

Question 3 / Vraag 3

Hoe evalueert u het aanbod voor de zachte mobiliteit dat wordt voorgesteld in het RPA, nl. de ontwikkeling van eigen beddingen voor voetgangers en fietsers langs de stadsboulevard tussen Delta en het Leonardkruispunt en de voetgangers- en fietsoversteekplaatsen tussen het Pinoyplein en het centrum, en van het voorplein tot Herrmann-Debroux, Beaulieu en Delta?

Comment évaluez-vous l'offre de mobilité douce prévue par le PAD sachant qu'il envisage le développement de sites propres piétons et cyclistes tout le long du boulevard urbain entre Delta et le carrefour Léonard, de traversées piétonnes entre Pinoy et le centre et de parvis à Herrmann-Debroux, Beaulieu et Delta?

Cote sur 10 **Si vous le souhaitez, expliquez ci-dessous votre évaluation:**
Score op 10 *Indien u dat wenst, kunt u hier uw score toelichten:*

8

10

10

10

L'installation de box vélos dans la commune et/ou d'arceaux vélo serait à prendre en compte en parallèle de cette super offre de mobilité douce.

10

7

Je ne peux pas lui donner une note plus élevée parce que la largeur des pistes cyclables est insuffisante. Pour encourager le cyclisme et assurer la sécurité des cyclistes, nous avons besoin de pistes cyclables de 1,5 mètre (3 mètres si vous avez deux directions). Cette règle est particulièrement importante pour les vélos de famille (fret ou remorqués). Un espace supplémentaire peut facilement être créé en prenant de la place dans la voiture.

8

7

Pourquoi développer un site propre jusqu'au carrefour Léonard ? Ce n'est pas vraiment une destination en soi. Le piéton / cycliste de loisir peut déjà circuler dans les infrastructures existantes pour la forêt de Soignes.

L'important me paraît d'assurer une bonne mobilité automobile du carrefour Léonard vers le parking, et seulement au-delà de prévoir des infrastructures de mobilité douce entre HD et Delta.

8

8

7

7

10	la commune revient aux usagers faibles
	l'air sera aussi plus sain
10	
10	
8	
6	
1	
9	
8	Parfait à condition que tout le monde se respecte.
5	
7	
9	
10	
10	
8	
9	
7	
9	
10	10/10 si on parle bien du développement de pistes cyclables et pistes piétons en site propre sur tout le long.
10	
7	
9	
6	
8	Très bénéfique pour la qualité de vie.
	Quelques réserves par rapport au passage piéton, svp pas de feux supplémentaires juste pour ça. On a pas envie de s'arrêter tous les 200 mètres.
10	
3	Il faut bien séparer les pistes cyclables des trottoirs pour une mobilité fluide
10	
10	
9	
5	Il est un fait indéniable que le carrefour Léonard reste un point d'accès vers les autoroutes menant notamment vers les Ardennes. L'accès actuel pour les voitures depuis le boulevard du Triomphe (via l'épingle) est idéal et permet 'de faire sortir' les habitants du quartier et le transit hors de la commune de manière très fluide : dans le cadre du réaménagement, le 'débit' de ces voitures 'sortantes' devrait être maintenu.

4	Sorry, bonne direction mais... pas assez radical: il faudrait plus de places dans ce parking. 1500 me semble dérisoire... Et sur le plan, la place accordées aux voitures, entrantes et sortantes (2 bandes) me semble encore trop grande. Et la place proposée aux cyclistes pas assez en regard es futurs besoins probables... Liges de tram: super!
10	Extremely positive. This is the city of future and the direction we need to move forward. It is essential to keep bike lanes enough to animate citizens to ride their bikes daily.
10	
5	
10	
1	Pourriez-vous arretez de couper des arbres sur des placec publics s'il vous plat. On dit qu'on a besoin des arbres mais les Maires de certaines commune prennent des décisions qui vont à l'encontre des dizaines de millier de signatures de leurs concitoyens.
8	
8	
1	Qui irait à pied ou en vélo jusqu'au carrefour Léonard ? Pour y respirer l'air impur venu des bouchons créés sur le ring !!!! Je ne vois pas l'utilité surtout si il n'y a pas de passage souterrain pour aller jusqu'à Jezus-Eik. Tout bonnement ridicule.
8	
10	Utilisatrice assidue de la mobilité douce (vélo, gyro-roue) et peu polluante (voiture hybride rechargeable), nous avons, depuis longtemps, plaidé la cause. Rouler à vélo en toute sécurité et en étant moins pollué, que peut-on souhaiter de plus...
1	
2	
8	
2	Cycliste pistes deja trop dangereux pour les piétons sur le trottoir
9	
1	
6	A 88 ans, je ne sors plus beaucoup à pied !!!!!
8	
10	
10	
7	
9	
9	
4	
10	
10	

8 Pour atteindre le 10, il faudra avoir des zones de parking pour les navetteurs avec un endroit sécurisé où ils pourraient déposer leur vélo : ils arrivent en voiture et poursuivent en vélo.

Si vélos partagés, des zones fixes obligatoires pour éviter le chaos engendrés par les offres "non Villo".

8

8

8

8

8

10

2 Budget disproportionné par rapport à la capacité du parking.

7 Aménagements sécurisés pour les enfants

9 Pour tous les auderghemois, ce sera un vrai paradis.
Malheureusement étant plus âgée, je ne verrai probablement pas ce beau projet.

10

6 Encore une fois peu ambitieux et à voir dans sa réalisation. Il existe déjà de nombreux sites propres dans cette zone.

9

9

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

6

9

10

10 Super, remarquable!

10 L'actuelle piste cyclable carrefour Léonard - Adeps est un scandale

8

8 La mobilité douce a été prise en compte. Ceci dit de Hermann-Debroux à Delta il y a déjà 2 vraies pistes cyclables en plus de la promenade verte, donc pas de valeur ajoutée sur cette partie et merci aux échevins qui les ont fait réaliser sans attendre un tel projet.

Une seule inquiétude: La superbe piste cyclable en bordure de forêt de Soignes, à quoi mènera-t-elle? Au petit tunnel très dangereux qui passe sous le ring? Pour l'avoir régulièrement pris, je peux vous assurer qu'il est vraiment dangereux tant il est anguleux et que l'on croise des véhicules motorisés. Je vous invite à réfléchir à son adaptation à un gabarit en ligne avec le reste de la piste cyclable. L'autre côté du carrefour Léonard est pourvu d'un tunnel bien plus large. Quand je vais à vélo à mon travail, je passe de ce côté !

8

1	il est grand tant d'aider les personnes à travailler , quand ils ont la chance ou la volonté de travailler.
	les transports en commun sont bondés..
10	
1	
1	Il ne faut construire des pistes cyclables mal faites et mal entretenues mais sanctionnés les autres usagers motorisés qui ne respectent pas les cyclistes .
	En instaurant une zone 30 dans Bruxelles c'est fait si on la fait respecter .
9	
5	
10	
10	
10	
4	
9	
5	<p>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!</p> <p>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.</p>
8	
8	Il est en effet important de mettre en avant la mobilité douce et de créer des pistes cyclables dignes de ce nom afin de permettre l'entrée à vélo dans la ville beaucoup plus facile.
10	
7	

4 Le principe de l'amélioration de la mobilité douce est excellent. Par contre la mise en oeuvre proposée n'est pas très convaincante. En effet, actuellement il y a des pistes cyclables (très utilisées) de part et d'autre du viaduc, plus la promenade verte du côté nord. La nouvelle configuration ne parait pas laisser de piste cyclable du côté "Sud", donc notamment devant l'Adeps, la grande librairie UOPC, le côté place Pinoy et son école primaire qui est la plus peuplée d'Auderghem, la salle d'escalade New Rock... c'est quand-même très dommage de supprimer /réduire (ceci n'est pas très clair) la piste cyclable de ce côté là et de la placer en bi-directionnelle du côté Nord. Dans la situation envisagée, toute mobilité douce du côté sud est placée du côté d'un bloc d'autoroute urbaine (4 bandes de circulation, c'est pire que dans la situation existante où cette circulation se fait à un niveau différent (viaduc).

1

5 Je trouve que les pistes cyclable sont tres bien dans le plan, mais moi j'ose pas les prendre car un moment ou un autre ils s'arretent quelques part et on est forcer de reprendre la route ou on risque d'etre tue par un automobiliste a n'importe quelle moment. Il faut des piste cyclable a travers toute la ville et il faut un plan de development regionale pas seulement commune par commune!!! Mais c'est un bon debut. Neanmoins je trouve que la solution n'est pas plus de route cyclable et moins de route pour les voitures. Le mieux serait: Garder le boulevard ET le viaduc pour les autobomobilist pour eviter les bouchons et rajouter les routes cyclable en plus!! Comme deja dit avant, vous n'allez pas reduire le nombre de voiture qui rentre en Auderghem avec ce plan, vous allez juste augmenter les bouchons!!!!

9

10

9

8

10

9

9

5

8 Les bâtiments av. de Beaulieu occupés par les européens vont-ils disparaître ; et dans l'affirmative, pour être remplacés par quoi ?

