

18.09.2019

ATELIER INFORMATION / CONSULTATION CITOYENNE

ÉTUDE D'IMPACTE D'UN TRACE TRAM VERS NEDER-OVER-HEMBEEK

Dans le cadre de l'étude d'impact d'un tracé de tram à Neder-Over-Hembeek, la STIB a contracté un bureau d'étude en charge de l'étude et de la consultation citoyenne. Cette consultation citoyenne vise à nourrir l'étude, à l'alimenter, afin de pouvoir tenir compte du mieux possible, de la réalité du terrain. Entre le mois de septembre et le mois de janvier 2020, trois rencontres citoyennes sont prévues. La première avait lieu le mercredi 18 septembre à 19h30 – Rue Saints Pierre et Paul 15, 1120 Neder-Over-Heembeek.

1. Présentation du cadre de l'étude

Voir PDF Ci-joint : « Présentation #1_Ville de Bxl » et « Présentation #2_Bureau d'étude »

2. Espace soupape

Afin de permettre à tout un chacun d'exprimer son avis, un espace soupape a été mis en place. Pendant un temps donné (1min), toute personne désireuse de s'exprimer pouvait demander le micro et disposer d'une minute pour donner un avis, une émotion, un mécontentement ou une satisfaction. En réaction, les membres de l'assistance qui partageaient un avis exprimé se signalaient en répondant « Bingo ».

- Je suis contre le tram (grand bingo)
- Ce ne sont pas les 6 citoyens inclus dans le comité de pilotage qui vont parler pour 20.000 habitants
- Ils viennent de refaire l'avenue croix de guerre, il ne faut plus y toucher maintenant (grand BINGO)
- Vous parlez de développement à NOH, mais la réalité va dans le sens inverse: les commerces ferment, il n'y a plus de banques, ni de commissariat. Il n'y a pas de développement (grand BINGO)
- Je n'habite pas dans une des rues concernées, mais pourquoi la STIB ne pense pas à des bus? De cette manière il n'y aura pas les inconvénients du tram - BINGO
- Vous n'avez jamais demandé notre avis par rapport au tram
- Ce tram ne va pas relier NOH avec le centre-ville, mais avec la gare du Nord
- Le tram sous-entend des vibrations, des entretiens, des fissures dans nos maisons.
- Je suis contre le tram, parce qu'il y aura beaucoup de bruit, moins de stationnement, peu de sécurité pour les enfants et pourtant il y a beaucoup de crèches dans le quartier.
- Je suis contre le tram et j'ai lancé une pétition. Vous pouvez la signer. A Jette ils ont eu ce genre de réunions et ils ont eu le tram, je garde ma voiture, c'est très égoïste mais c'est comme ça
- Dans ma rue il y a déjà des ambulances qui passent. Avec un tram en place, je ne sais pas comment ils vont faire pour passer.
- Est-ce que le projet de tram Av. Croix de Guerre est abandonné ou pas? Est-ce que l'avis des citoyens va compter ou pas?
- Une solution tout à fait positive pourrait être un bus articulé électrique, comme c'est le cas entre Av. Louise et Porte de Namur. Il a la même capacité qu'un tram.

- Si vous dites qu'il y a encore plusieurs tracés potentiels, pourquoi tout le monde focalise sur l'Av. Croix de Guerre?
- Comment cela se fait que depuis 16 ans il n'y pas d'autres alternatives que le tram? Il y a quand-même aussi des bus électriques? Regardez ce qui se passe à Nantes ou d'autres Villes
- Il y a aussi des personnes pour le tram! Qui en ont assez d'être serrées dans les bus et qui veulent se déplacer plus vite en transport en commun. BINGO
- Il y a un besoin de continuer à se connecter à l'UZ Brugmann

3. Questions de clarification

Quelques questions de clarification à propos du projet sont relevées ci-dessous. D'autres questions trouveront leurs réponses dans la Foire aux questions (FAQ) qui se trouve en ligne [ici](#).

