

Question 2 / Vraag 2

Hoe evalueert u het openbaarvervoersaanbod dat wordt voorgesteld in het RPA, nl. de aanleg van een ondergrondse ontradingsparking tegenover het gemeentestadion (met 800 tot 1.500 parkeerplaatsen), de aanleg van twee nieuwe tramlijnen (Roodebeek / Herrmann-Debroux / Bloso en Louiza / Herrmann-Debroux / Adeps) en eigen beddingen voor de bussen die tussen Delta en het Leonardkruispunt rijden?

Comment évaluez-vous l'offre de transports en commun prévue par le PAD sachant qu'il envisage le développement d'un parking de dissuasion souterrain face au stade communal (800 à 1.500 places envisagées), de deux nouvelles lignes de tram (Roodebeek / Herrmann-Debroux / Adeps et Louise / Herrmann-Debroux / Adeps) ainsi que des sites propres pour les bus entre Delta et le carrefour Léonard ?

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

10

6

La création de deux nouvelles lignes de tram est une bonne nouvelle, mais la création d'un autre parking dans une ville où il y a trop de places de stationnement va à l'encontre de l'objectif de décarbonisation des transports, car elle nécessite une réduction de l'utilisation de la voiture. Nous avons avant tout besoin de transports en commun desservant la région de Overjise / Hoielaart / Wavre, par opposition aux lignes de bus de mauvaise qualité existantes.

4

4 J'apprécie l'idée d'un parking de dissuasion bien connecté au réseau STIB en entrée de Bruxelles.

Toutefois, le parking me paraît clairement sous-dimensionné par rapport aux 35,000 voitures qui empruntent aujourd'hui le viaduc quotidiennement. Par exemple, je serais en faveur de l'abandon du concept sous-terrain uniquement au profit de plus d'étages pour plus de places.

De plus, une connexion au métro en plus du tram me semblerait utile pour que le navetteur puisse traverser rapidement la ville et ainsi éviter une correspondance tram pour 1 arrêt jusqu'à Hermann-Debroux.

3 La seule nouveauté, c'est le bus (et encore ?)

Pour le tram, il ne s'agit pas de deux nouvelles lignes mais bien de la division d'une ligne existante (avec une petite extension jusque l'ADEPS).

De façon égoïste, si la direction de la ligne de métro n'est pas idéale pour une extension vers l'ADEPS, je verrais quand même d'un bon œil son extension d'un stop dans l'Avenue Chaudron - Schaller particulièrement mal desservi en TEC.

8 Une prolongation métro aurait sans doute pu être envisagée également.

le split de la ligne de métro à Herrmann Debroux permettra-t-il de conserver une fréquence de fonctionnement adéquate?

8

6 Il ne faut pas doubler la ligne 8, mais créer une ligne supplémentaire Adeps - Louise

10 Projet bien pensé et pratique pour tous les usagers extérieurs de BXL et locaux

10

10

8

4 L'idée du parking de dissuasion est intéressante mais insuffisante en terme de places envisagées.

De même, il faudra que la STIB se dote de suffisamment de volume de trams afin de pouvoir fournir un service de qualité.

5

9

9

Bonjour,

Je suis ravie de voir ce changement , la seule chose que je n'aime pas ce sont ses building que l'on construit qui ne sont vraiment pas adapté. Je ne trouve pas cela beau du tout .

Sinon dans l'ensemble cela sera magnifique .

9

3

8

10

7

Le prolongement du métro 5 jusqu'à l' ADEPS devrait être une priorité comme les deux lignes de trams !

3

Il serait plus efficace de prolonger la ligne de métro de Hermann Debroux vers l'Adeps.

En effet, les navetteurs se rendent en grande majorité vers le centre ville. S'ils doivent laisser leur voiture dans le parking, prendre le tram puis devoir encore changer à Hermann Debroux, ils....choisiront de continuer à aller travailler en voiture. Cela provoquera de la pollution et des bouchons supplémentaires et la qualité de l'Air à Auderghem s'en ressentira.

Ou alors, pour les décourager tout de même, il convient d'instaurer un péage urbain.

9

8

9

8

10

7

9

6

5 Pourquoi Bruxelles ne se dote-t-elle pas des moyens à la hauteur de des ambitions? A fortiori lorsqu'on planifie sur 20 ans et qu'on vise à améliorer la mobilité en ville, faire des économies de bout de chandelles en refusant de prolonger le métro jusqu'à l'Adeps et le remplacer par une bête ligne de tram, c'est d'une absurdité sans nom. Croyez vous vraiment que ces quelques malheureux trams, quant bien même ils arriveraient à une cadence de 3 min, suffiraient à contenir, sur la principale porte d'entrée de Bruxelles, l'afflux de voyageurs qui arriveront chaque matin à cause de la suppression du viaduc?!

Et que dire des deux où trois arrêts intermédiaires qui s'ajouteront entre l'adeps et Hermann Debroux? Croyez vous vraiment que les navetteurs ont autant de temps à perdre dans les transports en communs?

Prolongez le métro, quitte à le garder à l'air libre, comme entre Beaulieu et Demay.

Pas d'objection à scinder la ligne 92 en deux.

10

4 Il faudrait prolonger le métro jusque Notre Dame au Bois et y faire un parking de dissuasion.

10 Une nécessité en parallèle à une offre de parking de dissuasion que j'imagine plus proche des 1500 que 800 places

9

8

Sans avis

7

7 Increasing clean public transport offer is really positive and I fully support it.

However, some improvements might be thought before. E.g., the metro underground line should be extended beyond Herrmann-Debroux.

In addition, more space should be given to bike lanes to get ready for futury mobility needs (e-bikes, trotinettes and e-trotinettes and even scooters). It seems that cars will not be used as much as today in some years.

10

5	Mesures insuffisantes. Il faut commencer par mettre en place des alternatives (n'impliquant pas de coûts supplémentaires pour les usagers), les mesurer et ensuite seulement envisager la suppression de viaduc.
10	
1	Pourriez-vous arrêtez de couper des arbres sur des places 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.
4	Beaucoup de gens entre a Bruxelles par ce chemin conçu a cet effet Il y a +/- 10000 voitures entrant dans par la, alors 800 ou 1500 places de parkings ou vont les autres Dévier l'excédant du trafic par l'avenue de tervueren est un non sens, en effet le ring entre léonard et les quatre bras est déjà complètement saturé Beaucoup de gens viennent travaillé a Bruxelles et font aussi vivre cette région, on pourrait peut être tenir compte de leurs difficulté.
6	Parking trop petit par rapport au nombre de navetteurs
1	Vous envisagez un parking sous un espace vert et dans la ville ? Cela n'empêchera pas les navetteurs de continuer. L'offre en transports en commun est déjà saturée par les nombreux Auderghemois (et Boitsfortois) qui prennent le métro tous les matins. Pour absorber le flux de navetteurs potentiels , il faudrait tripler l'offre de métros en heure de pointe. C'est irréaliste. D'autant plus que ceux-ci tombent en panne fréquemment. Le parking accueillerait également les voitures se rendant aux différents complexes sportifs. Il n'y aura dès lors que peu de places pour la dissuasion.
10	
10	J'applaudis à deux mains! Depuis le temps que nous attendons un accès plus limité aux véhicules polluants à Bruxelles! Vive la mobilité douce !!!
1	
1	
8	
2	Parking trop petit !!!!!

8

4

Lorsqu'on supprime un moyen de transport, il est important d'offrir un moyen alternatif. Le RER sud devrait être OPERATIONNEL avant d'entammer les travaux du PAD. Trop souvent, on supprime quelque chose de bien utile en lésant les habitants.

Je suis une personne handicapée. Il est difficile de subir des ruptures de charge.

8

8

10

9

8

7

Je crois qu'une liaison directe régulière entre le boulevard General Jacques et l'adepts, en passant par Delta serait un bon ajout. La liaison actuelle 72 est bien trop peu fréquente pour être utile.

Par ailleurs, pourquoi ne pas profiter du projet pour enterrer le métro, limitant ainsi les nuisances sonores, et en créant la possibilité pour une belle esplanade/lieu de vie?

Merci pour ce super projet en tout cas

8

1

10

10

7

Sortant de Bruxelles tous les matins, je vois mes semblables s'entasser sur ledit viaduc.