8	Meme question ici sur la connexion avec la région flamande. Aujourd'hui il existe une piste cyclable le long de l'autoroute. Quid à l'avenir?
8	
10	
8	
10	
5	
4	ça va ralentir et engorger le trafic
5	Bloquer les voitures ajoutera de la pollution.
10	Pour autant que les emplacements pour piétons et cyclistes soit bien délimité.
10	Pour autant que les emplacements pour piétons et cyclistes soit bien délimité.
10	Pour autant que les emplacements pour piétons et cyclistes soit bien délimité.
	Tres bien pour les traversees pietonnes, mais y aura-t-il des feux rouges? Car les voitures risquent d'arriver tres vite et je doute qu'elles s'arretent "spontanement" pour laisser passer les pietons.
	Attention a l'aménagement des parvis. Sans mobilier urbain adapte, et sans vegetation, cela peut vite devenir des lieux "insecurisants" avec concentration de "bandes." Un mauvais aménagement et le site peut egalement devenir tres venteux, ce qui le rendrait peu attractif pour les pietons.
	Sans avis
9	
9	
9	
7	
10	
10	
8	Attention à l'impact de ce changement sur les autres voiries d'auderghem (chaussée de Wavre et quartier pinoy). Est-ce que ce changement s'accompagne avec une zone 30 globale des autres voiries ? Ce serait l'idéal. Voir création de rue zone riverains exclusives.
8	l'offre en temps que telle semble être prometteuse, mais ça risque d'amener un trafic ralenti qui rendra le chemin peu agréable (bruit, pollution,...)
10	
10	
8	

6	Je ne pense pas qu'une mobilité douce soit utile jusqu'au carrefour Léonard car quand on passe par là, c'est en général pour sortir de Bruxelles et aller dans une autre ville...avec la voiture ou en bus.
10	
10	
10	
10	
7	comment comptez vous y prendre pour dissuader l'utilisaation des voitures car il me semble que les bandes de circulation ont bien diminué
10	
8	
8	<p>Il me semble que les sites propres pour les piétons sont indispensables comme en Hollande ou en Allemagne. Des pistes cyclables sécurisées càd qui évitent la possibilité aux voitures de rouler dessus (haies pour séparer l'espace vélo de l'espace voiture, différentes hauteurs ou autre) mais aussi d'éviter les portières qui sont les 1e causes d'accident des vélos en ville. L'aménagement fait au blv Franklin Roosevelt par exemple demande aux cyclistes de jongler entre les portières et les passagers des voitures qui passent devant pour rejoindre le trottoir piéton. Dommage pour une route qui vient d'être refaite!!</p> <p>La piste cyclable actuel permet aux scooteur de l'utiliser, la nouvelle devra être exclusivement pensée pour les vélos - piétons car en pleins effort être dépassé par un véhicule polluant, c'est peu encourageant pour les cyclistes.</p>
9	
9	
10	
9	

6

Suggestions pour une vision plus ambitieuse :

- Limiter les places de parking voitures à 800 pl MAXIMUM
- Revendiquer un total d'au moins 300 places de parking vélo sécurisées à côté des stations de métro (de HD jusque Delta)
- Tronçon Léonard : prévoir un accès vélo vers le sud (pour relier La Hulpe via 3 Fontaines) ; l'accès nord privilégie Overijse et Jezus-Eik...
- Réduire à UNE SEULE bande voiture !
- Métro HD accès nord : installer une ascenseur côté nord pour les PMR

10

7

Les pistes cyclables et trottoirs sont parfaits, le parc créé très bien, par contre, attention à ce que le parvis ne soit une place froide et sans vie, peu verdurisée, balayée par les vents si les immeubles aux alentours excèdent 2 étages, et sans restaurants et/ou logements qui pourraient y amener la vie. Attention! Les bureaux créent des zones mortes le soir et le week-end. Ils augmentent aussi le nombre de navetteurs entrant dans Bruxelles. Les magasins créent aussi des zones désertes le soir et le dimanche.

6

Bien globalement mais prévoir des traversées piétonnes et cyclistes du boulevard rendrait son utilisation catastrophique pour les voitures (prévoir plutôt des traverses l'enjambant alors) En effet, même s'il vaut réduire les navetteurs, il ne faut pas oublier les Auderghemois pour qui c'est la porte vers la e411 et le ring. S'il faut 15 min de plus aller et pareil au retour à chaque fois, les Auderghemois ne seront pas gagnants (à part ceux habitant directement sur le boulevard). Pensez notamment à ceux qui habitent le nord d'Auderghem : aujourd'hui, rejoindre la e411 via la chaussée de Wavre est une pitié. En partant de Saint-Julien, l'accès à delta et au viaduc est actuellement jouable mais demain ???

9

7

5

est-ce qu'il y aura encore assez de place de parking aux alentours pour les riverains de Pinoy, Delta, Beaulieu, Herrmann Derboux???

8

8 La gestion du croisement Hermann Debroux Boulevard du Souverain me semble chaotique en l'absence du viaduc.

Pourquoi ne pas envisager un tunnel routier? On a bien fait un tunnel sous la Manche donc pourquoi pas un tunnel sous la Woluwe?

7

8

10

5

10

9

8

9

10

10

10

10

5 si vous voulez que ce projet soit efficace il faudra surtout sans belles paroles veiller à ce que chacun reste à sa place et puisse profiter de l'infrastructure qui lui est proposée et respecter le piéton!!! tant au pont de vue vitesse des vélos et autre ainsi que la négligence des utilisateurs de location de vélos et autre qui abandonne ce dernier n'importe où sans respecter autrui . DERNIERE CHOSE QUAND EST IL DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE vous n'en parlez même PAS

8

8

9

5 tout dépendra pour les navetteurs du coût final qu'ils devront supporter. La guerre entre nos régions n'arrange pas les choses

8

4 La démographie bruxelloise et belge augmente, l'activité économique augmente (on l'espère en tout cas), donc les déplacements privés et professionnels augmentent. La solution n'est pas de rendre la circulation automobile impossible (ce qui aura pour effet une fuite vers la périphérie des gens qui en ont les moyens et donc une paupérisation d'Auderghem) mais de rendre les transports en communs tellement efficaces qu'il est plus avantageux de les emprunter que de prendre sa voiture.

Il faut donc construire de nombreuses nouvelles lignes de métro au lieu d'élargir les trottoirs.

En outre, un parking de dissuasion de 800 à 1500 places, avec la disparition du parking de delta et du Carrefour d'Auderghem est, pour le moins, largement insuffisante et à la limite de la malhonnêteté intellectuelle

8

9

10

8 Votre proposition n'est pas mauvaise.

S'assurer que des bancs soient installés un peu partout pour les personnes (comme moi) ayant des problèmes physiques.

Sans avis

Je n'ai lu que le résumé où il y a beaucoup de longues phrases et de belles images projetées mais pas de plan concret vu du dessus (ce qui suffirait en soi comme résumé), j'ai donc du mal à comprendre le concept. Mais en tant que cycliste, je suis pour toute amélioration en ce sens.

Sur l'image correspondant au parvis "Bergoje", on voit une piste cyclable contiguë aux voies de bus et de tram au niveau de la station de métro. On dirait que les gens descendent du bus et arrivent directement sur la piste cyclable, dangereux et pénible. Ce n'est qu'un détail, mais il me fait craindre que les personnes ayant conçu le nouveau plan ne se soient pas vraiment mis dans la peau de l'utilisateur...

5 Il me semble que l'aménagement prévu (piétons/cyclistes) est un phénomène "de mode" qui ne tient pas compte des personnes âgées à mobilité réduite - de plus en plus nombreuses étant donné le vieillissement de la population - et qui ne peuvent plus se déplacer ni à vélo, ni à pieds! une "piste" dédiée à de petits véhicules électriques de transports en commun de type "navette" dans les 2 sens serait opportune. Sinon, c'est condamner les personnes âgées à rester chez elles sans pouvoir faire de "petits trajets" indispensables à leur intégration dans la vie de la Commune (aller faire de petites courses où bon leur semble, aller au marché, aller s'installer aux terrasses des cafés/lieux de vie...). Voir le lien "Diabline" d'Aix-en-Provence, dont le centre est devenu entièrement piéton. <https://www.la-diabline.com>. La Diabline est silencieuse, permet de s'arrêter "à la demande", sans danger pour les piétons étant donné son déplacement lent, gratuite au-delà de 75 ans, et d'un coût modeste pour les autres. Elle permet aux habitants âgés qui ne peuvent plus se déplacer facilement d'avoir accès au centre ville et de maintenir celui-ci VIVANT.

8 Le surface de chemin de fer (promenade verte) n'est pas idéal pour le vélo

10

10

7 L'offre est déjà très bien, mais un boulevard 2 x 2 bandes reste un aspirateur à autos

Si l'on veut réellement diminuer la pression automobile, le segment intérieur au Boulevard du Souverain doit être réduit à 2 x 1 bande limité à 30 kms/h.

8

8

6

6 Report du trafic sur l'avenue de Tervuren qui traverse également Auderghem

10

1 Cela ne sera pas gratuit.

Il y a d'autres dépenses publiques qui devraient avoir priorités.