3.1. CHOIX DU MOYEN DE TRANSPORT

- Comment décide-t-on d'opter pour un bus, un tram ou un trambus? Pourquoi des trams et pas des bus, ça éviterait que le citoyen paye pour Solvay et B-Post ? Pourquoi pas un tram-bus comme De Lijn ?
 - Réponse: Dans une Région comme Bruxelles, il existe de multiples critères complexes pour conduire au choix d'un mode de transport. En l'occurrence pour la ligne NOH ce sont les suivants, sans ordres d'importance :
 - **Le mode de transport adapté à la nécessité de desserte** : L'étude d'impacts permet dans un premier temps d'établir un diagnostic de la situation existante et prospective permettant de mettre à jour : le nombre d'habitants, d'écoles, d'entreprises, de travailleurs, de pôles d'attractivités, les déplacements dans la zone, etc. Dans un deuxième temps, l'étude d'impacts va évaluer la pertinence d'un mode de transport par rapport à l'autre en analysant l'ensemble des données.
 - **La topographie et l'urbanité du territoire concerné** : La faisabilité technique liée au dénivelé, à l'étroitesse de certaines rues, à la giration sur certains axes, à la difficulté de mise en place d'un terminus, etc. sont des critères qui vont influencer le choix d'un tracé, mais qui peuvent également avoir une incidence sur le choix du mode.
 - **Le développement du réseau de transport en commun et son efficacité** : L'utilisation des transports en commun augmente d'année en année. Sur 10 ans, le nombre de voyages a d'ailleurs augmenté de plus de 44% et cette donnée est exponentielle. En vue de planifier l'augmentation de l'offre de transport en commun et de proposer des alternatives à la voiture personnelle, la Région et la STIB travaillent sur des Plans de Développement du réseau (PDRS). Il faut donc veiller à développer ce maillage complexe et être attentif au potentiel d'intégration et aux contraintes liées à l'exploitation de la nouvelle ligne dans le réseau existant. Afin de maintenir un effet de réseau efficace, il faut notamment éviter les doublons infrastructurels (superposition de plusieurs lignes et modes sur un même trajet). Le tram entre Rogier et Neder-Over-Heembeek fait partie de ce maillage de transport en commun à l'échelle du territoire Bruxellois. Il permettra d'offrir une nouvelle offre qui structure et met en liaison la desserte d'un quartier comme NOH avec l'ensemble de la région et notamment son hypercentre. Il proposera également des correspondances avec les autres lignes structurantes comme le tram de la Moyenne Ceinture vers Meiser, Montgomery, etc.
 - **La volonté politique** : A côté des critères objectifs, existe une volonté politique au niveau de la Région et de la Ville de Bruxelles pour développer une liaison tramifiée entre le Centre-Ville et NOH. En effet, afin de mener une politique de mobilité durable à la hauteur des enjeux en matière de qualité de l'air, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de qualité du cadre de vie des Bruxellois, le Gouvernement (2014-2019

puis 2019-2024) a la volonté de mettre en place une série de lignes de tram (Cf. Accord de Gouvernement), dont celle de Neder-Over-Heembeek. La Ville de Bruxelles porte également ce projet de liaison de tram entre NOH et le centre-ville. Ce projet s'ajoute au projet de la Ville de Bruxelles et de la Région bruxelloise de désenclaver et développer le territoire de NOH tant en matière de services, d'emplois et de postes de recherches et universitaires dans le nouveau campus de Solvay, de logements que de mobilité. La volonté politique ne vise donc pas ici la simple amélioration de l'offre existante, mais bien la création d'une liaison structurante forte. Cette nouvelle ligne se veut donc de haute capacité de places, de haut niveau de service et de fréquence entre NOH et l'ensemble de la Région, en particulier vers son hypercentre, le Pentagone.

- Projection 2023-2025: pourquoi pas parler du métro, nous sommes à deux pas de De Wand et du stade Roi Baudouin, ce sera une plus-value pour le quartier
 - Réponse: C'est une discussion qui revient régulièrement. Cependant, si l'étude d'impacts peut permettre de réfléchir à la pertinence du choix du bus articulé (105 personnes) ou du tram (180 personnes) au regard du nombre de personnes à transporter dans la zone, le métro (720 personnes) apparaît aujourd'hui comme sur-capacitaire. C'est un mode de transport qui a un coût très élevé et qui implique des contraintes technique très fortes (traverser le canal, terrain marécageux, etc).
- Il ne faudra pas revenir en arrière! Avant il y avait un tram, puis il a été supprimé et maintenant on le réinstalle?
 - Réponse: Les choses évoluent: avant il y avait un transport en public très fin, puis l'hégémonie de la voiture a fait perdre de la puissance à ce réseau de tram. Aujourd'hui, le « tout à la voiture » connaît ses limites et les anciennes mobilités, comme le vélo et la marche reprennent de la place. Bruxelles peut se réjouir d'avoir gardé un réseau de tram contrairement à d'autres villes comme en France par exemple. Aujourd'hui, on regarde vers l'avenir avec des trams de nouvelle génération. Pour se faire une idée, le projet du tram de Jette est une bonne comparaison.
- Si l'objectif de l'étude est de définir les meilleures exploitations, pourquoi on s'oriente vers un transport de capacité?
 - Réponse: Au vu des développements sur Neder-Over-Heembeek, de l'offre de transport déjà existante et de l'enclavement géographique de NOH, le besoin d'une ligne capacitaire apparaît nécessaire.