Je n'imagine pas que les 1500 (800 ?) places seront suffisantes et donc qui montera dans la nouvelle ligne de tram (1500 personnes maximum, donc).

C'est un excellent pas en avant, mais je crains que la dissuasion ne suffise pas.

8

8

8

Le parking de dissuasion est une bonne idée, même s'il faudrait sans doute plutôt investir dans le RER...

10

8

10

1 Sachant que le parking de dissuasion « Delta » disparaît de même qu'une partie importante du parking « Carrefour » alors qu'il sert déjà majoritairement de parking de dissuasion également il me semble que les 800/1500 places prévues sont largement insuffisantes pour absorber le flux de navetteurs (n'oublions pas que la population augmente et avec elle le nombre de véhicules).

C'est vers Overijse que ce parking devrait s'installer, mais là ne rêvons pas.

6 Lignes de train renforcées également

8 Le tram c'est une bonne idée beaucoup mieux que le bus et moins polluant

8

6 Ce n'est pas deux nouvelles lignes de tram, mais bien une seule qui devait être prolongée et qui sera scindée en deux.

Cependant, les sites propres sont une bien bonne idée et le parking de dissuasion indispensable pour un tel projet.

Au vu de ces éléments, c'est relativement peu ambitieux et reste dans ce qui se fait généralement actuellement, sans aller beaucoup plus loin.

9

10

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

3 Offre de transports en commun non suffisante. Places pour pour le parking de dissuasion non suffisantes.

Quid de prolonger le métro jusqu'au parking de dissuasion ?

9

10

10 Parfait !

Sans avis

8 Le nombre de places prévues pour le parking de dissuasion souterrain face au stade communal sera t'il suffisant ?

3

1/ La capacité du parking de dissuasion peut être qualifiée de risible tellement elle est faible.

2/ La ligne de tram 8 est périphérique par rapport au centre ville, c'est un choix déplorable pour les navetteurs. Le prolongement du métro serait une option nettement plus attractive pour les navetteurs qui pourrait les amener d'un seul trait et rapidement au centre ville, voire plus loin. Visiblement vous n'êtes pas prêts à mettre les moyens requis pour offrir une alternative crédible. Ayez le courage de vos ambitions!

3/ Les bus qui viennent de l'extérieur de la ville (TEC / De lijn) ne devraient pas y entrer du tout et disposer d'une vraie gare de bus à hauteur du nouveau parking. Raison de plus pour y connecter le métro.

4/ Pour l'instant je travaille à Wavre, le soir même tard (18:00 ou au-delà) c'est déjà l'embouteillage avant le carrefour Léonard pour rentrer à Auderghem, sans incident de circulation, ni match de foot et avec le viaduc. Votre projet rendra ce retour catastrophique, sans aucune alternative crédible de transport en communs pour tous les auderghemois dans ma situation. A nouveau une vraie gare multimodale à à hauteur de l'Adeps bien reliée à la ville serait de nature à faire augmenter l'offre des transports de ce point vers la Flandre et la Wallonie un peu plus loin. Si ces lignes ne perdent pas de temps dans la ville, elles

6

Il est à craindre que tant que le réseau RER n'est pas opérationnel, les alternatives proposées aux navetteurs dans ce plan ne seront pas suffisantes pour permettre une fluidité des trafics et ne répondront pas à tous les besoins (par exemple navetteurs avec jeunes enfants)

1 combien de voitures rentrent dans bruxelles entre 6h et 10h du matin ?

1500 places , est ce suffisant , j'en doute.

que proposez vous pour les parents dont les enfants n'ont pas l'age de prendre les transports en commun ? tous le monde n'a pas les capacités de rouler en vélo .

En hiver lorsqu'il y aura de la neige, pensez vous sérieusement que véhiculer des enfants à vélo , soit une bonne idée?

Vos simulations sont très attrayante (en été , lors de congés) mais bien loin de la réalité.

Que proposez vous pour les personnes âgées ou à mobilité réduite , incapable de prendre les transports .

Avez vous pensez au professionnel de la santé, qui vont soigner les patients à domicile (ps: la durée d'hospitalisation diminuant , plus de soin à domicile...)

Croyez vous vraiment que les potagers bruxellois suffiront à nourrir la population ??

comment envisagez vous l'acheminement des aliments

4

1

1 Auderghem va devenir invivable avec des voitures dans toutes les rues résidentielles .

7 parking de dissuasion trop proche de la ville, devrait se situer plus en amont du carrefour léonard, exemple overijse, Wavre

3 Mettre un parking de dissuasion au niveau du stade communal signifie un engorgement gigantesque et quotidien sur les tronçons Léonard - ADEPS et ADEPS - Chée de Wavre. En effet, les navetteurs auront deux solutions : soit espérer trouver une place dans le parking de dissuasion mais vu sa capacité limitée, il sera vite saturé soit continuer et entrer dans la ville par un axe non formaté à cet effet.

Donc, cette solution est soit sous-évaluée soit mal évaluée.

Si parking de dissuasion il y a, il devrait se trouver bien en amont du carrefour Léonard car, dans le cas, contraire, il perd son effet dissuasif en encourageant la prise d'un boulevard urbain à des fins de navette automobile.

10	
10	
9	
5	Beaucoup trop peu de parking, on imagine la voiture disparaître du jour au lendemain parce qu'on rajoute des transports en commun, c'est aberrant.
9	
5	1) Est-ce que les communes d'Overijse et Hoeilaert sont coopérantes?
	2) Vu la manière dont l'urbanisme a géré l'aménagement de l'espace piéton/vélo/voiture sous le pont de la promenade verte en bas du Bld des Invalides, j'ai de très grands doutes que les piétons se sentent en sécurité avec les transformations que vous envisagez. Par ailleurs, la piste cyclable le long de l'avenue Van Nieuwenhuysse a été faite en dépit du bon sens. Pas de place pour les piétons, encore une fois!
	Pourquoi ne pas aller chez nos voisins hollandais pour voir comment ils ont gérés les vélos/piétons/autos???? Je suis vraiment sidérée du manque de bon sens à Bruxelles.
8	
1	Il n'y a aucun sens dans le fait de couper en deux une ligne de tram qui fonctionne très bien aujourd'hui et qui relie des points importants de la Région. Ceci ne ferait que rendre le trajet de certaines personnes dans Bruxelles plus compliqué. Par ailleurs, il me semble tout à fait plus pertinent de rallonger le métro d'un arrêt après Herrmann-Debroux vers l'Adeps puisque le métro permet d'arriver dans le centre-ville rapidement ce qui n'est pas le cas du tram. En effet, qui irait garer sa voiture à l'entrée de la ville pour après prendre un tram pour un arrêt et puis un, voire deux, métro ??
8	Il vaut mieux déjà prévoir un minimum de 1500 places, 800 me paraît trop peu !!!
8	

5 L'amélioration de l'offre de transports en commun est indispensable pour réduire le flot de voitures et les émissions de CO2. Les lignes de tram c'est positif, évidemment, de même que les propres pour les bus.

Par contre c'est vraiment très dommage de ne pas prolonger le métro d'Herrmann- Debroux jusqu'à l'Adeps ou le carrefour Léonard (selon ce qui est possible en pratique), car devoir changer de transport en commun n'est pas évident, et de nombreuses personnes doivent se rendre au centre-ville (hub Arts-loi) - d'ailleurs actuellement beaucoup de navetteurs se garent au parking du Carrefour pour prendre le métro à Demey) la demande est donc vraiment présente.

2

2 Vous n'allez pas réduire le nombre de voitures qui rentrent en Auderghem avec ce plan, vous allez augmenter les bouchons!!!! Avec plus de bouchons il y aura plus d'émission et la qualité de l'air va s'empirer. Plus en plus de personnes vont voter pour les verts en pensant que cela va aider l'environnement mais au contraire tout ce que cela fait, c'est une politique de plus de bouchon!!! Il faut les deux: les solutions mille fois meilleures pour le transport public et garder et améliorer la situation pour les automobilistes pour une vraie amélioration de mobilité.