8

6

7 voir remarque question 2

9

8

10

10

5 Il y a déjà des pistes cyclables et des sentiers pédestres, par conséquent l'amélioration n'est pas claire. J'habite rue du Docteur et les plans actuels semblent montrer que cette route est bloquée pour les véhicules. Comment puis-je avoir accès à ma maison?

There are already cycle paths and walking routes, consequently the improvement is not clear. I live in Rue du Docteur and the current plans seems to show this road as blocked to vehicles. How can I have access to my home?

8

6

10

8 Mon seul regret est le manque de passages au niveau de la forêt de soignes qui existaient avant la création de la E411. On parle d'un ecoduc, c'est bien, mais pourquoi ne pas rajouter 1 ou 2 feux piétons / vélos pour autoriser les piétons à traverser au milieu de la forêt?

1

8

8

4

8

7

8

8

10

1 A 65 ans je ne me vois pas faire de la trotinette.

9

9

9 Il faut, pour la sécurité des piétons, séparer nettement les pistes cyclables des trottoirs uniquement réservés aux piétons.

6 La théorie est intéressante, faut voir ce que cela donnera une fois mis en place

9

4

8 Un chemin piéton jusqu'au carrefour Léonard, je ne vois pas l'intérêt, piste cyclable oui mais elle existe déjà

10

8

10	
8	Mais bcp de choses sont organisées apd carrefour leonard...comment les gens laissent leur voiture au carrefour leonard pour commencer à profiter de ces pistes cyclables, des bus etc...?
8	
8	
5	Voyez les chiffres éloquents.....!
	Par météo clémente tous peu aller pour cette mobilité douce ,
	et au vu de notre météo maritime tempérée morose parfois , tous ces
	chiffres basculent ou s'annulent littéralement.
	Pensons au préau et autres moyens de protection contre pluie vent gel etc....
10	
10	Toutes les offres de mobilité douce sont les bienvenues.
9	
9	
8	
10	
8	
8	Prevoir parikings vélos et trottinettes à des endroits fixes.
9	

9 Ma conclusion concernant ce projet : je ne peux qu'approuver et je trouve que c'est un projet formidable. Pour l'instant c'est la voiture qui a pris le dessus et c'est devenu invivable. Cette offre de mobilité douce reliera plus et mieux les différents quartiers d'Auderghem entre eux qui ne sont pas vraiment en connexion pour l'instant. J'aime ma commune, il y fait bon vivre, c'est ici que j'ai envie de rester et ce projet m'a convaincue. Le fait d'y emmener de la verdure, de diminuer le nombre de voitures entrants et de relier les différents quartiers sera une réelle plus-value, augmentera encore plus la cote de notre commune et invitera plus de familles à vouloir s'y installer. Il y'aura plus de vie dans certains quartiers. On pourra y faire du vélo en toute tranquillité sans avoir peur: çad que j'oserai envoyer mes enfants à l'école ou leurs activités en vélo. Et là où se trouve actuellement le supermarché carrefour pourrait devenir la place commune de tous les Auderghemois où les activités/petits concerts/fêtes seraient centralisées, ce qui manque encore pour l'instant. Cette mobilité douce fera aussi que les Auderghemois se verront, se croiseront, je suis persuadée qu'il y'aura plus de convivialité!!!!

Il y'a maintenant 10 ans mon mari et moi (nous avons 4 enfants) avons pris la décision de bannir la voiture et nous utilisons le système cambio quand nécessaire, utilisons le transport en commun, le vélo ou à pied et cela fonctionne parfaitement.

6 ~~En voyant le résultat de ce projet à terme, ça changera les mentalités~~ il faut laisser suffisamment d'espace aux piétons, nous accordons de plus en plus de faciliter aux vélos,.. qui se permettent tout et n'importe quoi aux détriments des piétons!!

10

6 Pour le moment, le Transvaal est complètement coupé du rouge-clôître (aucune possibilité de traverser sur 1 km). Ce n'est pas clair que la situation va s'améliorer avec le nouveau plan.

De plus, je crains que si aucune autre mesure n'est prise pour réduire le trafic (genre péage urbain), la réduction du nombre de voies de circulations ne fera qu'augmenter les embouteillages et donc la pollution.

9

8

8

8

8

1 Ces offre de mobilité "douce" existent déjà en grande partie actuellement ! Promenade verte, pistes cyclables le long des avenues Demey et Hermann-Debroux, piste cyclable jusqu'à Jezus-Eik.

On a développé beaucoup de place pour les vélos à ces endroits parfois au détriment de la sécurité des piétons. Il n'y a pas que le vélo comme solution de mobilité douce. Ce plan ne tient pas compte du vieillissement de la population, ce ne sont pas des vieillards qui vont se déplacer à vélo. Ce n'est pas si compliqué que ça de faire des études prospectives sur des bases statistiques.

On parle de traversées piétonnes Pinoy/Centre/Parvis/Hermann-Debroux/Delta ... donc de ponts ! On enlève le viaduc et on construit des ponts c'est bien ce que cela signifie? Je ne pense pas les avoir aperçu dans le PAD.

8 Cf. commentaires question 10

8 Cela semble continu et agréable (suffisamment large et avec de la verdure)

8 Bien sûr que l'offre de mobilité douce est bonne...pour autant que les gens choisissent la mobilité douce...je ne suis pas sûr que cela changera beaucoup à la situation actuelle qui est bonne par rapport à ce qui se fait ailleurs à Bruxelles

7

9 Parfait de repenser aux usagers faibles et de sécuriser un site propre.

Sans avis

10

8

10

7

8 Ne pas oublier les moins valides

9

9 Intéressant,agréable à fréquenter quand il sera terminé ...si on est un promeneur ou un touristemais irréaliste car nous ne sommes pas dans un centre-ville mais bien dans une grande voie d'entrée et de sortie d'une ville de 1 million d'habitants.

6 Pourquoi pas mais il y a quand même toujours trop d'espace perdu et un manque de parking. C'est beau d'imaginer des pelouses partout mais soyez pratiques et offrez l'alternative de bien se garer et offrir une belle cohabitation entre tous.

1

10

7

5 Mon commentaire sur le metro

8	Il faudra faire attention à une bonne cohabitation cyclistes/piétons. Et limiter la vitesse des voitures.
1	
9	
9	
9	
7	La mobilité pour les voitures semble oubliée, surtout si on ajoute des immeubles à appartements partout entre Demey et Delta
10	
1	Ce plan n'est pas adapté aux personnes âgées et à mobilité réduite. A un certain âge, on ne fait plus de vélo ou de trottinette électrique!
8	Pas sûr que les pistes cyclables et accès piétons vers le carrefour Léonard soit nécessaire. Aller jusque là sans avoir de possibilités d'aller plus loin ne sert à rien. Il faut plutôt assurer que les cyclistes et piétons puissent accéder rapidement à leur travail et aux commerces de manière sécurisée.
8	
8	
6	Intéressante pour les Auderghemois, mais là encore, on passe à côté d'un enjeu majeur: qui sera intéressé pour venir en vélo depuis le Brabant wallon? Sauf à considérer que Bruxelles ne doit pas être un pôle économique (c'est à dire attirant des travailleurs depuis des zones hors région Bruxelloises), ce type de question mériterait de considérer les connexions avec la Flandre et la Wallonie.
10	
10	Oui mais pourquoi mettre 2x2 bandes du même côté ?? Pensez aux personnes qui vivent le long de ce côté là... Et puis vous voulez qu'il y ait moins de voitures mais vous mettez encore 4 bandes ? Ce n'est pas très cohérent... Les gens vont continuer à prendre leur voiture car ils sont fainéants ! Mettez juste 2 bandes et ils comprendront qu'il faut prendre le bus qui aura sa bande propre et le métro ainsi que le tram. Et là on peut alors les mettre du même côté ou pas. Mais svp ne faites pas une avenue de 4 bandes d'un côté... Ce serait un nouveau meiers. C'est ridicule.