3.2. DECISION POLITIQUE/ IMPLICATION CITOYENNE

- Vous dites qu'il y a une décision politique pour faire rouler un tram, mais est-ce que les citoyens ont été consultés? Pourquoi ne pas lancer un REFERENDUM sur le tram?
 - Réponse: Le Gouvernement (2014-2019 puis 2019-2024) a la volonté de mettre en place la ligne de tram de Neder-Over-Heembeek. La Ville de Bruxelles porte également ce projet de liaison de tram entre NOH et le centre-ville (Rogier). Ce point a d'ailleurs fait partie de la campagne électorale Communale de 2018 des partis formant l'actuelle majorité. Une majorité démocratique existe donc pour soutenir ce projet. Cependant, la Ville de Bruxelles ne veut pas faire ce projet contre les citoyens mais le penser avec eux. C'est pour cela qu'un processus d'information, de consultation et de participation s'enclenche au travers des 3 rencontres avec les citoyens et de l'inclusion du panel citoyen dans les Comités de Pilotage. Par la suite, lors de l'étude d'aménagement, la participation se poursuivra.

- Pourquoi n'avez-vous pas informé les citoyens avant ?
 - Réponse: La STIB a reçu un mandat du Gouvernement pour lancer l'étude d'une ligne de tram vers NOH en décembre 2018. Depuis cette date, la STIB a travaillé à la rédaction du cahier des charges (contrat) pour mandater un bureau d'étude qui a commencé sa mission en juin 2019. Au printemps 2019, la Ville de Bruxelles a mis en place le panel citoyen. Nous sommes donc au début du processus et vous informons dès le départ.
- Quels sont les recours juridiques si nous ne sommes pas d'accord?
 - Réponse: A la fin du processus d'étude, d'ici 2-3 ans, lorsque le permis d'urbanisme sera introduit, l'enquête publique sera un moment réglementaire pour introduire vos avis. D'ici là, les citoyens seront informés et consultés de manière active et nous travaillerons ensemble pour répondre à toutes vos craintes.

3.3. CHOIX DU TRACE

- Pourquoi pas un tram : av. de Versailles, rue du craetveld, rejoignant ou faisant le lien entre le nord, le sud, l'est et l'ouest de N.O.H ? Le tram envisage-t-il une boucle ? La décision d'avoir un tram Avenue de la croix de guerre est-elle prise ?
 - Réponse: Le tracé est défini par l'étude d'impact, en concertation avec la Région, la Ville de Bruxelles, les citoyens, les entreprises et la STIB. Une analyse multicritères permettra de départager les tracés potentiels imaginés.

3.4. IMPLICATION DES ENTREPRISES

- Y a-t-il une décision entre le Bourgmestre et Solvay?
 - Réponse: Comme de multiples entreprises dans la zone, Solvay est demandeur de pouvoir proposer une autre mobilité que celle de la voiture à ses employés. Nous avons rencontré plusieurs entreprises à ce sujet. Elles sont consultées et tenues informées de l'avancée du projet.
- Avez-vous un accord avec Solvay qui vous aurait donné une parcelle de terrain en échange d'une desserte de tram ?
 - Réponse: Dans les potentiels scénarii de tracés, il a été envisagé de passer au travers du site de Solvay. Solvay refuse cette alternative. En contrepartie s'il s'avérait, à l'issue de l'étude d'impacts, que le tracé le plus pertinent doivent emprunter la rue de Ransbeek et que la largeur de voirie ne soit pas suffisante, Solvay a proposé de céder une bande de terrain.
- Pourquoi Solvay a plus de poids que nous?

Réponse: C'est faux. Solvay n'a pas plus de poids que les citoyens. Nous les rencontrons avec l'ensemble des entreprises. Leurs avis et demandes sont écoutés au même titre que les autres parties prenantes, à savoir, la Ville de Bruxelles, la Région, les Citoyens et la STIB.
- Pourquoi n'y a-t-il pas de représentants des entreprises dans le comité de pilotage alors que tout le monde sait que le projet est pour le pôle Solvay B-post ?
 - Réponse: Pour ce projet de transport en commun et d'espace public, nous avons fait le choix d'inclure un panel citoyen. Cela ne nous empêche pas, parallèlement au Comité de Pilotage de rencontrer et d'écouter les entreprises privées lors de réunions spécifiques.

- Comme c'est envisagé il n'y aura pas de connexion directe vers le centre. Pourtant il est très important de l'avoir.
 - Réponse: Le tram se connectera à la Gare du Nord, elle-même très bien connectée avec le centre-ville via le futur métro. Cependant, une connexion avec Rogier pourrait être envisagée.