Le viaduc de Hermann Debroux n'est pas vraiment important pour le trafic intra-urbain pour lequel il faut améliorer l'offre de transport public. Au contraire le viaduc Hermann Debroux est primordial pour entrer et sortir de la ville. En effet, en ce moment il y a deux possibilités de transport automobiliste: le viaduc pour le trafic de loin pour accéder au centre et le boulevard en dessous pour le trafic local. Si vous enlevez le viaduc, tout ce que vous faites c'est accroître les bouchons massivement, la qualité d'air pour les riverains (dont nous) va être impossible, car un boulevard de 2 voies de chaque côté n'est pas suffisant pour les deux différents trafics: ceux qu'ils veulent rentrer de loin au centre et ceux qui se déplacent localement. Pour la deuxième catégorie, j'espère que vos offres de transport en public vont représenter une alternative, pour tout ceux qui viennent chaque matin et chaque soir de loin pour rentrer au centre, ce ne l'est pas

5 Je trouve que ce devrait être la ligne 5 du métro qui devrait être prolongée plutôt qu'une extension scindée de la ligne du tram 8. Je pense en effet que la plupart des naveteurs venant de l'E411 se rendent au centre ville. Il y aura donc une grande transhumance à Herman Debroux pour passer de la ligne 8 au Metro. De plus, mais ce n'est pas indiqué en détail, le parking P+R possède-t-il un accès direct (à l'entrée) depuis l'autoroute (ou boulevard urbain comme appelé). Ce parking serait prévu pour 1500 places. Ce parking devrait être construit avec des bases calculées pour une extension éventuelle en cas de succès de la solution (ce que tout le monde espère et souhaite). Je reste à votre disposition pour en discuter plus en détail.
Francis BODSON (Avenue du Kouter, 123)

10 J'ai la bonne impression que ce PAD a été bien pensé.

8

8

10

9

8

9

10 La capacité de ce parking de dissuasion sera-t-elle suffisante
????

8 Quels sont les possibilités de connexions en transport en commun vers Hoeilaart, Overijse... ? Je pense intéressant de se pencher sur la connexion du terminus Adeps vers le Brabant flamand.

Je pense également qu'il faut envisager la place du carsharing, voitures autonomes etc dans la vision des transports en commun au delà du park and ride

9

8

8

10

10

7

5 Suffisant ?

10

10

10

8 Bien a la condition expresse que la frequence des trams et des bus soit a la hauteur, y compris aux heures creuses. Sinon la voiture restera une alternative plus attrayante.

Il est imperatif que le parking de dissuasion reste souterrain.

Sans avis

8 Pourquoi pas un site propre entre Delta et Jesus Eik?

8

9

3 Le métro devrait arriver jusqu'aux parking de dissuasion.

Augmenter les transports en commun inter-région.

10

10

7 Le prolongement du métro jusqu'à l'Adeps/parking de délestage serait idéal.

7 L'offre de transport est en tant que telle très bien mais certaines parties ne sont clairement pas pensée de manière approfondie:

- entre 800 et 1500 places, c'est très peu comparé aux nombres de personnes qui doivent atteindre la capitale

- proposer des sites propres pour les bus est une excellente idée, mais il faut aussi se mettre d'accord avec la stib et la tec afin que ces voies soient utilisés afin que tout le monde puisse se rendre sans trop de détours là où ils doivent se rendre

10

7 Je comprends l'approche du tram et la décision de ne pas prolonger la ligne de métro. Toutefois, il faut prévoir des cadences importantes entre le P+R et la station Herman-Debroux.

Je pense qu'un P+R de seulement 1500 places est peut-être insuffisant.

7

8

9 Sera-t-il suffisant???

10

10

10

7

10

8

7	Je trouverais plus pertinent de prolonger le tram jusqu'au carrefour Léonard plutôt que les bus.
	1500 place de parking pour diminuer le nombre de voitures à Bruxelles, c'est peu me semble t il. 2000 est un minimum je pense.
9	
9	
10	
7	J'eus préféré que le parking de dissuasion (1.500 places MINIMUM, et non pas de 800 à 1500 bcp trop vague) soit créé à l'est du carrefour Léonard (dans la partie sud-est d'icelui appartenant tant à la commune d'Auderghem qu'à la Région Brux-cap me semble-t-il) et que la ligne de métro 5 y soit prolongé. Mais peut-être est-ce plus adéquat (en fonction des analyses et prévisions de trafic de scinder la ligne de tram 8 et de prolonger les 2 tronçons; mais pourquoi arrêter ce prolongement au niveau de l'Adeps ? ce qui fait entrer INUTILEMENT grand nombre de véhicules à l'ouest de Léonard.
	Quant au bus allant au carrefour Léonard en l'absence de parking, pour quel type de passager ? Autostoppeur sur E411 direction Brabant wallon, ou autre autostoppeur suicidaire sur chaussée Mont St Jean, direction Zaventem ou Waterloo ? Si c'est pour Jesus-Eyck, carrefour Léonard est ... un peu court !
7	Cf. question 3
10	
8	8 sur 10 car il aurait été encore mieux de prolonger le métro d'1 ou 2 arrêts jusqu'à l'Adeps.
	Plus de places encore pour le parking (1500 est un minimum). Connections avec moyens de mobilité douce comme vélos électriques, trottinettes,... Et surtout, parking GRATUIT.
4	Aménager un parking de dissuasion est très bien mais supprimer en même temps celui de Delta réduit fortement la mesure !! C'est additionner les deux qu'il faudrait (et on ne serait même pas encore certains que cela suffise).
9	

7	<p>Etant riveraine ,le nez sur l'autoroute actuelle,habitant juste en face des stades communaux,j'aimerais en savoir plus sur ce parking de dissuasion qui me concerne directement.....</p> <p>De même,j'espère que les riverains comme moi,qui habitent le long du viaduc actuel,entre l'ADEPS et H D,seront impliqués de manière plus importante que le citoyen lambda,car nous sommes totalement imbriqués sans ce projet de par la situation de notre habitation.....</p>
3	<p>j'ai peur que 1500 places de parking ne soient pas du tout suffisantes</p> <p>d'ici 2030 quand les travaux devraient commencer</p> <p>mais je suppose que vous avez fait des comptages de passages de voitures le matin sur ce tronçon.</p>
8	
9	Vu le flux de voitures entrant, le parking sera vite saturé.
9	
8	
10	
1	<p>pourquoi ne pas rallonger la ligne de métro. celle ci abouti déjà au delà du boulevard du souverain. imaginez que vous arrivez de Namur en voiture, ce qui est actuellement encore la norme puisque le RER n'est pas fonctionnel: vous êtes bloqué dans des embouteillages énormes jusqu'au parking de dissuasion. ensuite vous prenez un tram jusqu'au metro debroux. c'est un transport de trop !</p>
9	Je préférerais prolonger le métro jusqu'à l'Adeps
7	la prolongation du métro en aérien serait plus judicieux: la rupture de charge à Herrmann-Debroux est très négative. (p.ex. dans le passé le parking de dissuasion à Diamant n'a jamais fonctionné et a été détruit entretemps: pas de liaison directe avec el centre, il fallait d'abord prendre le tram jusqu'à Montgomery)
7	Je crains juste que le boulevard urbain (2 x 2 bandes) génère encore plus de pollution dans le quartier Pinoy
8	
1	
8	Je me questionne sur la possibilité de réduire suffisamment le flux de navetteurs en voiture. Y a-t-il assez de places de parking et le tram-métro suffira-t-il? Il faudra sans doute augmenter la fréquence des métros vers le centre aux heures de pointe.
10	
10	
8	
8	

8

7

5 si ce parking est payant les gens voudront continuer à pénétrer dans la ville

7

3 La seule solution optimale a long terme pour le transport en commun urbain est le metro

8 Je n'ai pas analysé en détail toutes les offres de transports en commun, mais cela me paraît un beau projet aussi à ce niveau.

Par contre, je suis handicapée et me déplace en voiture, et j'espère que les choses ne seront pas rendues plus difficiles.

Autre question : les transports en commun seront-ils accessibles aux personnes à mobilité réduite, personnes âgées ?