9	<p>de plus en plus de voiture sont vendues chaque année et de plus en plus de gens viennent travailler a bruxelles, donc on va engorger encore plus l'accès à bruxelles.</p> <p>en plus la largeur les bandes de circulation n'est plus adapté aux nouvelles dimensions des nouvelle voitures, de plus en plus grandes..... SUV pick up etc</p>
8	<p>C'est une très bonne idée mais encore faut'il un projet trans-régional pour éviter que le réseau cyclable ne s'arrête à l'entrée d'Overijs! Il faut aussi envisager une alternative éloignée de la route, à travers la foret, par les petites routes forestières! Il manque un passage sous le ring entre Léonard et 4 bras de Tervuren!</p>
8	<p>Cela me semble très bien mais mon avis n'est pas très circonstancié</p>
8	<p>En vue de l'augmentation de nombre de vélos, de trottinettes et d'autres moyens de locomotion individuels, à constater déjà ces dernières années, et par rapport aux différences de vitesse, les pistes cyclables doivent être suffisamment large. Le dépassement doit être possible sans danger pour cylistes ou piétons.</p>
8	
7	<p>Une offre de mobilité douce, c'est bien beau mais pas si cela provoque le chaos par ailleurs.</p> <p>Et qu'en sera-t-il de la qualité de l'air pour les piétons et cyclistes à proximité immédiate de ces entrées et sorties où le trafic sera dense ?</p>
10	<p>Si le flux de circulation entrant dans Bruxelles via Auderghem était relativement stoppé net en amont (au niveau de la tour Smart) avec un immense parking de dissuasion (5000 voir 10000 places). L'offre de mobilité douce serait certainement bien utilisée.</p> <p>L'offre de mobilité rapide devrait être également maintenue (métro) pour permettre au navetteurs de transiter rapidement et de modifier leurs comportement en laissant leurs véhicules en amont de la ville.</p>
10	
10	
8	
8	<p>On pensera sûrement, le moment venu, aux piétons "faibles" : personnes âgées, à mobilité réduite...</p>
9	
6	

7	Habitant la rue de la Vignette, je me demande comment la desserte locale prévue depuis le bas du boulevard des Invalides va être aménagée, notamment pour éviter que la rue de la Vignette ne devienne un raccourci pour les automobilistes venant de Delta voulant rejoindre le boulevard du Souverain sans passer par Herrmann-Debroux...
10	
10	
10	
10	Une ville à dimension humaine!
10	
7	
7	Plus des alternatives accessibles et non dangereuses à la voiture seront disponibles, plus grandes sont les chances de voir l'automobiliste renoncer à son engin.
9	
9	- Pistes cyclables dans le sens du trafic a chaque cote seraient mieux qu'une a deux sens d'un seul cote du traffic. - Au torcon Delta, la piste cyclable qui relie avec la promenade verte devrait etre plus large. Ce n'est pas clair comment les cyclistes de l'autre cote auront access a traverser vers la promenade verte.
6	La largeur de la piste cyclable Avenue Jules Cockx n'est pas suffisante pour rouler dans les deux sens. Il y a beaucoup de vélos venant de la Rue des Trois Ponts se dirigeant vers la promenade verte. Ce genre d'aménagements trop étroits crée des conflits entre les piétons et les cyclistes et des risques d'accidents.
10	
8	De connections supplémentaires devraient être envisagées entre Léonard et Adeps pour reconnecter les anciennes drèves forestières ainsi que pour permettre une meilleure connectivité entre les deux parties de forêts. Un écoduc est certainement un plus pour la faune mais des passages piétons devraient être également envisagés à cet endroit. De même au niveau de l'adeps, il devrait y en avoir plus.
10	
8	
9	il faut prévoir le respect des passages piétons/cyclistes par les automobilistes, les voitures s'arrêtent tout le temps sur les passages à l'heure de pointe et ne se gênent pas pour brûler les feux rouges.
8	
3	
4	
3	

1 Séparer piétons et cyclistes est une bonne idée lorsqu'on connaît l'incivisme répété des cyclistes envers les usagers plus faibles qu'eux et même envers les véhicules.

Qui est censé venir à pied du carrefour Léonard ? Une piste cyclable existe déjà à cet endroit.

Quant aux traversées piétonnes, elles vont multiplier les arrêts des voitures, ralentir le trafic et augmenter la pollution qui s'ensuivra. Les jeunes pousses de votre électorat ne vont pas être contentes.

1 Si les sites propres "piétons et cyclistes" ne sont pas séparés l'un de l'autre, c'est une mauvaise idée.

Voir la Promenade Verte envahie par les cyclistes qui y roulent à toute allure et sans grand respect pour les autres : plus aucune mère de famille n'ose y amener ses enfants ! Comme "promenade", c'est plutôt raté.

Je ne comprends pas l'opportunité de multiplier ces "traversées piétonnes".

Quand je veux me promener, j'ai suffisamment de sites dédiés à Auderghem (à part la Promenade Verte) : Rouge-Cloître, parcs, forêt...

10 il faut impérativement réduire le nombre de voitures, avoir une ville plus humaine, plus saine

10

3 Bien pour les sites propres piétons et cyclistes, le long du boulevard entres delta et Carrefour Léonard. Par contre, les parvis accessibles aux pétons, cyclistes et trottinettes sont un danger public pour les usagers faibles (voir la digue sur la côte belge).

8

10 Attention à la coexistence entre les piétons et les cyclistes (qui sont de plus en plus rapides grâce aux vélos électriques). Parfois, un site propre pour les cyclistes s'avère très utile. En tous cas, une signalisation très organisée doit être mise en place.

7

10

6 Je suis positif vis-à-vis des sites propres pour piétons et cyclistes le long du boulevard entre Delta et le Carrefour Léonard.

Par contre, les parvis accessibles aux piétons, cyclistes et trottinettes ne me semblent pas être une bonne option, vu notamment les risques accrus que cela fera courir aux usagers les plus faibles.

8

9

10

3 comment traverser à pied ces nouveaux axes ?

2

8

5 La mobilité douce est un avantage, mais les traversées piétonnes sont malheureusement un frein supplémentaire à la fluidité du trafic déjà fortement et irrémédiablement entamée par la réduction du boulevard à 3-4 bandes et la réduction drastique de la vitesse.

2

8

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

Carrefour Léonard. Par contre, les parvis accessibles aux piétons, cyclistes et

trottinettes sont un danger public pour les usagers les plus faibles.

10

Personnellement j'habite une perpendiculaire au bld des invalides et je prends mon vélo pour aller au travail (à Louise) depuis quelque mois... les bandes cyclables tout au long de mon trajet sont peu nombreuses et les routes sont très abimées (surtout au niveau des casse-vitesses). Ce projet est bénéfique pour les personnes à mobilité réduite et même si notre quartier sera pénalisé, je crois qu'à terme ce sera un mieux.

Les jeunes prennent des vélos et des trottinettes maintenant et Bruxelles doivent être moins dangereux pour eux.

2

10

4

9

8

8 Comment de l'avenue Demay, rejoint-on le boulevard du souverain ?

8 Comment de l'avenue Demay, rejoint-on le boulevard du souverain ?

9

9

9

4 Amélioration la mobilité douce est en effet une très bonne idée. Maintenant, il semblerait que l'idée retenue serait de supprimer la piste cyclable du côté Sud pour la remplacer par une à double sens côté Nord. Cela me semble fort dommageable, en effet, il y a de nombreux commerces, l'ADEPS, l'accès au Transval, l'école sur la place Pinoy et la salle d'escalade New Rock qui attire de nombreux cyclistes. Les cyclistes pourraient en effet traverser les 4 bandes de circulation mais cela semble dangereux

Aussi rien n'a l'air vraiment prévu afin de faciliter les accès à la promenade verte et celle du chemin de fer. En effet, pourquoi le projet n'inclus pas des tracés qui permettent de connecter des quartiers à ces promenades ?

En effet, le projet actuel ne vas pas assez loin dans la réflexion de la politique de la mobilité douce. Il faudrait prévoir plus de passerelles pour permettre aux gens de pouvoir circuler d'un quartier à l'autre sans devoir traverser des boulevards urbains où les feux sont principalement vert pour les automobilistes et quasi pas pour les piétons, vélo et autre moyens de locomotion à roulette. Pourquoi ne pas prévoir d'interconnecter l'espace du Carrefour à l'école du Souverain pour faciliter les échanges entre les écoles, les déplacement vers l'Adeps, etc.

10

3

8 Bon idée, je suis juste sceptique quand au fait de profiter de la mobilité douce quand des voitures restent en surface avec les autres.

3

1

9 Y aura t-il une piste cyclable qui permettra aux résidents du quartier Transval/Blankedelle d'accéder directement à leur domicile par le côté droit de la chaussée de Wavre (Vers l'Adeps), et ne pas devoir utiliser la double piste cyclable le long de site du Rouge Cloître?

8

7	J'espère que les piétons ne seront pas lésés, les pistes cyclables actuelles, combinées avec des zones mixtes (vélos-piétons) sont très dangereuses pour les piétons, vulnérables face à l'attitude irrespectueuse de nombreux cyclistes ! Les trottoirs, semés de poteaux et panneaux, n'offrent souvent pas le minimum d'un mètre pour la zone piétonne.
10	
Sans avis	
9	
9	Mes suggestion sortent un peu du cadre du futur boulevard urbain. Il est fait mention dans le projets des liaisons cyclistes vers l'hôpital Delta et d'un parc le long du chemin de fer, mais est-ce qu'une liaison cycliste et piétonne est prévue entre le site Delta et Watermael/stade d'Ixelles (rue des brebis)? Dans l'axe de l'avenue Nippone et de l'actuelle arrivée de la E411, ça permettrait une belle liaison directe hors trafic.
	Une liaison cycliste et piétonne serait également bienvenue entre la rue des trois ponts et le boulevard du triomphe (rue L. Verstraeten), avec accès vers Hankar et le quai de la gare Delta. En même temps, une liaison le long du chemin de fer, entre Delta et Hankar (et Pétilion) permettrait également d'améliorer les relations entre les différents quartiers.
9	
8	
7	
7	Ça peut être génial mais je serai contre si le RER n'est pas en place avant!
6	Piste cyclable bidirectionnelle a prévoir des 2 côtés.
10	
10	
1	
9	
8	
3	
10	
10	
1	laisse trop de place aux pietons et cyclistes! trop de perte de place aussi avec les espaces verts!
1	
1	