3.5. AUTRES

- Que prévoit la STIB en attendant ce projet ?
 - Réponse: Concernant la desserte du quartier, la STIB prévoit une amélioration du réseau bus. Le nouveau Plan Directeur Bus prévoit de passer de 3 lignes (le 47, le 53 et le 57) à 5 lignes (le 56 et le 84). Vous pouvez consulter ces informations sur le site <http://www.planbusstib.be>
- Pourquoi il y a toujours deux bus 53 qui se suivent? Il faudrait deux bus plus espacés.
 - Réponse: Les bus partent de leur terminus à intervalles réguliers, toutes les 6 minutes en heure de pointe. Cependant, le trafic automobile, les feux, les stationnements en double file etc. ralentissent leur parcours. Il arrive donc que l'intervalle entre deux bus ne soit plus régulier et que deux bus se retrouve l'un derrière l'autre. C'est ce que nous appelons « l'irrégularité de la ligne ». C'est pour lutter contre cela que la STIB essaie de sortir ses bus du trafic général avec des sites propres par exemple.
- Allez-vous supprimer le bus 53 ?
 - Réponse: La nouvelle ligne de transport en commun NOH – Rogier va se superposer au réseau existant et non conduire à la diminution des lignes de bus existantes. Au contraire, le bus 53 passera en articulé dès novembre sans diminution de fréquence en heure de pointe.
- En attendant la réalisation du projet Tram ou TramBus, pourquoi ne pas remettre le 47 avec un terminus en ville. Pourquoi est-il limité à Heembeek ?
 - Réponse : En effet le bus 47 est voué à marquer son terminus à Heembeek et non plus à De Brouckère à partir de mars 2020. Aujourd'hui déjà, on ne trouve que deux bus par heure entre 9h et 15h poursuivant jusque De Brouckère. Cette liaison bus avec le centre-ville est supprimée car elle fait doublon avec le tram 3 qui, malgré la correspondance, permet de rejoindre De Brouckère plus rapidement.

4. Consultation des participants « Pour vous, qu'est-il important de prendre en compte lors de la définition du tracé d'une nouvelle ligne de transports en commun ? »

Les participants ont été invité à répondre à diverses questions qui permettront d'alimenter le panel citoyen et la Ville de Bruxelles lors de la pondération de la grille multicritères qui permettra de définir le tracé de la futur nouvelle ligne de transports en commun. Chaque participant, à l'aide d'une gommette a pu marquer son choix sur des panneaux où étaient inscrites les questions et choix multiples. Cette enquête est également en ligne sur le site de la STIB et elle se fera également sur le terrain.

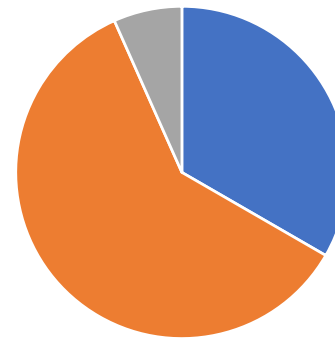
5. Expressions finales

- Je suis pour le tram et je suis très déçu par l'agressivité de certaines personnes. C'est un projet d'avenir, pour mon fils de deux ans. C'est un projet à long terme, il faut garder cela en tête.
- Je n'ai pas eu le courage de m'exprimer tout à l'heure. Le tram ne me fait pas si peur. J'habite Avenue Croix de Guerre et je suis sûr qu'il n'y aura pas autant de bruit avec la nouvelle technologie. Par contre, j'estime qu'il faudra aller plus loin que la gare du Nord, sinon il y aura une rupture de charge.
- La démocratie reste un exercice difficile. L'école primaire en bas et l'école secondaire demandent des équipements. Je prends les transports en commun tous les jours et le bus ce n'est plus possible. Le tram est la solution, ou sinon le trambus, mais si vous ne voulez pas le faire, il ne faudrait pas le présenter comme une piste.
- Il y a un bus 53 toutes les dix minutes, pourquoi nous n'avons pas le même rythme que Woluwé St Lambert?
- Dans d'autres pays ce genre de réunions n'existe pas. Les critères sont complexes, mais comment les critères décideront le choix pour un tram ou bus?
- La question de la sécurité routière n'a pas été évoquée, il faut marquer que le code de la route ne donne plus priorité au piéton sur le tram, difficile pour le PMR.
- Est-ce possible de faire une promotion de ce type de rencontre auprès des jeunes?

1. Pensez-vous que la nouvelle ligne de transport en commun doit être en mesure d'accueillir aussi bien des trams que des bus ?

Vindt u dat nieuwe openbaarvervoerslijn zowel trams als bussen moet bedienen?