8

5 Cela coupera-t-il la ligne 8 en deux ? Si oui c'est dommage car beaucoup de passagers vont de Boitsforts à Woluwé. La ligne 8 fonctionne très bien et le nombre de passagers a augmenté de manière exponentielle depuis que le 92 est devenu le 8. Il conviendrait de garder la facilité et la rapidité de cette ligne avec ses nombreux trams (toutes les 5-8min).

2

1°) Vous nous dites 1 tram toutes les 3 minutes ! Je n'y crois pas du tout.

"pas de budget" sera la réponse de la STIB.

Avec quel matériel, quel chauffeur ...

Déjà qu'on est pressé comme des citrons dans les rames de métro de 4 voitures en heures de pointes.

La réalité ... Cela sera un tram toutes les 20 min.

Vous comptez réellement que les gens prennent les transports en commun avec une telle fréquence ?

6

~~Je prends tout les jours les transports publique depuis mes 14 ans~~
Bien pour les lignes de tram.

Entre 800 et 1500 places c'est très vague: on passe quasiment du simple au double, ce n'est pas un détail et mérite d'être précisé à ce stade du projet. Je me demande déjà si 1500 places suffiraient, 800 me semble dérisoire au vu du flot de voitures qui se déverse par là.

D'autre part le parking étant au niveau du stade communal, les files risquent de se former en amont du stade et non en amont du carrefour Léonard. Où bien y a-t-il une solution miracle qui n'est pas évoquée ici?

Sans parler des voitures qui ne se laisseront pas dissuader par le parking...

Désolée mais je suis extrêmement sceptique

4	<p>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" étroite 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.</p> <p>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, permet de s'abriter des intempéries, 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.</p>
6	Méto jusqu'à Jezus-Eik est très indispensable !!!!!
10	
6	<p>La scission de la ligne 8 actuelle en prolongeant les deux demi-lignes vers l'Adeps ne proposera, selon moi, pas l'itinéraire le plus demandé.</p> <p>Au départ de l'Adeps, il sera nécessaire de changer de mode de transport si on veut continuer vers le centre (de surcroît de passer de la surface à un transport enterré) ce qui constitue une perte de temps de plusieurs minutes.</p> <p>Proposer une ligne de transport en commun directe vers le centre ville, en prolongeant le métro de la station Hermann-Debroux jusqu'à l'Adeps reste, toujours selon moi, la seule solution capable de convaincre massivement les navetteurs de laisser leur voiture au parking de délestage.</p>
7	Pourquoi ne pas prolonger la ligne de métro 5 jusqu'à l'Adeps, plutôt que dévier le tram 8?
8	pourquoi ne pas prolonger la ligne de métro existante?
1	le nombre de place de parking est clairement insuffisant. quand on regarde simplement à delta le parking est plein en permanence et celui en dessous du viaduc l'est également
8	Continuer de trouver de nouvelles offres de lignes Transport en commun.
6	
9	

1

L'offre de transport en commun n'est pas pertinente

- en dehors de l'heure de pointe

- en soirée ou nuit par exemple

Elle ne permet pas de transporter des paquets, du matériel, etc...

Enfin, qu'on trouve cela positif ou non, les employeurs quittent les régions où il est obligatoire d'utiliser les transports en commun.

J'utiliser les transports en commun mais j'ai de l'empathie pour ceux qui ne savent pas les utiliser

3

Le parking devrait se situer plus en amont (par ex. à la place de la tour Smart) pour éviter que les véhicules entrent dans Bruxelles jusqu'à hauteur du Rouge-Cloître.

Je me mets à la place du navetteur qui prend sa voiture jusqu'au parking de dissuasion, là il doit attendre le tram qui l'amène à Hermann-Debroux pour ensuite prendre le métro et rejoindre le centre-ville par ex. et ensuite peut-être encore marcher 10 min. pour rejoindre son lieu de travail. Quelle expédition ! Personnellement, je continuerais à utiliser ma voiture.

5

7

Ne pas oublier les PMR qui souhaitent emprunter les transports en commun et prévoir leur accessibilité en autonomie.

Ne pas oublier, non plus, les PMR qui ne peuvent se déplacer qu'en voiture.

8

5 Avant nous mettons 5mm de Léonard:Delta après il faudra compte 15 minutes

Qui vas payer les millions de dépence pour la transformation

9

10

10

7

2 Quel est le payback de ces nouvelles dépenses publiques et qui va les financer ? Il s'agit d'offrir de nouvelles infrastructures aux navetteurs qui entrent tous les jours à Bruxelles. Quel avantage pour l'habitant d'Auderghem qui travaille en dehors de Bruxelles et rentre chez lui ?

3 Le prolongement du métro de H.-Debroux à l'ADEPS devrait être privilégié. En effet, rares sont les navetteurs qui stationneront leur véhicule à l'ADEPS pour prendre un tram sur un ou deux arrêts jusqu'à H.-Debroux pour, finalement, prendre un métro jusqu'au centre ville.

Le terminus de deux lignes de tram à l'ADEPS, le terminus d'une ligne de métro à H.-Debroux, le passage de deux lignes (prochainement trois, en comptant le 17) de bus de la STIB et de plusieurs lignes de bus du TEC et de De Lijn feront des quartiers Debroux/ADEPS un pôle important de correspondances qui attirera (même si c'est déjà le cas) des "traînants", de la délinquance et de la violence, ce qui engendrera des nuisances pour les riverains, saleté, dégradations (tags et vandalisme) et sentiment d'insécurité.

La sécurité devrait, en parallèle et dans ce cas, être repensée (vidéosurveillance, par exemple).

10

1. Transports

L'offre est intéressante, mais je pense qu'il aurait sans doute été préférable de prolonger le métro plutôt que le tram.

Tram Herrmann Debroux - Louise: 40 minutes pour arriver en bordure du centre, en passant principalement par des endroits moyennement utilisés par les navetteurs (proche ambassades, ULB, ...). L'avenue Louise étant la principale artère de bureaux sur cette ligne. Le Métro amène à Arts-Loi en 10 - 15 minutes depuis Herrmann Debroux. Moins de 20 minutes pour Debrouckère et Gare centrale. Cette ligne amène directement à des emplacements de bureaux fortement utilisés par les navetteurs. Ça serait également une possibilité de désengorger, de manière limitée, la rue de la loi.

Penser que les gens changeront de transport (tram -> métro) à Herrmann-Debroux me semble utopique (ça rajoute une complexité). Aller vers la gare du nord amène donc à changer 3 fois de transport (Voiture -> parking, Tram -> Herrmann-Debroux, Métro -> Debrouckère, Pré métro -> gare du nord)

2 remarques:

1. Parking de dissuasion : beaucoup trop peu de places (on veut passer de 13000 à 8000 voitures), si les navetteurs n'y trouvent pas de place, quelles alternatives ont-ils ? Ca risque de décourager les bonnes volontés.

2. C'est dommage de couper le tram 8, logique pour les navetteurs extérieurs mais pénalisant pour les Auderghemois qui vont devoir prendre 2 transports au lieu de 1.

Si les gens viennent jusqu'à Bruxelles en voiture, ils ne vont pas s'arrêter dans un parking pour après prendre un tram/bus qui peut être en retard, en grève et j'en passe pour perdre encore plus de temps...

Il est d'abord nécessaire de faire/terminer le RER et inciter les gens à venir en train...

5

Le nouveau parking me semble insuffisant car

- on oublie, parce que personne ne le sait, que le parking du Carrefour d'Auderghem, au lieu de servir aux clients, sert aux navetteurs qui garent, sans frais, leur auto, pendant toute la journée. Conclusion, quand je veux me garer en journée pour faire des courses, je ne trouve aucune place disponible

- on oublie, parce que personne ne le vit, que les navetteurs garent leur auto dans les rues avoisinantes de la station de métro Herrmann Debroux, bien que le quartier soit zone bleue (ils travaillent dans le coin et viennent toutes les 2 heures changer l'heure de leur disque bleu.

4

En plus du tram et du bus pourquoi ne pas prolonger le métro d'un arrêt jusqu'au parking qui sera construit. Cela permettrait aux voyageurs travaillant dans le centre de Bruxelles d'avoir plusieurs correspondances. Puisque nous savons que le nombre de correspondances augmente drastiquement le temps de trajet.