8	Dans la mesure où les feux seraient réglés de façon intelligente afin de ne pas mettre à trop rude épreuve la patience ni des véhicules ni des piétons et cyclistes, ce qui peut conduire à des comportements imprudents de part et d'autres.
	D'autre part l'isolation des piétons (dans une moindre mesure les cyclistes) peut conduire à un sentiment d'insécurité à des heures où la fréquentation est moindre (sans parler pour autant de criminalité): ex. une personne seule faisant un chute sur un parcours avec peu de passage.
7	La mobilité douce augmentera dans les années à venir. Par conséquent le plan devrait en tenir compte pour séparer "avec des barrières physiques" les sites des piétons et des cyclistes. Il faut absolument éviter la situation existante de trouver les trottoirs juste à côté de la piste cyclable (les accidents sont trop fréquents).
2	Il est totalement illogique de prévoir le boulevard urbain du côté des habitations (à savoir côté rue du chaudront et Place Pinoy) au lieu du côté des commerces et des bureaux (Delhaize, Puylatco, etc).
	Le trafic détériorera ces zones d'habitations sans compter que les navetteurs viendront se garer dans nos rues calmes car le nombre de places prévues est insuffisant et le parking sera bien sûr payant.
1	
10	
1	
8	
8	Des parkings pour vélos du côté de l'Adeps et Hermann- Debroux devraient être prévus pour faciliter encore plus la mobilité douce.
8	Des parkings pour vélos du côté de l'Adeps et Hermann- Debroux devraient être prévus pour faciliter encore plus la mobilité douce.
9	
5	Toutes ces offres étoufferont la voiture, ce que je refuse !
5	Pourquoi n'aménage-t-on pas des souterrains sous le viaduc? Parce que on n'est pas capable de les sécuriser?
1	
8	
9	
6	
5	Il faut absolument limiter les voitures sur l'axe Delta/Adeps, c'est des quartiers résidentiels, ça ne fait pas de sens autrement. Attention toutefois à ne pas élargir les voies actuelles.
5	
7	
8	
5	

8	Cycliste de temps en temps, il est impératif que l'espace dédié aux différentes mobilités douces soit suffisant pour absorber le flux de chacune d'elles. Cela ne veut pas dire qu'il faut les séparer physiquement l'une de l'autre ! mais il ne faudrait pas reporter des problèmes de partage de la voirie entre ses différents usagers fussent ils doux
1	alors la on remplace toute cette idée ci par une offre de buggy 4x4 électrique et c'est bon
9	
5	Un piétonnier, OK. Mais où vont passer les voitures des riverains? Comment sera le piétonnier? Comme celui du centre ville, un regroupement de clochard et de bandes organisées?
1	Frustrer 230,000 personnes en voitures pour 1200 qui passent en vélo ! .. BRAVO ! Par contre une bonne éducation routière pour les piétons et les vélos... Apprend à respecter AUSSI le code de la route - regarder avant de traverser. Ne pas porter de casque musique .. qui empêche de se rendre compte de la circulation... ne pas traverser n'importe où, un respect commun au lieu de diaboliser les automobilistes ! réduirait certainement aussi bien le nombre d'accident que les 30km/H prévu en 2021 RIDICULE et plus polluant !
Sans avis	les pistes cyclables actuelles me permettent de me déplacer en vélo sans soucis pendant mes moments de loisirs; aucun besoin d'aller au carrefour Léonard en vélo le long de la circulation !
10	
3	
10	
6	
3	La mobilité douce actuelle est suffisante aux alentours du boulevard actuel. Il faudrait améliorer l'accès vers Delta et prolonger vers l'Adeps.
10	
8	
8	

1	<p>Cette offre relève de la pure utopie au regard de la densité de la circulation automobile</p> <p>Déjà actuellement pouvoir accéder à mon domicile situé rue de la Vignette exige beaucoup de patience aux heures de 'pointe ' alors je n'ose pas imaginer la situation en l'absence du viaduc</p> <p>Vieil auderghemois de l'avenue Charles Dierickx, j'ai connu l'encombrement régulier de l'avenue Demey à l'époque antérieure du viaduc alors que la densité automobile était bien inférieure</p> <p>Le viaduc nous a soulagé de cette invasion !!!</p> <p>Les pistes cyclables vont compenser le viaduc ... j'en doute très fortement</p>
5	<p>Il me semble qu'il y a peu de piétons et de cyclistes dans ces zones, c'est en tout cas ce que je constate maintenant, peut-être parce que ce sont des endroits de passages, sans magasin, sans intérêt particulier. Je ne vois pas vraiment l'utilité d'aménager le côté Spinoy Demey.</p>
1	<p>Il y a déjà assez de parcs, de pistes cyclables et de balades à Auderghem</p>
10	
7	
2	<p>La situation est complètement inégale pour les riverains du côté Nord et du côté Sud du viaduc à Demey.</p> <p>L'option privilégiée est de développer le pôle commercial autour de l'actuel Carrefour mais c'est au réel détriment des riverains Pinoy, quasi ignorés par l'étude d'incidence, alors qu'il s'agit d'un quartier résidentiel et familial. D'ailleurs, de quelle offre de mobilité douce peut-on parler dans ce PAD pour le côté Sud de Demey?</p>
8	
1	
8	
2	
2	
8	
7	<p>La place faite aux cyclistes et piétons, "prise" sur la voiture, est une bonne chose.</p> <p>Attention toutefois de bien séparer cyclistes et piétons (sinon risque de collision).</p>
8	
6	

8

8 Prévoyez le plus de moyens de transport possible...

Il ne faut pas négliger le fait qu'il y ait de nombreuses personnes qui viennent travailler à Bruxelles .

Donc il faut les aider à y arriver

3

C'est un très bon plan du point de vue esthétique, mais je pense que nous allons voir la zone congestionnée et encore plus polluée par la lenteur du trafic. La petite rue, si calme jusqu'à présent, prendra le dessus car les voitures tenteront de se frayer un chemin vers la ville, au lieu d'un passage rapide par le viaduc.

3

3

8

10 voir remarque globale ci-dessus question 2

4

10

2

1

Tout le monde ne peut pas rouler à vélo ou en trottinette !!! Qu'on arrête de suivre le Green Reich !

8

7

1

Que fait-on des personnes qui se déplacent difficilement?

Comment le PAD voit la problématique des courses au supermarché dans l'avenir?

Une semaine de courses pour une famille de 4 personnes à pied?
l'achat de pack de bois ou de terreau en vélo? un pack de 8 bouteilles d'eau de 2L (format économique chez colruyt) le tout sur son vélo?

1

9

9

9

1

2

2

10

10

8

7

4

j'attends de voir pour de vrai ces fameux sites propres et la quantité d'espaces verts réelle : si celle projetée aujourd'hui est un parc d'une largeur de 27m plutôt que 50M... vous aurez compris que je suis contre - tous ces projets immobiliers autour de la destruction vont détruire le caractère aujourd'hui humain d'Auderghem pour le remplacer par un Manhattan like.

8

10

10

6

1) PIETONS : sont les parents pauvres du projet. Ils doivent partager les pistes cyclables avec les vélos et la vitesse de ceux-ci.... C'est angoissant de penser qu'un vélo pourrait vous heurter les chevilles si vous faites un pas de travers en vous retournant pour voir si le chemin est libre afin de traverser la piste pour changer de direction.

2) PISTES CYCLABLES - PROPOSITIONS :

A) être toutes de la même couleur et ce dans toute la RBC : en 10 minutes à pied de chez moi au Delhaize Herrmann-Debroux, je rencontre 3 couleurs de pistes cyclables : noir, rouge, sable.

B) être séparées physiquement de l'espace piétons par une rambarde. Les pistes piétons doivent être d'une couleur autre que les pistes cyclables et bien visibles, la même couleur pour toute la RBC de sorte que les piétons ne doivent sans cesse se dévisser la tête pour savoir si ils marchent au bon endroit.

C) Y interdire l'installation d'évènements, foires et marchés etc... Ceux-ci pourront être tenus sur le lieu de détente de ce qu'il restera du parking du magasin Carrefour.

7

4

On ne pense qu'aux jeunes, piétons ou cyclistes

Quid des moins jeunes, qui font leur courses, qui doivent transporter des paquets, une caisse d'outils lourde, etcles transports en commun seront d'office bondés à toute heure à défaut de pouvoir utiliser une voiture.