- Oui / Ja
- Non / Neen
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



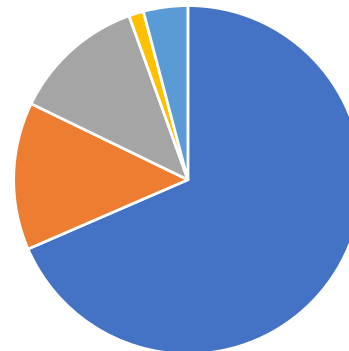
Nombre de votes / Aantal stemmen

- Oui / Ja : 30
- Non / Nee : 54
- Sans avis / geen mening : 6

2. Le fait que la nouvelle ligne de transport en commun soit performante est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk is voor u de efficiëntie van de nieuwe openbaarvervoerslijn?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



Nombre de votes / Aantal stemmen

- Très important / Zeer belangrijk : 50
- Important / Belangrijk : 10
- Peu important / Minder belangrijk : 9
- Pas important / Niet belangrijk : 1
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening : 3

3. D'après vous, quels sont les lieux que le nouveau tram devrait desservir en priorité ?

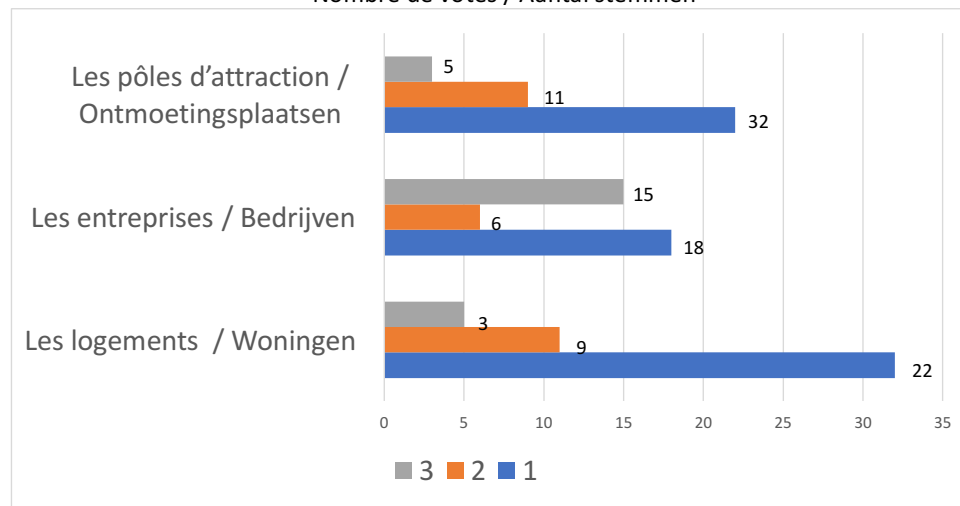
1= le plus prioritaire / 3= le moins prioritaire

Wat zijn volgens u de prioritaire plaatsen die de nieuwe tram moet bedienen?

1= hoogste prioriteit / 3= laagste prioriteit

| | Ordre de priorité Volgorde van prioriteit | | |
|---|--|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| Les logements / Woningen | 1 | 2 | 3 |
| Les entreprises / Bedrijven | 1 | 2 | 3 |
| Les pôles d'attraction (écoles, centres sportifs, équipements publics...) Ontmoetingsplaatsen (scholen, sportcentra, openbare voorzieningen ...) | 1 | 2 | 3 |

Nombre de votes / Aantal stemmen

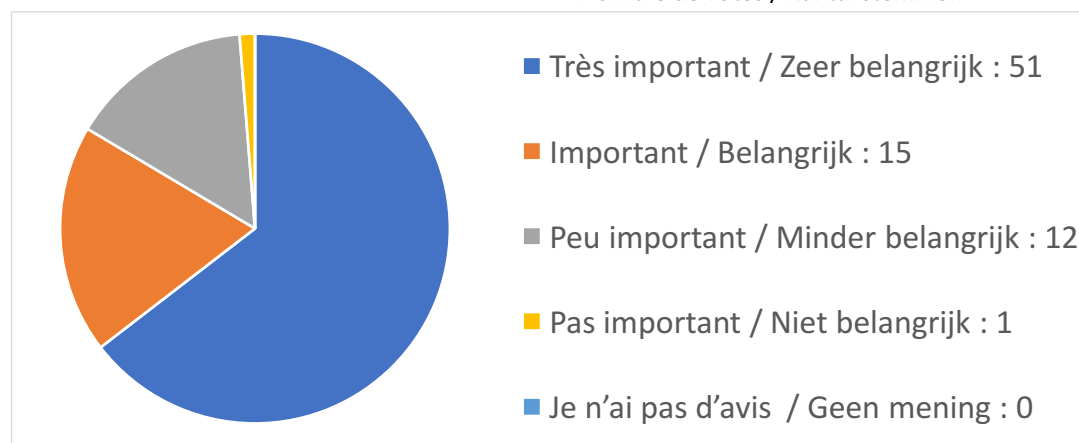


4. Pour vous, la rapidité du temps de déplacement vers une série de destination à Bruxelles et hors-Bruxelles est pour vous un élément

Hoe belangrijk vindt u de snelheid van de reistijd naar een aantal bestemmingen in en buiten Brussel?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