8

6

Le parking de dissuasion est une excellente idée mais le nombre de places (élevé) ne suffira pas. Scinder le tram 8 revient à couper à nouveau la commune en deux parties. Grosse perte de temps pour les personnes bruxelloises désirant faire Boitsfort/Woluwé ou Woluwé/Boitsfort... Pourquoi ne pas laisser un tram qui ferait la boucle Hermann-Debroux/Adeps en permanence ?

Ici encore le système prévu favorise les navetteurs au détriment des Bruxellois...

10

1

Des promesses et rien d'autres comme toujours et Quid des personnes âgées... Plus possible de faire ses courses en voiture probablement.

6

Bien que la solution choisie est accompagnée d'une argumentation pertinente, il me semble plus judicieux de suivre les recommandations suivantes:

* Prolongation du métro jusqu'au parking de dissuasion

* Ne pas scinder la ligne de tram en 2 lignes.

8 Le nombre de places disponibles au niveau du parking de dissuasion est-il suffisant pour empêcher l'envahissement des quartiers avoisinants par les voitures.

Il faut veiller que le coût horaire d'un emplacement ne soit pas trop élevé.

Il faut aussi veiller à la cadence des transports en commun proposés qui se doit d'être élevée pour concurrencer les voitures.

10 Pourquoi utiliser l'expression novlangue de "ville décarbonnée de demain"? Le transport individuel (voitures) utilise trop d'espace public, le remplacer par des trams et des bus doit être applaudi.

3 Personnellement, je n'irais pas vers une solution tram mais metro, quitte à aller au-delà de Bruxelles avec un parking de dissuasion vers Jesus-Eik et des bus.

Ensuite, c'est une grande fourchette "entre 800 et 1500" places.

Est-ce que ces places seront payantes? Si oui, est-ce que les tarifs seront aussi scandaleux que ceux prévus à Bruxelles ville pour inciter les conducteurs/trices à aller dans les parkings ou est-ce que les tarifs seront démocratiques et inciteront réellement les conducteurs/trices à utiliser ce parking pour des raisons de confort et économique?

9

8

7 On devrait continuer la ligne de métro jusqu'à Jesus-EiK avec un arrêt à l'Adeps, la ligne longerait la forêt, il faut faire un parking de dissuasion avant le ring, à la place du garage Smart par exemple.

10

3

10

4	Les parkings de dissuasion me semblent pas adaptés.....ils faut les organiser plus en amont de l'E411 avec des bus qui font l'A/R régulièrement et jusqu'à hermann debroux. bus doivent avoir bande "rapide dès Overijse" . Organiser du parking en ville ne va pas empecher l'arrivee des voiture jusque la ville....Et 1500 places...c'est tellement peu...du coup les gens vont miser dessus et venir se garer dans le tout auderghem de manière intempestive (tel que sur le pkg du carrefour actuellement. Mais demain ce sera devant les garages des particuliers des environs de de Hermann debroux...
8	Domage que le métro (enterré) ne soit pas prolongé jusqu'au parking de dissuasion ...
7	
3	Ce parking sera assurément payant donc non utilisé. Et pensez-vous réellement que tous ces navetteurs quotidiens vont se plier après tant d'années de bouchons à répétitions ? Et surtout ... que font le Nord de Bruxelles ?
	Je pense que la STIB ou autres devrait aller au delà de Wavre afin d'éviter tout ce carbone .
5	Pourquoi ne pas prolonger la ligne de métro jusqu'au nouveau parking de dissuasion ?
7	De bonnes idées. A voir en pratique...
8	
9	
9	
10	
8	
Sans avis	
8	
8	
6	un parking de 1500 places ne sera pas suffisant, à fortiori si on supprime le parking de delta.
10	Il est impératif que les transports en commun desservent tous les quartiers d'Auderghem d'une manière équitable.
7	Seulement 7/10 car selon moi, les parkings de dissuasion et les départs de lignes de trams (et pourquoi pas métro) devraient être construits en amont du rétrécissement de chaussée, c'est à dire avant le carrefour Léonard.
	Bien sûr, cela nécessite une collaboration (malheureusement improbable) entre les régions.
7	

7 A moins de ne pas l'avoir vu, le plan ne parle ni du train ni de parking de covoiturage.

J'habite Auderghem mais je travaille à Champion (sortie 13 sur la E411). Je serais prête à allonger mon temps de trajet tout en diminuant l'utilisation de ma voiture (ou en rentabilisant son occupation), mais je ne vois rien dans votre plan qui prenne cela en compte.

4

8

8

1 39000 - 1500 = 37500 voitures qui rentrent dans Bruxelles. En clair, ça ne résout pas le problème du trafic automobile entrant dans la Capitale, on ne propose pas de véritable solution alternative.

Les solutions P+R sont malheureusement souvent inefficaces. il serait intéressant de connaître les premiers résultat du parking du même type qui a été construit de l'autre côté de la ville, près d'Anderlecht. Les parkings ne seront utilisés journalièrement que par des gens ou des sociétés qui ont les moyens financiers pour pouvoir les utiliser.

On promet aussi des transports en commun avec des fréquences élevées ? J'ai des doutes en voyant les fréquences actuelles du métro par exemple qui n'arrive déjà pas à absorber le trafic voyageur aux heures de pointes. Je conseille vivement aux politiciens d'avoir la curiosité de prendre le métro en semaine à 8h15 ou 8h30 d'Hermann-Debroux vers le Centre ville pour se faire une petite idée de la réalité actuelle du problème.

Un parking sous-terrain, outre le fait qu'il sera probablement payant, a un coût en matière d'entretien et de personnel, dont les revenus profiteront uniquement à Parking Brussels, donc à la Région et pas à la commune. Cela risque aussi accessoirement de créer une zone d'insécurité à cet endroit.

Bien que ce soit coûteux et techniquement complexe, pourquoi ne pas prolonger le métro jusqu'à l'ADEPS plutôt que de construire un

1 Cf. commentaires question 10

2	Je trouve excessivement dommage de ne pas prolonger la ligne de metro Hermann Debroux pour permettre aux usagers extérieurs de pénétrer directement dans la ville via la ligne de metro (plsu rapide) plutôt que de leur imposer une première correspondance déjà à Hermann Debroux après 3 arrêts !
	Un parking de seulement 800 à 1500 places combine à une offre de transports à l'entrée peu efficace (une ligne de tram et déjà 1 changement après 3 arrêts pour pénétrer dans la ville via ligne de metro) ne vont pas suffisamment dissuader les usagers à l'entrée de quitter leur voiture....
2	Il aurait fallu créer le parking de dissuasion au niveau d'une station de metro, sans ça le faite de devoir prendre un tram + un métro va sans doute ...dissuader...plus d'un automobiliste d'utiliser les transports en commun
8	
8	Je reste perplexe quant à la diminution du nombre de véhicules projeté ...
	J'espère que la circulation ne sera pas déviée vers le boulevard des Invalides, déjà sévèrement touché par la vitesse des véhicules malgré une zone trente indique pour un tronçon.
	J'espère que le bus 72 ne sera pas impacté par ces changements; très pratique par rapport au métro qui a souvent des soucis d'escalator.
Sans avis	
10	
6	- Parking de trop faible capacité
	- Un métro à l'ADEPS serait beaucoup plus apprécié. Le plupart des personnes vont direction centre. Avec les trams, elles devraient déjà changer de mode de transport après 3 arrêts (= perte de temps + tout changement de moyen de tranport est désagréable)
5	Le parking me semble beaucoup trop petit.
8	
8	Laisser la ville aux habitants avec moins de voitures venant de l'extérieur.

5 Jugeant par la qualite et la frequence de la criculation des bus, le fait de devoir dependre des ces memes transports publiques que l'on connait aujourd`hui ne me donne aucune confiance que l'offre des transport publiques sur cet axe suffira pour absorber la demande supplementaire par de conducteurs des voitures qui voudront laisser leur voiture dehors de la ville pour y entrer par trasnport commun. Par exemple, la ligne de bus 41 qui sert Auderghem est une de moins fiables dans toutes Bruxelles! Il faut ameliorer BEAUCOUP la qualite et capacite des transports publiques avant de faire n`importe quel plan qui supprime ou diminue radicalement la circulation des voitures privees.