Sans avis	Il faut connaître les détails qui n'apparaissent pas dans votre résumé. Le diable se cache dans le détail. Actuellement par exemple, la PC le long du viaduc est très dangereuse à la sortie du Parking de Carrefour, je connais plusieurs personnes qui se sont retrouvées à l'hôpital; Les voitures qui sortent du parking regardent à gauche et sont prêtes à appuyer sur le champignon dès qu'il y a un trou, oubliant que des cyclistes peuvent venir de droite.
7	Je rêve encore de pistes cyclable sécuritaire, pratique et agréable. Ainsi que des endroits pour stationner les vélos en sécurité.
8	
8	
7	
9	
8	
9	
8	
8	C'est une bonne idée!
8	C'est une bonne idée!
8	C'est une bonne idée!
8	C'est une bonne idée!
8	C'est une bonne idée!
5	- je me demande où vous placez le carrefour Léonard? C'est en principe un croisement d'autoroutes! _ cela suppose de couper des centaines d'arbres. La forêt de Soignes est en principe un site protégé et doit le rester, on a déjà enlevé beaucoup trop d'arbres ces derniers temps - entre Pinoy et quel centre?
5	Ca va un peu en s'améliorant, mais il faut voir ça dans la globalité de la ville. Si on veut que les gens prennent plus leurs vélos il faut qu'ils sachent arriver là où ils ont besoin. Il faut aussi qu'ils apprennent à rouler en respectant les autres.

6 C'est une bonne idée mais clairement du mauvais côté du boulevard. Pourquoi mettre les espace piétons et vélos du côté des super marchés ? Comment les utilisateurs y entreront ? On devra prévoir une série de traverse de cette jolie zone piétonne pour des voitures. A moins qu'il n'y ait plus de parking aux supers marchés ?

Idem pour les entrées des parkings des immeubles entre le Delhaize et le Rouge Cloitre.

De plus ce boulevard est très large, 4 bandes au total, je souhaiterais que nous soyons plus ambitieux et diminuons encore en le nombre de bandes de voiture. La ville décarbonnée de demain... n'aura pas besoin de 4 bandes pour des voitures...

1 Il y a déjà une très belle piste cyclable au milieu du boulevard.

Une traversée piétonne est inutile.

9

7

1 L'offre de mobilité douce est déjà très bien à l'heure actuelle, je ne vois pas en quoi cette nouvelle offre sera meilleure que l'actuelle

10

7

10

9 Ce serai un plus de cette idée de mobiliser douce vélo et autre moyen de mobiliser douce en toute sécurité

7

7

Je suis relativement positive face aux nouvelles pistes cyclables proposées notamment sur l'ancien site du viaduc. Attention à la cohabitation entre cyclistes et piétons qui est toujours un peu problématique (voir notamment la situation actuelle de la promenade du chemin de fer)

8

10 Rendre la place aux citoyens "doux".

7

le nombre de navetteurs rentrants ne diminuera pas tant qu'une offre sur tout le territoire de Bruxelles ne sera pas correcte (RER, Métro Nord.....) !!

7

8

Prévoir une séparation nette/physique des pistes cyclables de la partie piétonne. Aujourd'hui c'est trop souvent le cas, où la distinction n'est pas assez nette.

8

5

5

8	
8	
8	
7	
7	
6	Je ne suis pas contre la mobilité douce, que du contraire, mais il faut rester pragmatique et l'examiner dans son ensemble : pas uniquement ce qu'elle apporte, mais également ce qu'elle implique comme concessions
8	
8	Rien à redire, tant que les pistes cyclables sont séparées du trafic automobile et des trottoirs pour piétons, ça me va.
7	
9	cfr remarques en fin d'enquête
8	
8	
8	
Sans avis	Au vue du peu de temps que nous avons pour répondre à l'enquete publique, je n'ai malheureusement pas eu le temps de me pencher sur la question et d'analyser les quasi 2000 pages de documents !
Sans avis	Protection de la forêt de Soignes: Ces dernières années ont été marquées par une coupe extrêmement importante de la forêt de Soignes pourtant protégée, tout le long du ring. Je demande que les arbres de la forêt de Soignes ne soient pas coupés par la construction du boulevard urbain, principalement en amont du centre sportif de la forêt de Soignes Cette coupe irait à l'encontre du souhait de préservation des espaces verts.
4	
8	C'est une bonne idée de connecter les quartiers.
7	
4	2 bandes de circulation de part et d'autre n'est pas suffisantes, étant donné qu'il y a plusieurs rues transversales et il faudrait prévoir une bande à certains endroits pour bifurquer dans les rues transversales, ceci pour les riverains.

1	La mobilité des piétons ne s'améliora pas. Prenez l'exemple de l'avenue de Tervueren qui n'est pourtant pas une grosse entrée de la ville : elle est plus difficilement franchissable pour un piéton que l'actuelle avenue Herrmann-Debroux. La coupure de la commune sera bien plus importante.
7	Sur les parvis où bus, tram, vélo et piétons se partagent le terrain, il faut absolument une démarcation claire afin que les piétons ne risquent pas de se faire renverser par un tram ou bus (ne pas faire comme à la place Dumont à Stockel: hyper dangereux pour les piétons)
7	
5	
10	
8	(je ne m'exprime ici pas vraiment sur cet aspect, car je sais que le GRACQ prépare un avis en ce qui concerne la mobilité douce et je m'en remettrai à cet avis)
7	Il faudrait aussi réduire la vitesse des voitures sur ce boulevard urbain sans quoi ce sera dangereux pour les usagers faibles comme l'est pour le moment le boulevard du souverain; tout particulièrement le croisement de la chaussée de wavre et du boulevard du souverain est très peu rassurant pour les piétons !
5	Ne pas oublier que la STIB considère qu'un piéton n'aime pas faire plus de 400m à pied. C'est la distance moyenne entre les arrêts.
6	Il serait important d'assurer que les pistes cyclables sont bien illuminées (autrement ils ne seront pas utilisés en hiver). Au niveau du métro Hermann-Debroux, une séparation plus claire (en relation avec la situation actuelle) entre la piste cyclable et les piétons serait souhaitable. Il serait aussi important d'envisager un offre suffisant de places pour des vélos au P&R et a Hermann-Debroux.
5	Ne pas oublier que le piéton n'aime pas marcher plus de 400m entre deux arrêts ou correspondances. Une étude de la Stib l'a mise en evidence.
9	
8	
6	
7	

7

7/10 est déjà un bonne note mais perfectible, pour comparer, j'évaluerais la situation existante à 3-4/10.

DEMEY: Il y a lieu de réévaluer le nombre de passages pour piéton et cycliste entre les deux côtés du boulevard afin de ne pas recréer un schisme entre les deux parties du quartier. Je ne vois par exemple pas de passages pour piétons entre le trottoir sud du boulevard et la station demey. La section à double bandes sans terre plein est infranchissable et potentiellement accidentogène car certains usagers pourraient être tenté de traverser à cet endroit. Un passage en surface et une division des deux sens de circulation pourrait aider la situation à cet endroit.

DELTA Au niveau du carrefour Delta (caserne du siamu). Je ne vois pas d'amélioration profonde de la situation actuelle. Le nombre de bande de circulation reste le même et la disposition des terre pleins aussi, j'imagine qu'il faudra encore 5 minutes à un piétons ou un cycliste pour passer d'un côté à l'autre...

HERMANN DEBOLIV: Le nombre de connexions de tram amène un

1

9

7

8

5

Le trafic entrant va diminuer, mais persister (véhicules commerciaux, livreurs, camions, habitants de la ville et personnes qui doivent se déplacer en voiture) ; par ailleurs viendra s'ajouter un supplément de voitures du fait des nouvelles constructions sur les "sites en accroche". Des embouteillages risquent de se produire, si la capacité des nouvelles voies est insuffisante. Il y a également le problème d'un parking de dissuasion qui peut se révéler insuffisant : dans ce cas, un nombre plus ou moins important de voiture risquent de continuer d'affluer. Tout cela mérite une étude beaucoup plus détaillée.

4

4

6

8

8

7

8

5 La proposition telle que présentée par le bureau d'étude est utopique et mensongère du fait que pour rendre le projet plus appétissant la voiture n'y est que très peu représentée. La réalité sera tout autre du fait que l'invasion des voitures venant de l'extérieur sera ralentie par l'aménagement de type bd urbain et que la présence visuelle et physique des voitures y sera plus forte. Je ne suis pas enthousiaste de ce projet car il ne provoquera que des désagréments et une fois plus obligera les habitants de la commune à s'adapter aux exigences des navetteurs.

Le PAIEMENT URBAIN n'est pas évoqué, hors ceci est un point important pour réduire l'accès aux navetteurs;.L'utilisation de la mobilité douce s'arrête à la hauteur de la forêt de Soignes, et n'est que très peu utilisée par les cyclistes vers la province.

9

7 voir question 2 - il faut diminuer l'access au voitures de societes pour 'forcer les gents' a change leur habitudes...

1 For-mi-da-ble !!!

Le commerce et l'économie ... "en général" vont se faire à pied et à vélo.

Laissez-moi rire !

Pour répondre à la question suivante qui ne permet pas de commentaires ...

Mais pourquoi toujours autant de "véhicules de société" rentrent-ils à Bruxelles (... et ailleurs ...?)

Faudrait peut-être voir le problème de ce côté là ?

Au fait, vous ne parlez PAS de la durée des travaux, des nuisances et autres ?