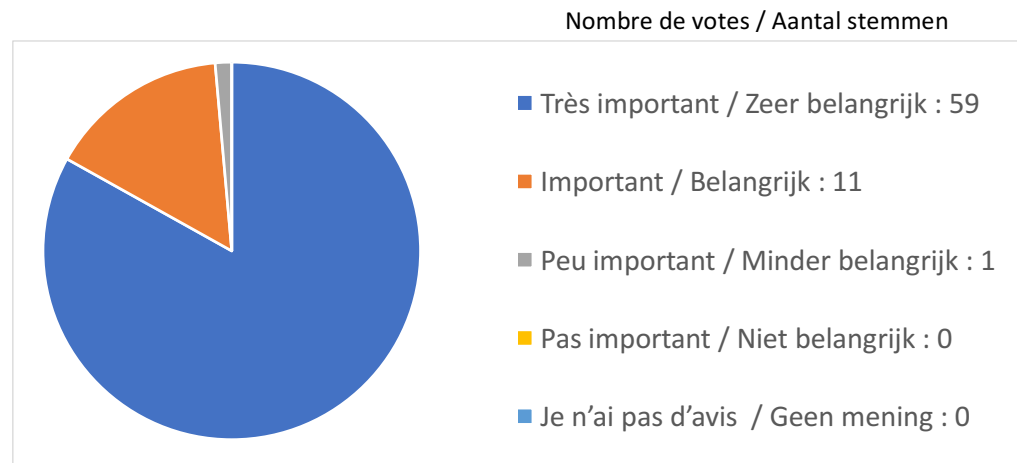
Nombre de votes / Aantal stemmen



5. Le fait que la nouvelle ligne de transport en commun soit accessible aux personnes à mobilité réduite (poussettes, chaises roulantes, personnes âgées...) est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk vindt u het dat de nieuwe openbaarvervoerslijn toegankelijk is voor personen met een beperkte mobiliteit (kinderwagens, rolstoelen, senioren,...)?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

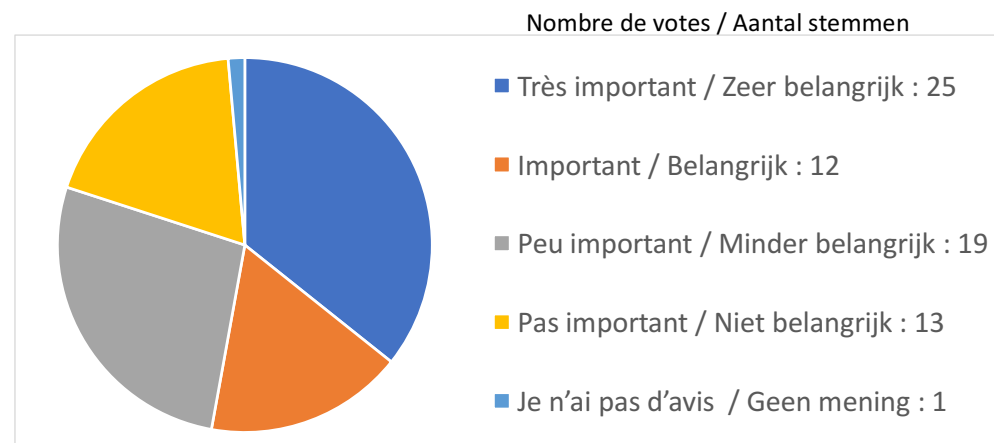


15 personnes ont souhaité préciser que cette question ne devrait pas être posée car c'est une obligation légale

6. La liaison entre la nouvelle ligne de transport en commun et le réseau cyclable de la Région bruxelloise et de la Région flamande est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk vindt u de verbinding tussen de nieuwe openbaarvervoerslijn en het fietsnetwerk van het Brussels Gewest en het Vlaams Gewest?

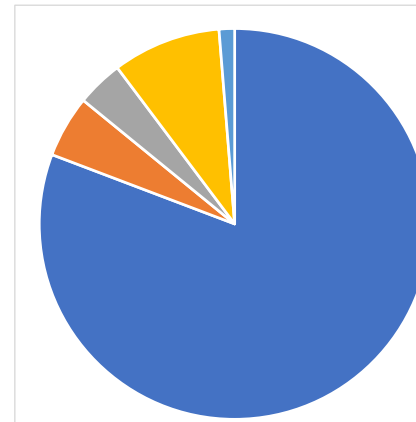
- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



7. La liaison entre la nouvelle ligne et le réseau de transport en commun existant (métro, trams, bus) est pour vous un élément ...

