Houlette) ont max 4 étages ?

Les immeubles sur ce parking sont trop rapprochés. Meme s'il y a pas mal d'espaces verts la densité et la hauteur des immeubles sont excessives.

- Le boulevard urbain de 2 x 2 bandes situé au niveau de la rue en remplacement de l'autoroute sur le viaduc avec panneaux anti bruits va générer beaucoup plus de nuisance sonore pour les riverains situés à proximité et la pollution engendrée par les véhicules sera inchangée.

-Qu'est ce qui garantit que la circulation dans les quartiers annexes (Blankedelle, avenue Chaudron,...) ne sera pas augmentée avec le schéma prévu?

La circulation des riverains sera-t-elle toujours aisée?

- Comment va se dérouler la démolition du viaduc en terme de planning (travail de jour/ de nuit?, durée), de nuisances pour les riverains (bruit, poussière,..), de déviations des accès à Auderghem et de circulation pour les riverains?

-Je viens d'apprendre qu'on va construire un hotel à la place de bureaux existants à Herrmann-Debroux. C'est prévu dans le PAD? Cet afflux de voitures et personnes est pris en compte dans le PAD? Il me semble que ceci va à l'encontre des intérêts du PAD? D'autres hotels sont prévus dans cette zone?

6

Un projet avec un objectif admirable dont l'exécution serait plus facilement viable dans une ville disposant d'un meilleur réseau de transport en commun et d'un climat plus agréable.

Compte tenu que le but de ce projet est de réduire les émissions de CO2 en ville dans un souci d'écologie et d'amélioration de la qualité de vie de ces citoyens, il conviendrait de ne pas perdre de vue que le succès de ce projet dépend des moyens mis à dispositions pour que les citoyens puissent s'adapter le plus facilement possible aux changements.

En effet, ayant vu de nombreux travaux commencer et finir pour être recommencés après une période de temps plus courte que celle dédiée à la réalisation des travaux, je n'ose imaginer le temps nécessaire et les inconvénients que les travaux requis pour la réalisation de ce PAD vont apporter, tout en ne garantissant pas qu'il n'y aura pas un revirement de situation une fois achevés.

Ce projet est incroyablement ambitieux et il serait plus sage de le découper en plusieurs parties, en effectuant une évaluation à chaque partie achevée qui permettrait de rectifier et adapter les étapes suivantes du projet.

La première étape, qui est l'étape indispensable à ce projet, est l'amélioration et l'aplanissement du réseau de transport en commun.

7

Concernant la construction du parking de dissuasion souterrain, il est souhaitable que celui-ci soit construit sur l'espace occupé aujourd'hui par le viaduc et ses dessertes locales et que celui-ci n'empiète pas sur la forêt, le Rouge Cloître ou le stade communal.

Concernant la construction des sites en accroche il est souhaitable de limiter au maximum la hauteur des bâtiments à des niveaux même inférieur à ceux qui existe actuellement ex. R+4 et ne tolérer des niveaux plus élevés ex R+6 qu'à des endroits limités. La construction de tours iconiques est à proscrire.

Le PAD ne prévoit pas de zone de sport/détente (skatepark, terrain minifoot/basket, plaines de jeu,...) pour les jeunes tout au long de son parcours.

1 On diminue forcément le nombre de voies de circulation en enlevant le viaduc, on prévoit juste des lignes de tram et bus sans penser au métro (qui reste pourtant le moyen de transport le plus rapide) et, par dessus tout cela, on augmente le nombre d'habitations...c'est une ineptie ! Auderghem perd son authenticité "un village dans la ville", Auderghem se bétonnise !

6

8 L'évaluation des priorités ("à faire") est proposée de manière trop simpliste.

Les réponses prêtent à contradictions

7 Je préférerais d'éviter un immeuble "remarquable" de 80 m de hauteur (+/- 25 étages) à Delta. Je proposerais que la ferme (ou mieux un parc avec un Parcours de Fitness, Bain Kneipp et Plaine de Jeux) serait établit ENTRE l'hôpital et les logements à Delta, afin de donner les patients (et les résidents) plus de lumière et d'espace verte utilisable. Je proposerais aussi un accès piéton/cyclable d'Ixelles (de la rue des Brebis/rue Volta?) au site Delta.