7 Les pistes cyclables sont trop souvent présentées en bordure des voies piétonnes, sans séparation. D'expérience, cette situation est dangereuse pour le piéton. pensez aux traversées pour prendre le bus ou le tram. très souvent on observe aussi que tout le mobilier et tous les obstacles sont mis sur la voie piétonne, rétrécissant le passage et provoquant l'entrée du piéton sur la piste cyclable. Les pistes cyclables doivent être mieux séparées physiquement des espaces utilisés par les cyclistes

2

8 Je ne vois pas trop l'intérêt de "parvis" si grands. Ce seront de grands espaces vides, sales, peu rassurants.

3

3

3

4

5

7

10

8 Cela semble bien tant pour la sécurité des piétons et cyclistes que pour la création d'espaces verts et de poursuivre le maillage vert dans la partie sud-est de Bruxelles.

10

6

8 un quartier plus aéré est agréable et plus convivial, prévoir peut-être un espace "plein de jeux pour les petits ?

Je m'interroge sur le passage piéton entre la rue de la vignette côté sud (petit tronçon) et l'autre côté du boulevard vers centre ville.

7

pas de passage piéton prévu entre les deux parties de la forêt.

Les quartiers restent séparés de part et d'autre de ce grand boulevard (4 bandes!!!), sans continuité.

Pour les vélos, pourquoi ne pas installer un rond point à vélos/piétons au-dessus du carrefour léonard? afin de relier les différentes parties de la forêt.

https://www.google.com/url?sa=i&rct=j&q=&esrc=s&source=images&cd=&ved=2ahUKEwjb2pnY0YzmAhVGaVAKHWT2BSUQjRx6BAgBEAQ&url=http%3A%2F%2Fderailleurscaen.net%2F2013%2F11%2F03%2Fun-rond-point-suspendu%2F&psig=AOvVaw2upZbcX9TKji94D_OxV1SF&ust=1575021291474179

5

Tout cela est très bien en soi, mais comme toujours les accès à la ville pour les services aux personnes ne sont pas prioritaires, ni facilités.

Mon entreprise doit survivre, mes ouvriers se déplacer sans retard vers la clientèle, autrement que en métro, en vélo ou à pieds !

Sans compter les nombreuses années de travaux à supporter, même par tronçons,

je plains les habitants, les commerçants qui devront mettre la clé sous le paillason !

Je ne vois pas la qualité de vie dans tout cela !

10

9

4

aucun intérêt pour les piétons : les distances sont trop grandes .

10

9

6 C'est tres bien, mais pas suffisamment ambitieux.

Il faudrait construire une promenade verte et sites pietons , cyclistes reliant depuis l'esplanade du parlement europeen jusqu'a la foret (Adeps et Rouge cloitre) en empruntant successivement l'axe Luxembourg-Germoir-Etterbeek-Delta- Adesp/Rouge avec une liaison vers la promenade du chemin de fer.

Il faut inviter une coordination des communes pour que le resultat dans sa totalite soit plus interessant au final.

5

3

2 Un axe si important, pour les pompiers et les ambulances qui sont à proximité de l'hôpital, difficulté d'accès pour les services de secours

7 Je crois qu'il faut (par exemple par la présence d'une bordure et petite marche), créer un semblant de séparation physique entre les piste cyclables et les trottoirs piétons lorsque les deux se cotoient sur les grands axes. C'est d'autant plus pertinent que les vitesses des véhicules à mobilité "active" électriques deviennent de plus en plus dangereuses pour les utilisateurs de ces véhicules et des piétons.

10

8 Quid de la forêt? Sera-t-elle réduite ? Merci

5 J'aimerais pas me balader en vélo à côté des voitures...façon qui va du rouge cloître à Léonard en Vélo????

7 Pour assurer la sécurité et surtout garantir une accessibilité maximale des trottoirs aux PMR, il est indispensable que piétons et mobilité dite doute soient bien scindés et qu'il n'y ait pas de range-vélos entravant les lignes guides naturelles comme c'est le cas actuellement (d'ailleurs non conformes au vade-mecum piéton n°4, point 7.4)

4 stationnements pour vélos ?

9

8

10

9

5 Il serait plus utile de placer la piste cyclable du côté des habitations plutôt que du côté des bureaux pour limiter les nuisances sonores et faciliter son utilisation (pas de rails de tram à traverser)

Quid de la circulation des piétons, cyclistes, voitures, bus et trams au droit du carrefour Herrmann- Debroux avec l'afflux très important de personnes engendré par le changement de transport en commun envisagé par le PAD?

5 Les piétons doivent être sécurisés par rapport aux véhicules, mais aussi par rapport aux cyclistes, trottinettes, etc....

Les cyclistes doivent être sécurisés par rapport aux véhicules.

Tant les piétons que les cyclistes doivent avoir leur site propre

2

1 Tronçon Léonard- Adeps :

Une fois de plus, les piétons ne sont absolument pas favorisés...

Il n'y a tout simplement aucun site propre pour les piétons sur ce tronçon !

Mais bien pour les cyclistes. Et la "co-circulation" entre cyclistes et piétons est toujours défavorable aux piétons, qui sont des gêneurs aux yeux de beaucoup de cyclistes !

1 ce site propre existe déjà aujourd'hui pour une grande partie.

Si le reste de la commune n'est pas prévue pour accueillir des cyclistes, cette pseudo offre est inutilisable.

Les vélos auront bien leur place dans ce projet, mais aujourd'hui, les écoles auderghemoises ne sont pas déservies. Les principaux axes routiers non-plus (chaussée de Wavre, avenue Chaudron,...). La piste cyclable du nouveau boulevard va donc de nulle part à nulle part, ce qui élimine l'alternative vélo pour les habitants d'Auderghem.

Sans avis

JE SUIS CONTRE LA DEMOLITION DU VIADUC.

CELLE-CI AURAIT POUR CONSÉQUENCES :

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

8

6

7

9

5

Il serait plus utile de placer la piste cyclable du côté des habitations plutôt que du côté des bureaux pour limiter les nuisances sonores et faciliter son utilisation (pas de rails de tram à traverser)

Quid de la circulation des piétons, cyclistes, voitures, bus et trams au droit du carrefour Herrmann- Debroux avec l'afflux très important de personnes engendré par le changement de transport en commun envisagé par le PAD?

5

Sachant que le climat belge est un climat pluvieux, gris et relativement froid pour la plupart de l'année, et que c'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle nombreux sont ceux qui choisissent le confort de leur voiture à l'abri des éléments, ce genre d'aménagement ne répond pas aux besoins des usagers de la voie publique.

Ce quartier a la chance de se trouver déjà à proximité de zones vertes qui offrent la possibilité de se balader à pied ou à vélo, et dispose de pistes cyclables du côté du trottoir au lieu de se trouver sur la chaussée.

L'ajout de sites propres piétons et cycliste aura peut-être pour effet d'encourager certains à se déplacer à vélo, mais ces quelques braves gens ne suffiront pas pour justifier le développement de ces mesures en faveur de la mobilité douce.

Il serait plus pertinent de se concentrer sur l'amélioration du réseau de transports en commun: si les usagers sont déjà réticents à passer de leur véhicule aux transports en commun dû à ses inconvénients du point de vue pratique, c'est plutôt en palliant ce déficit que les usagers seront plus enclins à abandonner leur voiture, et non en aménageant des sites réservés aux piétons et aux cyclistes.

8

Il est important pour la sécurité de tous que les sites pour piétons soient clairement séparés des pistes cyclables.

Des sites mixtes piétons/cyclistes sont dangereux pour tous, d'autant plus que ces nouvelles pistes cyclables deviendront un axe principal pour les vélos pour l'entrée dans la ville.

Si on veut favoriser la mobilité douce il faut qu'il y ai des sites propres dédiés.

7

8

8

7

Les images ne montrent pas beaucoup de passages piétons, et les pistes cyclables me semblent trop étroites.

9

Veiller à ce que les cyclistes et usagers de trottinettes, scooters, etc. respectent les usagers faibles (piétons) en n'utilisant pas les trottoirs.

8

1

Le côté Pinoy est sacrifié au profit du côté Carrefour. Aujourd'hui, la piste cyclable côté Pinoy est sécurisée car elle est bordée d'une voie latérale écartée du flux sortant. Demain, cette bande latérale est supprimée et la piste cyclable est à côté des camions du flux sortant. Les sorties de métro côté Pinoy seront à proximité immédiate du flux sortant. Toutes les nuisances sonores, visuelles et atmosphériques sont pour le quartier Pinoy. Inacceptable !

7

6

La coexistence entre Léonard et Souverain est très bonne. Entre Souverain et Invalides elle est inégale et franchement mauvaise quand on s'approche des Invalides.

Le tronçon Invalides Beaulieu est aujourd'hui déjà très agréable... sauf dans l'axe perpendiculaire à la voirie. Rien n'est fait pour améliorer la situation.

Au niveau Beaulieu Delta elle ne résout pas franchement les énormes problèmes rencontrés aujourd'hui

- Beaulieu: traversée longue et dangereuse

- Delta au niveau du Triomphe: un coupe gorge à vélo, au moins 5' pour traverser du venant du Chirec vers la station de métro

8

2

J'estime qu'il est aberrant d'avoir privilégié l'offre de mobilité douce du côté le moins densément peuplé du viaduc.