8 C'est très joli de proposer des parkings de dissuasion mais chacun sait que dans des situations analogues, ces parkings sont peu utilisés par les automobilistes car ils ne répondent pas aux attentes (et sont souvent payants et parfois peu sûrs). Quand au transports en commun, la première difficulté citée par les usagers vient du manque de cadence et de régularité (sans compter les problèmes d'insécurité, pour les jeunes femmes en particulier)

4 Je pense que l'idée est fantastique mais penser qu'un parking de dissuasion de 800-1500 places sera suffisant est une utopie. C'est un axe majeur, les gens viennent à Bruxelles pour travailler, mais aussi visiter une ville en plein essor. Comment pouvons-nous recevoir tous ces visiteurs avec un parking de cette capacité?

Il faudra aussi s'assurer qu'il y ait plus de trafic metro/tram/bus pour pouvoir offrir une "vraie" autre alternative. Prétendre que ce sera la cas n'est pas suffisant. Il faut vous en assurer et l'offrir. C'est ce que les citoyens ouverts au changement attendent. Pas du blabla, des actes forts et de réels services.

1 Bonjour,

J'habite une maison au 1955, chaussée de Wavre et je suis très concerné par ce projet.

Le problème qui me préoccupe est le suivant : si le PAD est réalisé, où aller garer ma voiture (je n'ai pas de garage)?

10

7 On ne connaît pas les fréquences.

5 Je pense que pour persuader les navetteurs d'abandonner leur voiture au parking de dissuasion, il conviendrait de prolonger la ligne de metro jusqu'au dit parking ; autrement les navetteurs devront prendre le tram ou le bus jusqu'à Herman -Debroux pour prendre le metro .

Ne faisons pas les choses à moitié !

8 Parking de dissuasion entre 800 et 1500 places : il y a une grande différence ! Il faut viser 1500 places.

Il faudra aussi une bonne fréquence des trams/bus !

1

5 Un parking de 1.500 places n'est pas du tout suffisant vu la disparition de ceux existants. La ville doit rester accessible à tous et ne pas se refermer uniquement sur elle-même.

7 Entre 800 et 1500 places de parking alors que des milliers de voitures entrent tous les jours dans Bxl, un petit peu petit, le parking, non!!!!

8

7 il faut collaborer avec la Flandre et il faut ajouter un P+R avec offre de transports en commun AVANT le Carrefour Leonard.

10

6 Le tram est lent et sa fréquence est insuffisante

7 Le RER doit aussi être mis en service pour éviter de saturer trop rapidement le parking de dissuasion.

8 Ajouter liaison directe ADEPS - Centre ville pour éviter les pertes de temps en correspondance.

8

3 Les transports de la STIB ne répondent pas au besoin en transport vers l'extérieur de Bruxelles. En l'absence de RER, créer un étranglement en entrée de Bruxelles va simplement augmenter la congestion. Le report de circulation pointé dans le rapport d'incidences est à ce titre assez inquiétant. La situation actuelle, non idéale mais maîtrisée, risque d'être substituée par une anarchie dans les quartiers résidentiels, avec ce que cela implique en termes de nuisances sonores, de qualité de l'air et de sécurité. Le quartier Transvaal identifié comme itinéraire bis dispose d'un grand nombre d'écoles, y compris maternelles. L'agressivité moyenne d'un conducteur empêtré dans les embouteillages étant souvent source d'infractions diverses au code de la route et aux règles élémentaires de bon sens, cela n'augure rien de bon pour la sécurité routière.

Le deuxième point essentiel réside dans un greenwashing consistant à parler de la création d'un parking de dissuasion. Il s'agit en fait de déplacer le parking delta et de l'hyper carrefour, un peu plus en amont, au niveau de l'Adeps. Au final, très peu de création nette de places de delestage, alors que cela aurait eu du sens. Pour info, le parking delta est généralement saturé avant 7h du matin. On passe donc à côté d'un enjeu essentiel, tout en faisant semblant de s'y atteler.

8 Le projet tel qu'imaginé maintenant pour la partie transports en commun est super et a l'air de tenir la route en matière de besoins de la population locale. Je ne vois toutefois pas de réflexion intégrant la problématique de tous les travailleurs non-bruxellois rentrant chaque jour dans Bruxelles et qui ne sauront abandonner leur véhicule du jour au lendemain. J'ai peur que sur la partie de route qui reste, un engorgement massif et des bouchons remontant peut-être alors encore plus loin qu'Overijse aujourd'hui ne se créent. Idem dans l'autre sens pour les travailleurs (bruxellois ou non) qui doivent sortir de la ville en fin de journée, avec des répercussions sur le centre ville (petite ceinture, Montgomery, la Chasse, etc.).

Le projet atteindra son maximum de pertinence si les autres communes et régions concernées jouent le jeu (ce qui est loin d'être gagné, j'en suis bien conscient), un travail de collaboration est à mettre en place dès le début, qu'Auderghem soit la commune qui innove en ce sens, mais pas toute seule !

-
- 10 Ce serait mieux de mettre des lignes de metro pour qu'on ne doive pas changer de transport en commun. Soit un tram qui va jusque carrefour Léonard ou un métro. Imaginez celui qui vient du carrefour Léonard, il prendrait 20 minutes pour aller au centre en metro. C'est efficace !
-
- 4 détruire le paysage de Auderghem pour construire deux parking de dissuasion qui ne verront pas utilisés me semble une mauvaise choix.
- d'autres parkings de dissuasion, Wavre et compagnie ne sont pas utilisés, meme avec la gare devant.....
- il faut instaurer une taxe pour qui habites en dehors de bruxelles pour payer les aménagement necessaires a leur mobilité aussi
-
- 5 Le projet est bon mais insuffisant! E411 est saturée! Il faut offrir une alternative capacitaire entre Bruxelles, Overijs, Wavre et LLN! Il faut proposer un transport capacitaire en site propre trans-régional, tram ou métro régional jusqu'à Wavre ou LLN! Un parking de transit de 1500 places ne suffira pas à accueillir les navetteurs éloignés des gares du RER!

10

9

8

- le fait d'avoir réfléchi et prévu un plan
- la transparence des autorités dans l'information
- la volonté des autorités d'associer le citoyen aux débats

Négatif :

- taille insuffisante du parking
 - certitude inexistante de la création des lignes de tram en temps utile
 - absence de chiffres relatifs à la fréquentation actuelle des transports en commun dans la zone et le nombre déjà très important des utilisateurs qui, par l'extension des lignes s'accroîtra encore
 - approche utopique vu l'absence de cohérence entre les capacités d'évacuation du trafic, maintenues comme actuellement, et celles d'entrée, réduites drastiquement
-

5	<p>Pour les navetteurs qui passent par la E411 et le carrefour Léonard, une offre de métro au niveau le plus proche de la tour Smart vers Jezus-Eik serait bien plus commode.</p> <p>Le projet devrait être beaucoup plus ambitieux à cet endroit.</p> <p>Le parking de dissuasion devrait se trouver au plus proche de la tour Smart.</p> <p>Pourquoi ne pas y implanter un grand centre commercial, du genre de celui du Woluwé Shopping où le magasin Carrefour pourrait y trouver une nouvelle implantation, avec une offre de parking bien plus grande et à la fois une station de métro et un tram.</p> <p>Le métro serait très utile aux navetteurs et le tram serait très utile à la desserte locale.</p> <p>Les navetteurs pourraient s'arrêter pour un petit déjeuner le matin ou leurs courses le soir.</p> <p>La circulation de transit contournant Bruxelles devrait être déviée vers la droite (vers le ring vers Zaventem) et vers la gauche du carrefour Léonard (vers Waterloo et Uccle).</p> <p>La circulation entrant dans Bruxelles devrait être ralentie et passer par ce nouveau centre commercial auquel on aurait adjoint un</p>
8	<p>La fréquence des transports publics devra être suffisante pour convaincre les automobilistes de laisser leur voiture dans le parking de dissuasion. Ce parking devra être sûr.</p> <p>Domage de couper la ligne de tram qui relie Louise/Watermael-boisfort et Auderghem/Roodebeek.</p>
10 8	
7	<p>Le succès des transports publics sera directement proportionnel au succès du parking.</p> <p>Parking souterrain, pourquoi pas ? Cachez ce sein que je ne saurais voir...</p> <p>Si le parking n'est pas bien sécurisé, ça restera un flop.</p>