9 Je suis opposé aux tours dites « iconiques » car cela risque de mettre la pression sur les logements existants de la part des promoteurs de ces projets de tours. Les nouveaux habitats doivent avoir des gabarits moins élevés pour conserver des quartiers à taille humaine.

3 Si on n'améliore pas la mobilité douce bien avant l'entrée dans BXL, ce n'est pas un ridicule parking de dissuasion de 800 à 1500 places qui va résoudre le problème d'entrée des voitures dans BXL.

Le boulevard urbain sera une file ininterrompue de voiture à l'arrêt tout au long de la journée, ce qui n'a rien de bien joli à côtoyer pour les piétons et cyclistes. Il y aura également intérêt à verbaliser tous les automobilistes qui laisseront tourner leur moteur dans ces bouchons sinon la réduction carbone et particules fines risque de ne pas s'en trouver diminuée.

C'est une bonne idée de vouloir transformer des bureaux en logements mais vu le nombre de logements en construction à Auderghem je ne sais pas si c'est une priorité.

2

Les finalités du projet sont bonnes. Le point de départ est le bon.

Néanmoins, à vouloir tout refaire, on n'investit pas dans ce qui est vraiment nécessaire et soutenu par tous. Ce qui est prioritaire est de freiner l'entrée, de créer des parkings de dissuasion et d'offrir la solution métro le plus loin en dehors de la ville.

La projet est catastrophique pour le quartier Pinoy. C'est inacceptable. Il aggrave l'impact négatif sur l'environnement pour les habitants de ce coin-là d'Auderghem.

Solution proposée :

- Réaliser le projet du Carrefour Léonard jusqu'à Hermann-Debroux.
- Laisser les voies de circulation entre Delta et le début du viaduc Hermann-Debroux comme aujourd'hui.
- Cela veut donc dire, maintenir le flux entre et sortant de part et d'autre des voies du métro.

5

Pour le parking Delta, il ne faut pas changer en bureau.

Il faut maintenir l'état actuel.

Selon le plan, il y aura beaucoup plus de concentration des habitants et des bureaux mais il y a la limite de dissuasion en ce qui concerne le volume de véhicule. Ce ne sera pas une bonne idée.

Pour le tram, il faut prolonger jusqu'à Jezus-Eik.

7

Quand on a dit il y a 15 ans que l'on devait raser le viaduc, tout le monde a ri. Aujourd'hui l'idée se concrétise. On ne mourra donc pas idiot.

Néanmoins le projet pêche par son manque de cohérence sur l'ensemble de son périmètre: certaines parties très modernes, d'autres sont d'un autre âge. Très inégal

- Léonard - Souverain: tient la route, vision moderne. Peut-être présentée comme un modèle

- Souverain - Beaulieu: complètement centré sur le bâti existant (infrastructure métro) et la question centrale de savoir ou redéployer le boulevard. Les solutions sont assez médiocres (la moins pire des solutions), la philosophie est totalement différente de la première partie et cela se ressent: quelqu'un qui regardera la nouvelle configuration depuis Beaulieu n'aura pas le sentiment de voir le même boulevard urbain que vu du Souverain. Le quartier Pinoy sera difficile à accéder et quitter, la liaison Watermael-Invalide sera elle aussi très difficile

- Beaulieu - Delta: complètement hors sujet. Ici place au développement d'espaces disponibles, parfois en dépit du bon sens

8

~~(quartier enfermé le long du dépôt Delta, tous hors contexte au~~
Il y a lieu dans un premier temps de réaliser les infrastructures relatives à la mobilité avant de réaliser les sites en accroches et les bâtiments y afférents. Il est également important de limiter les gabarits en hauteur de ces bâtiments.

Par ailleurs, il est curieux de constater que des parkings existants en face de l'ADEPS sont squattés par une déchetterie et par un dépôt de matériaux alors que le chaos règne dans ce quartier en matière de parking. Il serait à l'évidence pertinent de réaffecter cet espace à sa fonction première et à transférer dès maintenant la déchetterie ailleurs (site DELTA ou le long de La Foresterie le long de la chaussée de La Hulep à Boitsfort par exemple)

5 Il me semble pertinent d'envisager des solutions pour réduire le trafic et privilégier la mobilité douce dans le cadre de démolition du viaduc.

Je reproche au plan de vouloir faire passer tout le flux automobile du côté le plus densément habité et d'envisager la suppression du Carrefour /Brico dont la proximité constitue un gros avantage pour les habitants du quartier (notamment les personnes non motorisées ou âgées).