Tout le trafic automobile se trouverait concentré là où se trouve actuellement le plus d'habitations (côté Blankendelle, Pinoy...). Cela occasionnerait bien évidemment des nuisances pour les riverains: bruit, trafic de transit dans les quartiers près du boulevard s'il y a des bouchons, dévaluation du prix des logements...

1	y a déjà des site propres pour piétons et cyclistes à Demey et on voit personnes dessus, à quoi ça sert ?
5	Ces sites propres pour cyclistes existent déjà, mais comme ils sont au même niveau que les voies pour voitures les croisements sont extrêmement dangereux. Dans les pays où le vélo est plus populaire, les croisements et les rond points sont tous pourvus de tunnels ou de viaducs pour éviter le croisement de voitures et de vehicules "doux"
4	De quoi parle-t-on? Le quotidien des bruxellois c'est se rendre au travail et revenir matin et soir. Peu de gens travaillent au même endroit qu'ils vivent. Mobilité douce ok mais si elle est reliée à des modes de transport adaptés à une capitale européenne, tels que le MÉTRO.
6	
3	Offre à revoir quand les problèmes de fond de mobilité automobile au carrefour Hermann-Debroux seront éclaircis
7	Les sites vélos doivent être séparés de la route et des piétons. Pour plusieurs raisons. Prenez comme exemple la promenade du chemin de fer, les cyclistes sont souvent mal vus par les piétons. Ou ils doivent se faufiler entre des enfants qui ne sont pas encore capables de comprendre où sont les dangers. Pareil sur la route. Souvent ils dérangent les conducteurs voire les piétons. Les piétons peuvent aussi à être mal à l'aise avec les cyclistes qui peuvent foncer. Il ne faut pas oublier les trottinettes, etc. Au contraire, il y a aussi de nombreuses personnes qui n'osent pas de prendre leur vélo malgré leur envie parce qu'ils se sentent de trop parmi les voitures. Ce qui me tente est que notre ville ressemble à Amsterdam, Copenhague, Strasbourg ou Anvers.
5	Tres. Beau tout cela mais tout le monde ne se déplace pas à pieds ou en vélos Et ne pourra le faire malgré vos projets
7	

5	Quand le viaduc sera démolì, la fluidité entre le nord et le sud de celui-ci sera moindre puisque les voitures devront y être intégrée. De plus, dans la vue virtuelle nous annonçant une plus grande mobilité piétonne, les urbanistes ont été obligés de mettre des passages protégés. Ceci nous prouve que cette mobilité douce est loin d'être organisée. Les véhicules sont omniprésents, voire toujours prioritaires.
10	Attention : prévoir toutes les pistes cyclables lisses, pour la pratique de la trottinette et tous les nouveaux modes de micro-mobilités (ni cendrée, ni dallage)
8	Sans avis
3	Je ne comprends absolument pas l'idée de privilégier l'offre de mobilité douce du côté le moins densément peuplé du viaduc. Les sites propres piétons et cyclistes seraient infiniment mieux placés là où se trouve actuellement le plus d'habitations et donc de population (côté Blankendelle, Pinoy...), sans dénaturer le côté "village et convivial" qu'offrent ces quartiers, plutôt que d'y concentrer tout le trafic automobile. La solution envisagée provoquerait à l'évidence des nuisances terribles pour les riverains : bruit, pollution, encombrement et envahissement par le trafic de transit des quartiers à forte densité de population situés près du boulevard (typiquement le quartier Pinoy), dévalorisation de l'immobilier pour des résidents qui ont choisi de vivre et d'investir dans ces quartiers...
8	Attention à réfléchir à tous l'est nouveaux moyens de mobilité douce, cad les vélos et trottinette sont électriques qui vont à près de 35-40km/h versus les vélos traditionnels qui vont à 15-20km/h.
8	Attention à réfléchir à tous l'est nouveaux moyens de mobilité douce, cad les vélos et trottinette sont électriques qui vont à près de 35-40km/h versus les vélos traditionnels qui vont à 15-20km/h.
2	Quels seront les accès entre l'adeps et le stade communal pendant les travaux ?
5	

Sans avis

Tout dépendra de la façon dont les piétons et les cyclistes pourront traverser les axes qui vont être surchargés d'automobiles. Puisque les voitures ne pourront plus emprunter le viaduc, elles se retrouveront dans les voiries en bas de celui-ci. Or, les carrefours d'Auderghem privilégient systématiquement les grands axes préférés par les automobilistes navetteurs par rapport aux petites voiries préférées par les riverains, les cyclistes et les piétons. Ces derniers doivent parfois franchir jusqu'à trois feux rouges pour traverser un carrefour qui ne dresse qu'un seul signal devant les automobilistes navetteurs.

RIEN n'indique la façon dont les traversées de la voirie en-dessous de l'actuel viaduc seront "sécurisées". L'immense majorité des boutons de demande de passage à disposition des piétons sur les feux rouges à Auderghem ne fonctionnant pas, il est fort à craindre qu'il en soit de même si l'on installe des feux rouges pour "sécuriser" ces carrefours. Il faudra donc installer des ronds-points ou des passages piétons protégés par des casses-vitesse. Ces derniers sont indispensables pour ralentir les automobilistes qui arriveront de l'autoroute à 120 km/heure.

7

7

8

3

Le boulevard urbain va se transformer en embouteillage géant du matin jusqu'au soir. Pour les usagers faibles, il sera très dangereux d'y circuler entre les navetteurs très énervés. Il faut mentionner également la qualité de l'air qui sera exécrationnelle.

8

c'est un souhait respectable, il faudra voir dans les faits quels seront les moyens de déplacement doux, en pensant aussi aux aînés. Il est illusoire de penser qu'on a 30 ans et tous ses moyens toute sa vie.

6

La circulation entre les piétons, les trottinettes, les cyclistes et les nouveaux engins de mobilité électrique sera-t-elle organisée ?

La combinaison de ces moyens de déplacement est problématique et parfois dangereuse. Ceux se déplaçant électriquement étant peu attentif à leur environnement et aux piétons.

8

5

7

4

8	1) bien séparer PHYSIQUEMENT les sites cyclistes des sites piétons tout le long du boulevard urbain
	2) bien soigner le site piétons au viaduc Watermael
8	De nouveau, l'offre sera intéressante par rapport à la situation actuelle mais n'offre pas un moyen alternatif de dissuasion.
9	
7	Cet offre est attrayante mais uniquement avec la situation actuelle. Elle ne semble pas offrir une alternative digne de ce nom pour les navetteurs qui usitent actuellement le viaduc.
1	
9	
10	
9	Ik vind het erg nuttig om aparte beddingen te hebben voor voetgangers en fietsers.
10	'Nature based solutions' MOETEN opgenomen worden; natuurlijke insijpeling van regenwater is essentieel
7	VRAAG: WAAROM DE ZACHTE MOBILITEIT TEN VOORDELE VAN VOORAL MBT. AANGEPASTE FIETSPADEN NIET VERDER DAN LEONARD TOT VERBINDING IN JEZUS EIK
	WARSCHIJNLIJK IS DE REDEN DAT ER GEEN OVERLEG GEBEURD (ZAL GEBEUREN?) MET HET NABIJE VLAAMSE GEWEST?
8	
2	Een duidelijke scheiding van voetgangers en fietsers is absoluut noodzakelijk. Ik kom dagelijks voorbij Hermann-Debroux en om oversteken van het fietspad om de metro te nemen is het nodig om goed op te letten, zo niet, wordt je aangereden door een fietser. Meer en meer mensen nemen de fiets voor woon- werkverkeer, wat ik zeer apprecieer, maar als je dan op dezelfde strook wandelt of met kinderen stapt is het echt gevaarlijk. Door het gebruik van elektrische fietsen is de snelheid waarmee mensen rijden, toegenomen en dus de risico's voor een aanrijding tussen voetgangers / wandelaars / recreatief fietsen met kinderen en doorgaand fietsverkeer, ook.
	Graag aandacht hiervoor en een gekleurde lijn is GEEN scheiding.
8	vergeten jullie ook niet de voorzieningen voor andere zachte modi zoals trottinette, deelwagens, etc. , ik veronderstel dat de mobiliteitshub daarin voorziet
10	
9	
8	

7

Er moeten grote fietsstallingen komen aan metro/bus/tram stations en parkings zodat mensen gemakkelijk kunnen overstappen van fiets naar openbaar vervoer/ auto en omgekeerd. In Gent worden er een fietsparkeerplaats voor 13500 fietsen gebouwd en in dit project wordt geen enkel fietsparkeergebouw voorzien. Mensen willen graag hun (soms dure elektrische) fiets veilig parkeren. Openbaar vervoer in Brussel werkt niet omdat het duur en traag is. Met de auto is men doorgaans sneller en goedkoper gesteld. Maak parkeren duurder en openbaar vervoer goedkoper, zo zullen meer mensen die verder van een metro, tram of bus wonen ook meer en meer met de fiets naar de halte toe komen.... zie andere steden waar autos reeds weinig gebruikt worden door de inwoners (Gent, Amsterdam, ...)

Geen mening