7	Il est important d'envisager 1500 places et non 800, le but étant d'avoir la capacité nécessaire pour accueillir les navetteurs. Soyons optimistes en pensant que les habitudes vont évoluer, et se retrouver avec un manque de place de parking ne ferait qu'inciter les gens à continuer à entrer dans Bruxelles avec leur véhicule.
	De plus n'est-il pas mieux d'amener le métro à la place du tram ?
6	La mobilité est encore très mauvaise sur le pays et il faut que les changements soient vus à plus grande échelle. A l'inverse de Paris ou Londres, il reste souvent plus rapide de se déplacer en voiture qu'en transports en commun et tant que ce sera le cas les aménagements ne feront que grossir le problème.
8	
10	
10	
9	Ce plan est parfait, hormis le fait de ne pas prolonger la ligne de metro jusqu'au parking de dissuasion.
7	Dans un monde avec une autre politique, il aurait sûrement été possible de prolonger le métro jusque Overijse et faire le parking de dissuasion là-bas.
8	
8	
6	Ce n'est pas tant la prolongation des lignes et/ou l'ajout de lignes qui importe, mais la fréquence de passage des bus/trams. L'automobiliste ne renoncera à la voiture que s'il a la certitude de trouver rapidement un transport. Le délai d'attente ne peut pas dépasser 5 min.
9	
8	L'extension du metro jusqu'au nouveau parking pourrait ameliorer/simplifier l'offre.
9	L'offre de transport avec le Métro actuel et le tram est bien. Etant donné que le projet va être réalisé endéans 10 à 25 ans, d'autres transports publics devraient être disponibles. Alors éventuellement une navette de bus automatique sans conducteur en continu entre le parking dissuasif et la station de métro Hermann-Debroux pourrait être plus attractive et utiliser seulement une bande. Les prix de ce type de bus sont encore assez couteux, mais dans ce laps de temps le coût pourrait être abordable.
10	

5 Le prolongement de la ligne de métro devrait être fortement envisagée au lieu de scinder la ligne de tram en deux. Ce n'est pas dutout attractif pour les navetteurs! La prolongement du métro devrait être au minimum envisagé jusqu'à l'adepts et idéalement jusqu'à la tour smart avec un HUB à cet endroit-là.

3 Le parking de dissuasion semble beaucoup trop petit compte tenu de toutes les places de parking actuelles qui vont disparaître en dessous du viaduc et à Delta, et dont le nombre actuel est déjà insuffisant .

Pourquoi une ligne de tram ? Ne serait-il pas plus judicieux de prolonger la ligne de métro (éventuellement en surface). Cela éviterait de décourager les navetteurs qui devraient quitter leur voiture pour prendre un tram (3 arrêts), puis un métro.

8

8 plus de 72 aussi, et plus de métros si possible

7 A priori, une prolongation du métro m'aurait semblé plus adéquate. Mais sans doute qu'une capacité de métro ne se justifierait qu'aux heures de pointe pour les navetteurs.

3

3

3

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

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

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

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

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

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

1

Le parking sera payant ce qui n'est pas très engageant pour les automobilistes.

Pourquoi décourager l'entrée des francophones dans Bruxelles ? Pour ce qui concerne les néerlandophones, un élargissement du ring est prévu qui leur facilitera l'accès à Bruxelles.

Pourquoi obliger des automobilistes à prendre plusieurs transports en commun successifs pour arriver à leur travail. De plus, beaucoup de gens conduisent aussi leurs enfants dans les nombreuses écoles auderghemoises (parfois plusieurs par famille et à différents endroits) dont certaines très spécialisées. Une prolongation de la ligne de métro serait plus indiquée mais pas idéale non plus. Comment desservir les écoles ?

1 Le nombre de places, de surcroît payantes, me semble insuffisant tenant compte du nombre de véhicules entrant à Bruxelles depuis Léonard.

Cela signifie donc que l'objectif est une diminution drastique des entrées de voitures venant des communes francophones vers Bruxelles et vers notre commune.

Les trams, bus et autres navettes sont autant d'étapes supplémentaires pour des familles qui travaillent à Bruxelles et y déposent leurs enfants.

Prolonger la ligne de métro est une moins mauvaise solution.

9 plus facile pour aller en vélo et un entourage magnifique pour aller à pied

9

1 Le parking de dissuasion inefficace, parce que mal localisé et trop petit; il devrait être en périphérie du Ring. Les nouvelles lignes de tram ne répondront pas aux besoins réels. Ces dépenses seront coûteuses et inutiles.

8 l'objectif de réduire de moitié le flux de voitures entrant et de renforcer les transports en commun est positif. il serait néanmoins plus fonctionnel de prolonger le metro 5 jusqu'à l'ADEPS (axe est-ouest) , croisant la ligne de tram (axe nord-sud). Il y aurait un cout supplémentaire pour le métro, la station HD n'étant pas dans l'alignement de l'autoroute, mais on économiserait les travaux du tram. Y réfléchir à 2 fois, vu que l'investissement est à long terme.

10

1

10

1 Le parking de dissuasion sera totalement inefficace, car mal localisé et beaucoup trop petit. Il devrait être localisé à proximité directe du Ring.

Les nouvelles lignes de tram ne pourront pas répondre aux besoins réels (volumes, fréquences, accessibilité...)

De plus ces 2 dépenses semblent très coûteuses, surtout au vu de leur probable inefficacité. A-t-on réellement cherché d'autres solutions? Ce n'est pas mon impression

9

5	Si on veut inciter les automobilistes à utiliser le parking de dissuasion, il faut en outre une ligne directe de métro vers le centre ville. Donc prolonger la ligne de métro actuelle d'une station. Il faut aussi un parking de 1500 places. Habitant chaussée de Tervueren, je souffre du trafic de délestage chaque fois que la circulation n'est pas suffisamment fluide sur les grands axes.
10	
3	mauvaise implantation du parking de dissuasion; doit être plus proche du ring.
1	Pas de fluidité, manque de rapidité entre les différents moyens de transport proposés. Parking de dissuasion Trop proche de la ville va créer des embouteillages. Si parking , il devrait être desservi par une ligne de métro plus rapide . Problème d'insécurité d'un parking souterrain.
3	il est indispensable de prolonger la ligne de métro au moins jusqu'au carrefour léonard un parking de dissuasion puis une ligne de bus puis le métro risque de ne pas rencontrer le succès attendu il faut faciliter l'accès prolonger la ligne de metro au moins jusqu' a la limite de la commune d'auderghem càd le garage Mannès
1	Parking de 800 places insuffisant pour compenser la perte de 50% du trafic et la suppression des parking sous le viaduc et Delta. Le prolongement du métro est la SEULE solution potentiellement réaliste à long terme
1	
8	
1	Je ne suis pas convaincue par le parking de dissuasion (trop petit).Devrait être en périphérie du Ring. Les nouvelles lignes de tram ne répondront pas aux besoins réels. Ces 2 dépenses seront coûteuses et inutiles. On n'a pas cherché d'autres solutions moins coûteuses et plus efficaces
10	Attention au prix du parking! Si c'est un parking de dissuasion celui-ci devrait être gratuit ou très peu cher pour les personnes empruntant la stib par exemple (voir nouveau parking à Anderlecht je ne sais plus si c'est CERIA)

Sans avis

10

1 Etant un adept de la voiture individuel pour tout ce que cela comporte comme avantage (heure de départ choisie, température choisie, peu de marche, pas de retard de métro, ...) je suis actuellement dans l'obligation de prendre le métro pour me rendre au travail.

Avant de penser supprimer routes, autoroute, il faudrait commencer par rendre les moyen de transport public plus agréable. Les nouveaux métros date de (2005?), ils son dépourvu de climatisation ou de régulation de température, et ne parlons même pas des plus anciens métro qui sont encore majoritaire sur la ligne Hermann Debroux.

Régulièrement ceux-ci sont remplis aux heures de pointe mais malgré cela, la STIB continue de supprimer la derniere rame du métro, je n'ose pas imaginer la situation lorsque les 800/1500 voiture seront forcées de prendre elles aussi le métro.