1 oui bien sûr qu'il y a des commentaires, que ça va être gaie de passer par là, on va être emmerdé pendant des années, et combien d'années ça va durer aussi, 10-15-20 ans de travaux, pour aller n'importe où il faut passer par le viaduc, laisser comme ça et réparer ce viaduc, le côté Transvaal sera coupé du monde, tous ces véhicules qui entrent dans BXL, c'est la faute du gouvernement, à cause des loyers trop chers et l'achat d'une maison ou appartement aussi trop élevés, les gens sortent de BXL .

2 J'estime qu'il faudrait en priorité demander l'avis des utilisateurs quotidiens du viaduc qui risquent de perdre encore plus de temps en déplacements. L'opposition d'une partie de la population d'Auderghem à ce viaduc est une manifestation d'égoïsme de privilégiés.

1 quelle débauche de moyens pour un parking 800 places et un tram prolongé qui met actuellement 20 MINUTES pour rejoindre roodebeek depuis Hermann Debroux ???!!!

2 penser une meilleure entrée dans la ville sans le viaduc est peut-être une bonne chose mais question mobilité je doute fort d'une amélioration avec en parallèle la multiplication d'immeubles - et le nombre d'habitants qui va avec et leur voiture!!

A mettre en correspondance, la multiplication des immeubles le long de la plaine de l'ulb!

1. Réduire le nombre de voitures entrant à Bruxelles est illusoire tant que des alternatives ne sont pas offertes aux navetteurs, tant que la réalisation du RER est bloquée, tant que la SNCB pratique un détricotage de son réseau avec suppression de gares, d'abris sur les quais, réduction de cadence de trains, remplacement de trains par des bus à horaires peu fiables. Telle est sa politique et la politique fédérale depuis des décennies.

2. Le projet concède que "des files persisteront en amont sur la E 411", en amont donc les problèmes, bravo pour le creusement entre les régions, les communautés et l'isolement de Bruxelles, pôle attractif économique de ces régions.,

3. Le projet peut tenir la route si l'actuelle ligne de métro est prolongée jusqu'à l'Adeps, ce qui réjouira un quartier actuellement mal desservi et les sportifs qui n'utilisent pas le bus 72 d'une régularité peu fiable.

4. Comment entamer les travaux longue durée de construction du boulevard urbain et déconstruction du viaduc sans aboutir à un capharnaüm complet à l'entrée de ville? .

5. il a été dit lors de la présentation du projet qu'aucune expropriation ne serait faite, nous ne voyons pas comment le boulevard urbain peut se réaliser entre COMEOS et DELTA sans expropriations

Nous allons être en chantier tout le temps

Quelle qualité de vie allez vous nous donner durant tous ces travaux

Il y a des choses à améliorer mais pas forcément tout chambouler aux
quartiers coins de notre commune qui restera toujours une passerelle
vers

nos occupations

Et les navetteurs seront toujours présents par la force des choses

par où passer sinon et nous le comprenons aisément car nous avons
tous un membre de notre famille qui est dans le cas

- Ce PAD ne résout en rien la vie urbaine et tout ce qu'il va essayer
dans tous les quartiers avoisinants.

-Les véhicules continuent à être omniprésents voire prioritaires.

-L'aboutissement du boulevard urbain en raccord avec le boulevard
du Triomphe n'est pas du tout résolu.

La place communale projetée devrait être centrale !

concrètement : située au croisement des 2 nouveaux axes prévus.

Avantages :

1) elle serait plus au calme car non bordée par le Souverain

2) cela permettrait un plus grand nombre de terrasses bien orientées ensoleillement

3) cela créerait une destination pour les 4 accès et les quartiers reliés.

4) l'ensemble des traitements des façades qui se répondrait sur les 4 côtés créeraient un signal fort

5) vivre "sur" la place serait un top en matière de qualité de vie

6) le promeneur aurait un effet spectaculaire en débouchant sur la place

7) la nouvelle maison communale devrait border le côté sud de la place (car pas de soleil en terrasse de ce côté-là

~~8) des immeubles n° 6 à 8 à front de Souverain, avec porosité mobilité~~

5

Le parking de dissuasion devrait plutôt être construit derrière le bâtiment de l'ADEPS, en souterrain sur plusieurs niveaux. Le soir et les weekend, ce parking serait très utile pour les utilisateurs de l'ADEPS et des terrains de hockey de l'avenue Schaller.