Hoe belangrijk vindt u de verbinding van de nieuwe lijn met het bestaande openbaarvervoersnetwerk (metro, tram, bus)?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



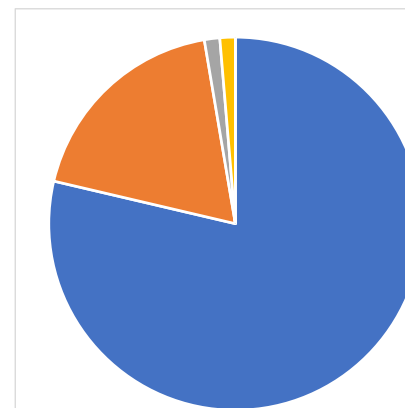
Nombre de votes / Aantal stemmen

- Très important / Zeer belangrijk : 63
- Important / Belangrijk : 4
- Peu important / Minder belangrijk : 3
- Pas important / Niet belangrijk : 7
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening : 1

8. La création d'une nouvelle ligne de transport en commun implique de repenser l'organisation de l'espace public pour garantir la sécurité de tous (piétons, cyclistes, usagers des transport en commun, automobilistes). Pour vous, cet aspect de sécurité routière doit être considéré comme ...

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn impliceert eveneens een evaluatie van de inrichting van de openbare ruimte om de veiligheid van iedereen (voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, automobilisten) te waarborgen. Hoe belangrijk vindt u dit verkeersveiligheidsaspect?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



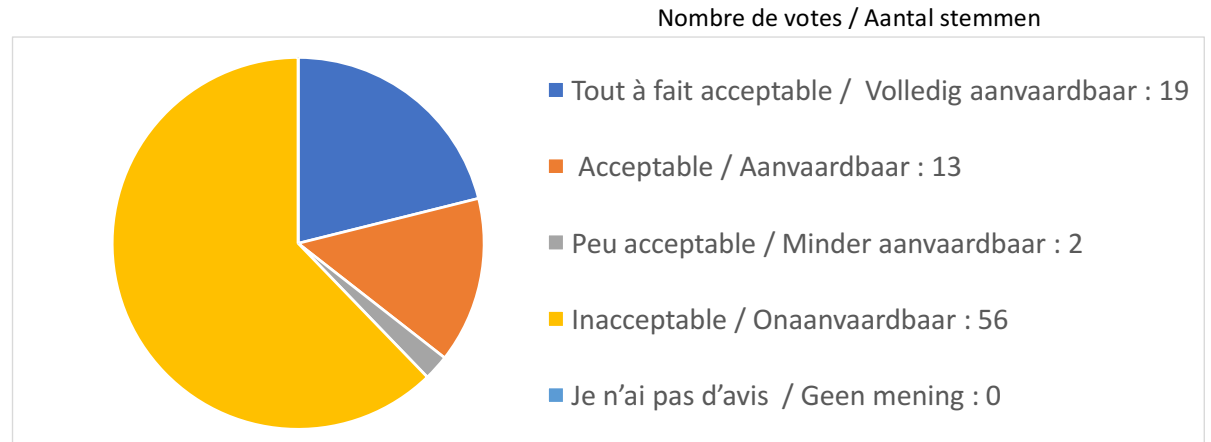
Nombre de votes / Aantal stemmen

- Très important / Zeer belangrijk : 59
- Important / Belangrijk : 14
- Peu important / Minder belangrijk : 1
- Pas important / Niet belangrijk : 1
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening : 0

9. La création d'une nouvelle ligne de transport en commun implique souvent de réduire le nombre de places de stationnement en rue. Pour vous, cette réduction est ...

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn impliceert vaak ook de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat. Wat vindt u van deze vermindering?

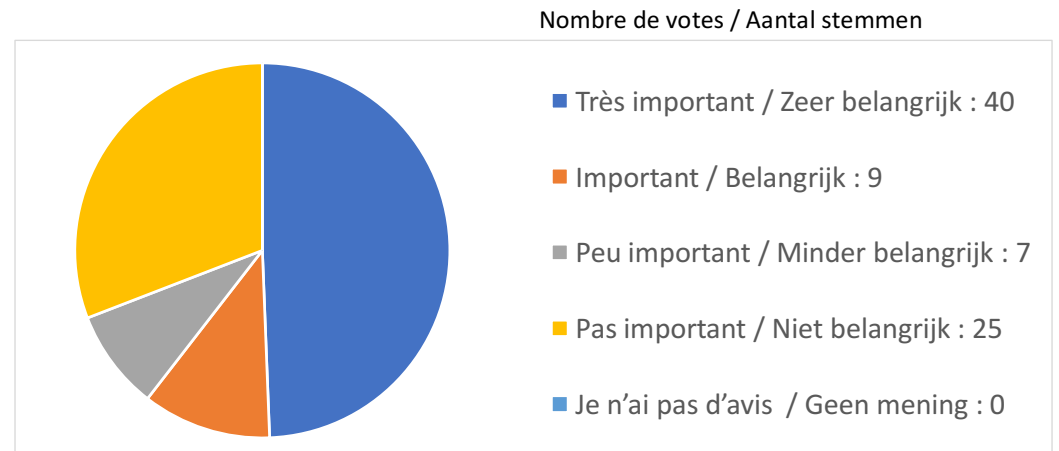
- Tout à fait acceptable / Volledig aanvaardbaar
- Acceptable / Aanvaardbaar
- Peu acceptable / Minder aanvaardbaar
- Inacceptable / Onaanvaardbaar
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



10. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun a pour objectif de réduire le trafic automobile. Pour vous, cet aspect est ...