Les habitants des avenues Van der Goes , Schaller, Christiaens ... sont excédés par le nombre de voitures qui se garent dans leur quartier.

Le terrain de football et la piste d'athlétisme étant très sous utilisés, ce parking de dissuasion pourrait être recouvert :

- soit par deux terrains de hockey mis perpendiculairement par rapport au terrain de foot.

- soit par le stade national de hockey mis dans le sens actuel du terrain de foot, avec une tribune arrondie parallèlement aux avenues Van der Goes et Schaller.

La tribune pourrait contribuer de façon importante à la diminution du bruit venant de l'autoroute / boulevard urbain .

5

Nous avons compté 1500 véhicules stationnés (de façon légale ET illégale) dans les zones suivantes : viaduc Trois-Fontaines / le long des terrains de foot sur la Chée de Wavre / sous le viaduc HD en face du Jardin Massart / sous le viaduc HD de la Chée de Wavre au Delhaize / sous le viaduc HD en face de l'UOPC / parking Carrefour (y compris les étages) / sur la Chée de Wavre de l'av. Van Elderen au viaduc trois Fontaines. Je dispose de photos à ce sujet, j'aimerais vous les transmettre mais ce questionnaire ne le permet pas. Il y a donc un "besoin" de 1500 parkings, besoin auquel il faut ajouter les véhicules qui ne restent pas sur Auderghem. La capacité des parkings sous la voirie doit donc être beaucoup plus élevée que 1500.

5 Il me semble pertinent d'envisager des solutions pour réduire le trafic, à condition d'y mettre les moyens en amont (parkings de dissuasion, péages urbains pour les non-bruxellois, offre de transports en commun digne de ce nom) et de privilégier la mobilité douce et les aménagements paysagers (du côté des zones plus densément peuplées, par ex. côté Pinoy).

Je reproche au plan de vouloir faire passer tout le flux automobile du côté le plus densément habité (catastrophique pour la population riveraine) et d'envisager la suppression du Carrefour /Brico (et autres commerces) dont la proximité constitue un gros avantage pour les habitants du quartier (notamment les personnes non motorisées ou âgées).

7 De manière générale le plan est bien pensé. Nous aurions préféré un boulevard inspiré de l'Avenue de Tervuren ou F. Roosevelt, mais l'inspiration Bvd de la Woluwe est pas mal du tout. Toutefois, qq inquiétudes:

- La hauteur des nouveaux bâtiments prévus

- Dommage que la voirie routière ne soit pas du côté Carrefour pour préserver le quartier Pinoy en y plaçant la voirie mobilité douce de ce côté.

- Le quartier Pinoy semble être oublié ou en tout cas négligé dans ce qui PAD.

- Limiter les voitures entrantes c'est super, mais construire des immeubles pour densifier de manière trop importante la population augmentera le nombre de voitures intérieures à la commune et la qualité de l'air et de vie seront donc altérées

- et surtout: Rien n'est expliqué quant à la qualité de vie des riverains PENDANT les travaux et cela nous inquiète fortement (en tant que voisins du viaduc): travaux 24/24 et 7/7 pour les travaux lourds ? Qualité de l'air pendant l'an démolition? Compensation en mobilité gratuite ? Nuisances sonores ? Nuisances respiratoires ? Nuisances routières ? ...

7

De manière générale le plan est bien pensé. Nous aurions préféré un boulevard inspiré de l'Avenue de Tervuren ou F. Roosevelt, mais l'inspiration Bvd de la Woluwe est pas mal du tout. Toutefois, qq inquiétudes:

- La hauteur des nouveaux bâtiments prévus

- Dommage que la voirie routière ne soit tu pas du côté Carrefour pour préserver le quartier Pinoy en y plaçant la voirie mobilité douce de ce côté.

- Le quartier Pinoy semble être oublié ou en tout cas négligé dans ce qui PAD.

- Limiter les voitures entrantes c'est super, mais construire des immeubles pour densifier de manière trop importante la population augmentera le nombre de voitures intérieures à la commune et la qualité de l'air et de vie seront donc altérées

- et surtout: Rien n'est expliqué quant à la qualité de vie des riverains PENDANT les travaux et cela nous inquiète fortement (en tant que voisins du viaduc): travaux 24/24 et 7/7 pour les travaux lourds ? Qualité de l'air pendant l'an démolition? Compensation en mobilité gratuite ? Nuisances sonores ? Nuisances respiratoires ? Nuisances routières ? ...

3

Combien de temps vont durer les travaux?

Quel sera l'impact sur les riverains? Aussi en termes de parking...

Quelles seront les voies ouvertes pendant les travaux?

Où va déménager le parc à conteneurs ?

Quels seront les parkings restants ?

Seront-ils gratuits ?

5 Le rouge cloître est un site classé. Le Carrefour draine tous les habitants des environs et comment faut-il emporter ses courses ? Par la stib, à vélo... Existence d'un bassin d'orage, pollutions dans les eaux du rouge cloître. Déjà actuellement d'ailleurs. Vous croyez vraiment que les personnes vont utiliser vélo...mobilité douce, alors qu'il y a quelques seniors englobés dans vos projets. Donc la population vieillit. Et les véhicules vous croyez que ceux qui font la navette tels des travailleurs qui travaillent sur plusieurs sites à Bruxelles vont laisser tomber leur véhicule. De un on va rouler comme des limaçons donc on ne sera plus à l'heure nulle part et de deux bonjour la pollution supplémentaire. Car il y aura bien du trafic supplémentaire que vous comptez évacuer dans les rues riveraines. Fini la commune verte et paisible. De plus je ne crois pas que la commune fasse revoir les gabarits des tours prévues à Delta (d'après mon expérience). N'oubliez pas aussi de tenir compte du carcan bruxellois. On ne voit pas beaucoup de piétons qui se promènent en direction du sol où les Flamands sont maîtres chez eux.

1 Les autorités vont faire démonter le viaduc puis devant les conséquences, expliqueront qu'on y peut rien mais qu'il faut détruire une partie de la forêt pour y faire face.

Je suis contre parce qu'on met le doigt dans un engrenage. Croire que les navetteurs vont renoncer à entrer dans Bruxelles est un vœu pieux totalement irréaliste en l'absence de solution de rechange sérieuse (RER & parking de dissuasion en Flandre).

Les arbres constituent le seul moyen efficace à notre disposition de réguler le climat. En abattre un seul dans le cadre d'un projet qui prétend vouloir protéger le climat est un non-sens criminel.

7

8 On parle d'un hub multimodal au-delà de l'adepts ? peut-on avoir plus d'informations?

Pour ce qui concerne l'avenue hugo van der goes, avez-vous pensé au trafic ? est-il envisageable de rendre impossible d'entrer dans l'avenue hugo van der goes par la chaussée de wavre et de permettre d'entrer uniquement dans celle-ci via l'avenue schaller. Cela éviterait des trafics de transit...

8 1) la hauteur maximale du bâti côté « parc Demey » devrait être significativement revue à la baisse, avec un niveau maximum fixé à 12 mètres par rapport au niveau du sol actuel.

2) la zone du « parc Demey » devrait avoir une largeur minimale de 50 mètres par rapport au fond des jardins de la rue de la Vignette.

3) le jardin collectif de la rue de la Vignette devrait être préservé, car il participe à la cohésion sociale.

2 Ce PAD est avant tout un projet immobilier. Je trouve déplacé de faire croire que la mobilité et la destruction (nécessaire) du viaduc est la priorité de ce PAD.

Dans ces 10 questions, il n'y a aucune mention des 1.500 logements qui seront construits.

Ce questionnaire a donc un biais de conception et il dirige volontairement le questionné vers un problème secondaire. En outre, rien d'efficace n'est prévu dans ce dernier domaine.

Le flux des 33.500 véhicules continuera pendant encore des années à faire de trafic dans les minuscules rues d'Auderghem et de Boitsfort.

6 Il manque une présentation de l'évolution probable des modes de vies, des habitudes de consommation, des décisions du politique des 3 régions pour la densification de l'habitat et le retour à la ville, de l'évolution démographique, etc pour bien comprendre que quoiqu'il arrive, nos quartiers vont changer. Dans ce cadre, il est respectable et remarquable que nos gouvernants se penchent sur une vision qui prend en compte tous ces changements. Cela reste une vision et la réalisation a toutes les chances d'être assez différente mais au moins, il y a un point de départ.

Il faut commencer par fermer l'accès par la E411 et quand le trafic sera étranglé, tout deviendra plus simple.