Het doel van een nieuwe openbaarvervoerslijn is om het autoverkeer te verminderen. Hoe belangrijk vindt u dit aspect?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

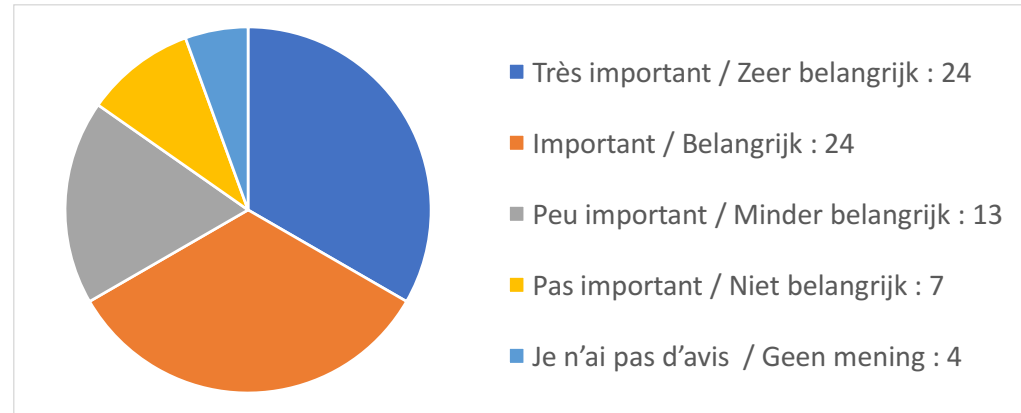


11. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun se fait en cohérence avec les projets de développement immobilier. Pour vous, ce lien est

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn gaat gepaard met de ontwikkeling van vastgoedprojecten. Hoe belangrijk vindt u dit?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

Nombre de votes / Aantal stemmen

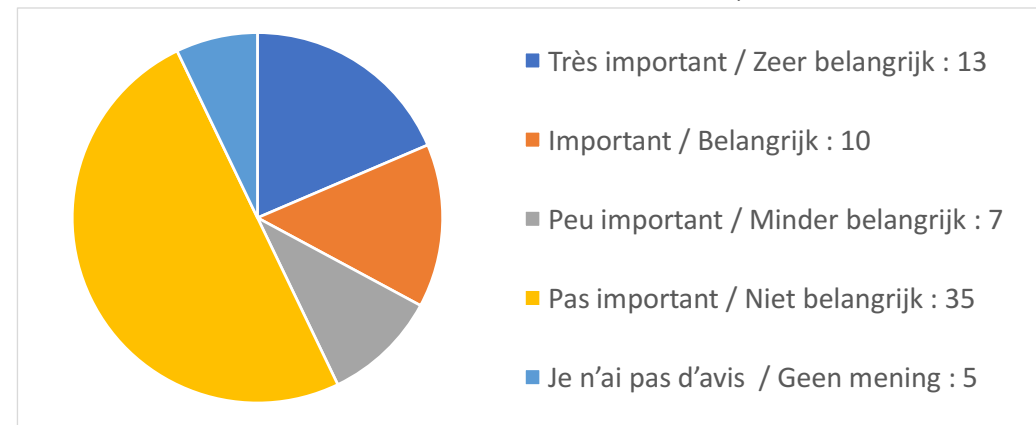


12. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun peut être une occasion d'embellir les quartiers. Pour vous, ce critère est

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn kan een gelegenheid zijn om de wijken te verfraaien. Hoe belangrijk is dit criterium voor u?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

Nombre de votes / Aantal stemmen



13. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun peut contribuer à réduire les émissions de CO₂, principal responsable du changement climatique et de la pollution de l'air. Pour vous, cet aspect est ...

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn kan de CO₂-uitstoot, belangrijkste oorzaak van klimaatverandering en luchtvervuiling, helpen verminderen. Hoe belangrijk is dit aspect voor u?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening



14. L'installation d'une nouvelle ligne de transport en commun se fait en lien avec les différents plans d'aménagement de la Commune et de la Région (Plan communal de mobilité, Plan communal de Développement durable, Plan régional de mobilité Good Move, Plan régional de développement durable). Pour vous ce lien est :

De realisatie van een nieuwe openbaarvervoerslijn hangt samen met de verschillende ontwikkelingsplannen van de gemeente en van het Gewest (Gemeentelijk Mobiliteitsplan, Gemeentelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling). Hoe belangrijk is deze samenhang voor u?

- Très important / Zeer belangrijk
- Important / Belangrijk
- Peu important / Minder belangrijk
- Pas important / Niet belangrijk
- Je n'ai pas d'avis / Geen mening