Il ne faut pas sacrifier les riverains pendant 15 ans d'enfer de travaux et ruiner l'immobilier durant cette période.

L'idée n'est pas mauvaise mais la réalisation me laisse perplexe.

L'espace actuel est-il suffisant ou faudra-t-il sacrifier de l'espace en zone protégée ou en zone personnelle ?

Réutiliser l'espace qui sera laissé libre par le départ du Carrefour et du Brico NE DOIT PAS entraîner une hausse massive de population. Cela sera certes utile aux finances de la commune mais peu agréable aux riverains. Il est plus utile de créer une zone d'utilité économique, recréer des commerces de proximité (avec des emplacements de parking sinon la proximité n'est économiquement pas rentable).

Réduire les immeubles environnants est une atteinte à la vie privée et à la propriété. Que vont devenir ces propriétaires ou locataires ? Cela aura un impact sur le coût de leur vie (augmentation des charges d'immeuble car moins de résidents et travaux coûteux).

D'autre part, il faudra un éclairage public supplémentaire pour que ces grandes zones ouvertes ne deviennent pas de hauts lieux d'insécurité et de criminalité. Qui supportera les coûts de cette dépense électrique ?

En général, qui supportera les coûts de ces travaux ? Uniquement les contribuables de la commune ou Bruxelles capitale et elle

Le tout gros problème auquel la commune devra faire face c'est comment gérer l'arrivée de milliers de voitures dans un espace qui sera en travaux...C'est pourquoi, tout le travail en amont en ce qui concerne les transports en commun et le parking de dissuasion doit être réglé d'avance.Pour les voitures qui ne peuvent éviter d'entrer dans Bruxelles, il faudra un aménagement le meilleur possible pour éviter des embouteillages encore plus importants qu'aujourd'hui

Je pense qu'il faut à tout prix éviter "des tours" au niveau de Delta et ailleurs et en plus, il faut absolument éviter de faire des places en dur (cf accroche Delta et Carrefour).La verdure est nécessaire, les arbres participent à la diminution de la pollution en ville...partout où c'est possible, il faut des arbres, des arbres, des arbres...pour les oiseaux aussi...

7 Les sites en accroche sont extrêmement bien situés au niveau de la modalité douce (métro, tram, bus etc.). Il est regrettable de vouloir limiter la densité à des endroits qui s'y prêtent, alors qu'on prône la densité pour éviter l'étalement urbain. La densité est également une des seules solutions permettant de créer des poches vertes urbaines, de créer de l'animation sociale mesurée. Par exemple, si on limite la densité à Beaulieu avec un nombre limité de logements, on maintiendra un quartier peu animé en soirée de type gare du Nord ou square de Meeus.

6 Compte tenu des précédents (4 ans pour une petite extension du tram 8 musée de tram-Roodebeek, 5 ans pour refaire 700 m. Boulevard de la Woluwe Kraainem-Zaventem etc.), je suis énormément préoccupé de temps pour compléter le projet. Je suis riverain et j'ai la terreur de me trouver face à (minimum) 10 ans de travaux et trafic bloqué dans les entrées RO-Boitsfort et RO-Av. de Tervuren...

6 Je comprends la nécessité de la démolition du viaduc et l'idée d'un boulevard urbain est séduisante. Néanmoins, je crois qu'il faut rester vigilant pour qu'Auderghem conserve sa taille humaine et chaleureuse et ne se transforme pas en super site totalement déshumanisé.

8 Près du viaduc de Watermael, maintenir le rond-point (pièce d'eau et pendule) où aboutissent la chaussée de Watermael, la rue des Pêcheries et l'avenue de la Houlette

6 Si l'objectif est d'améliorer la qualité de vie dans Bruxelles, le sentiment est que la commune d'Auderghem va simplement filtrer dans sa seule commune l'arrivée massive des voitures qui avant empruntaient le viaduc. Des zones qui sont actuellement peu fréquentées vont inévitablement, devoir être empruntées par tous ces usagers.

Il est clair que les parkings de dissuasion aideront mais qu'il faudrait coupler cela à une nouvelle politique en matière de mobilité (taxation du CO2, SUV, alternatives aux véhicules de fonction, etc).

L'enjeu pour Auderghem est de taille : ne pas devenir la bronche noire et crassane use d'une Bruxelles plus verte !

Sans avis	L'amélioration de la qualité de vie de la région de Bruxelles Ville ne peut pas se faire au détriment de la qualité de vie des habitants voisins du viaduc actuel.
	Les intérêts financiers de la commune (via l'augmentation de 12% de sa population active et donc taxable) semblent prévaloir sur l'intérêt général.
7	L'objectif d'amélioration de la qualité de vie à Bruxelles (19 communes) semble se faire au détriment des communes avoisinantes le viaduc actuel.
	De même, l'intérêt économique (augmentation de la population de 12% à auderghem) semble prévaloir sur l'intérêt général.
	L'abolition de ce viaduc entraînera, comme il est présenté actuellement, une augmentation de la circulation dans des zones actuellement épargnées.
	La diminution du CO2 est une chose, mais il n'est pas pertinent de rediriger une partie de ces émissions qui survolaient Audrghem par le viaduc dans des quartiers résidentiels.
1	A la question 6 c'est un leurre car les autres quartiers seront Pollués par le bruit, les embouteillages et les émissions des pots d'échappement des déviations que devront prendre les véhicules pour éviter l'immobilisme créé sur ce POU MON VERT DU BOULEVARD URBAIN ou l'air ne sera pas si VERT !!!
9	
10	Graag een zwembad (gedeeltelijk openlucht) en wijkcinema voorzien op een van de sites Carrefour of Delta. Oudergem heeft er nood aan.
9	Het lijkt mij een mooi ontwerp. Ik vraag me wel af wat er gaat gebeuren tijdens het aanleggen van de stadsboulevard met al het verkeer .
9	

6	Voor een omstandig en volledig antwoord is hier onvoldoende plaats, daarom herhaal ik hier mijn commentaar van Vraag 5: AANGEZIEN EEN DERGELIJKE VERANDERING IN DIT VOORLIGGEND GROOT PROJECT MET EEN INDRINGENDE INGREEP IN DE PUBLIEKE RUIMTE, ZAL ER MOETEN WORDEN BEOORDEELD OP BASIS VAN DEELNEMENDE ARCHITECTEN, URBANISTEN EN KUNSTENAARS DIE AAN DE VERPLICHTE WEDSTRIJDOPROEP DEELNEMEN.
	HET CONCEPT NOCH DE REALISATIE ERVAN KAN NIET WORDEN BEPAALD DOOR DE GEWESTELIJKE OVERHEID, EN NOG MINDER MET DE ONERVARENDHEID VAN EEN LOKAAL POLITIEK BESTUUR; DAARVOOR IS HET PLAN TE ERNSTIG EN MAG GEEN KANS MAKEN TE MISLUKKEN, WANT DE 'WERELD' KIJKT TOE!...
8	
8	
8	ontradingsparking / openbaar vervoer zijn conditio sine qua non om privaat autoverkeer richting Brussel te verminderen
10	
5	
8	Het is misschien niet ideaal maar het is wel meer dan nodig; Dus niet meer discussiëren maar DOEN!
5	Het is onbegrijpelijk dat de naburige zones worden opgenomen in het richtplan. De invalsweg verbeteren is een goede zaak, maar snel beslissen over naburige zones is niet goed. Vele studies wijzen erop dat stadsverdichting geen goed idee is voor de leefkwaliteit in de stad. Het verhoogt de temperatuur (zie klimaatstudies van de stad Gent) en vervuult de lucht. De naburige zones moeten bewaard worden om het anders aan te pakken, meer groen, parken, bomen, gemeenschapstuinen (lokale groenten maar ook meer sociale contacten tussen de mensen). Grote woonblokken gaan hier regelrecht tegen in.
Geen mening	Pour motiver plus de gens prennent le vélo: souhait d'installer un Bikewash (carwash à vélo), si possible à proximité de la forêt de Soignes (ADEPS/terrain de FOOT Auderghem)) et du Rouge-Cloître. CFR DODANE Buizingen. Bike-washes: solution pour la majorité des gens à Bruxelles qui habitent un appartement et pas une maison avec jardin donc ils peuvent pas arroser leur vélo. Surtout les Mountainbikes on peut pas nettoyer avec eau/éponge mais on a besoin d'arrosoir (tuinslang). Pour info: KM10 à Boitsfort ont une simple arrosoir & ça a beaucoup de succès. Pour un centre d'ADEPS et le fait qu'Auderghem est tout près de Forêt de Soigne => logique qu'on a besoin d'un vélo-wash style Dodane comme à Buizingen.