Avant de vouloir obliger les gens a changer leur façon de vivre, il serait sans doute préférable de les insister en leur proposant des transports plus agréable.

9

8

8 Pourquoi toucher à la ligne 8 qui permet aux habitants de Boisfort d'aller en une fois à Rodebeek sans avoir à changer de tram. Il serait plus simple de garder la ligne 8 intacte et de prévoir une navette autonome qui ferait une boucle Debroux-Adeps-Debroux dont on pourrait garantir la fréquence de 3 minutes. Venant de Louise avec la ligne 8 le respect des cadences est IMPOSSIBLE.

8 Pourquoi toucher à la ligne 8 qui permet aux habitants de Boisfort d'aller en une fois à Rodebeek sans avoir à changer de tram. Il serait plus simple de garder la ligne 8 intacte et de prévoir une navette autonome qui ferait une boucle Debroux-Adeps-Debroux dont on pourrait garantir la fréquence de 3 minutes. Venant de Louise avec la ligne 8 le respect des cadences est IMPOSSIBLE.

8

8

8

5

9

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

Les voitures seront rediriger et vont bloquer la Chaussée de Tervuren et le quartier de Saint Anne. Merci de penser aux habitants de ce quartier!!! (qui sont d'ailleurs vos électeurs...)

1 Un parking de 800 à 1500 est « scandaleusement » insuffisante, dans le meilleur des scénarios mathématiques cette solution (isolée des autres) permettra de réduire au mieux de 1500 voitures entrantes à BXL...c'est donc ce potentiel là de 1500 utilisateurs pour la nouvelle ligne de tram... très peu ambitieux pour un projet de mobilité du futur réel. Surtout si le parking delta est lui aussi supprimé...

Concernant le partage de la ligne de tram en deux c'est tout simplement une béquille. Pour que votre projet tiennent la route, il faut capitaliser sur ce qui fonctionne le mieux, c'est à dire un métro aux portes d'un parking de dissuasion, comme actuellement au parking delta, mais en mieux. Peu importe la justification de la longueur de la ligne de tram ou les raisons budgétaires, couper un super tracé de ligne de tram est contre indiqué pour la mobilité actuelle et future. Si vous voulez plus de passagers entre Herman debroux et l'adepts, faites en sortes que ce soit efficace...les gens ne viendrons pas avant cela. A vous de faire le premier pas pour que les transport en communs soient « smart », et puis par après pénaliser l'entrée des automobilistes tétus. C'est le serpent qui se mord la queue si vous ne prenez pas les bonnes mesures.

6 Je voudrais surtout recevoir une idée de date de départ de l'ensemble des travaux, ainsi que la durée prévue au cas où le PDA est totalement accepté tel que décrit ici.

Coordonnées,

Alain Moignot

habitant au 348 boulevard du Soucerain bte 46

2 Ce projet de parking est mal localisé; Il doit se situer avant l'entrée sur Bxl, près du carrefour Léonard

3

9

9

5 Une fois de plus on crée une rupture de charge à Hermann Debroux pour l'actuelle ligne 8. Pour moi c'est bien le métro qui doit être prolongé à l'ADEPS. On privilégie les navetteurs au détriment de la population (c'était déjà le cas avec le bus 34 lorsqu'il a été supprimé au Transval)

9

1 parking trop peu de capacités

9

5 Vu le timing annoncé (début des travaux dans 10 ans et fin dans plus de 20 ans), le projet en terme de transports en commun me semble très peu ambitieux. De plus, la construction d'un P+R à hauteur de l'Adeps va à l'encontre de l'objectif de réduction de la circulation automobile depuis le Carrefour Léonard.

Ne serait-il pas plus judicieux de construire ce parking à Jezus Eik comme c'était prévu auparavant? Il serait peut-être plus aisé d'y construire un parking au dessus de l'autoroute (avec toit végétalisé qui pourrait servir d'écoduc?) et d'y prolonger le métro (en souterrain jusqu'à l'Adeps, avec une station dans le quartier Transvaal et ensuite en aérien directement jusqu'à Jezus Eik). Une telle ligne pourrait certainement être prolongée (en collaboration avec les autres régions) vers Overijse, Wavre et LLN, qui ne sont pour le moment pas très bien reliées à Bruxelles et ne le seront pas mieux avec le RER.

On dirait que pour compenser le coût d'un parking souterrain, on a choisi la solution la moins chère en terme de transports en commun. C'est donc le parking qui semble être la priorité. Pourtant c'est l'inverse qui devrait se passer: prévoir les transports en commun d'abord et faire en sorte que les gens les prennent le plus loin possible de la ville. Cela demande évidemment de travailler avec les autres régions.

8 Le métro jusqu'à l'ADEPS aurait été optimal pour encourager les navetteurs à laisser la voiture au parking de dissuasion et donner plus d'envie de venir faire du shopping et de visiter Bruxelles.

8

3 Un parking de dissuasion en bord de zone Natura 2000 est une véritable aberration pour un plan "decarbonné".. Il faut IMPÉRATIVEMENT le penser ailleurs ou augmenter les capacités parking existants non-connexes à la forêt de Soignes. Le tram 8 actuel est tellement lent que toutes les alternatives incluant même 3 changements pour aller au centre sont plus efficace. Il faudra accélérer sa vitesse de trajet pour que ce soit une réelle solution de mobilité. Le bus représentant la solution de transport en commun la moins écologique et pratique, il ne s'agit pas non plus d'une solution souhaitable.

2 Je pense que vous allez trop vite. Tant que le RER n'est pas installé de façon fonctionnelle il est illusoire de bloquer ce tronçon pour des travaux de cet envergure! Qu'allez vous faire des usager durant les travaux! Soyez plus intelligent! Développez d'abord les autres offres puis détruisez cet immonde viaduc!

7

9

10	enfin un peu de changements
1	
6	<p>Pour aller encore plus loin dans la réflexion, le parking de dissuasion doit servir aux personnes qui ne peuvent pas bénéficier facilement de transports habitant en périphérie de Bruxelles. De fait, le parking qui est le terminus du tram/métro, devrait être une gare routière pour les bus extérieurs à Bruxelles.</p> <p>Une autre idée serait de faire un parking à tarif préférentiel aux véhicules avec plusieurs passagers. Envisager la gratuité aux véhicules dont les occupants utilisent après stationnement leur vélo, trottinette et autres moyens de mobilité, donc éloigner ledit parking des transports urbains.</p>
4	pourquoi ne pas prolonger le métro? ainsi les navetteurs pourraient s'arrêter au parking de dissuasion et directement aller au centre ville?
3	
10	
10	
3	tout dépendra du nombre de bus/tram par heure et surtout de la ponctualité ainsi que la concordance des horaires avec ceux du métro!
1	
1	
8	Il me semble préférable de maintenir la liaison directe de la ligne du tram 8 de Roodebeek direction Louise, du moins la majorité du trajet. Une offre de navette régulière combinée avec des lignes de bus pourraient déservir le parking de dissuasion pour rejoindre Hermann-Debroux
8	<p>Concernant les lignes de tram, la proposition semble acceptable. Néanmoins, je me demande sur l'effectivité du parking de dissuasion: si le parking n'est pas efficace, Auderghem deviendra une entrée à la ville bloquée en permanence.</p> <p>Concernant la capacité du parking, une fourchette entre 800 et 1500 est très grande et ça peut tout changer. J'aimerais voir une analyse plus précise pour déterminer la capacité minimale de ce parking afin qu'il soit effectif.</p>
6	L'offre est bonne mais il est important de ne pas - comme pour le boulevard de la Woluwe - bloquer tout Durant plus de 3 ans.
1	Du grand n'importe quoi, comment tuer Bruxelles. il n' y a pas 0/10 malheureusement.
10	

1

7

Ok si le tram est fréquent.

Le métro jusqu'à l'adeps aurait été l'idéal. Gain de temps pour les usagers du parking.

7

7

9

5

Ce qui serait efficace serait la prolongation du métro jusqu'au parking de dissuasion !

Et même jusqu'à Louvain-La-Neuve ! Des tas de jeunes étudiants acquièrent une voiture pour pouvoir aller jusqu'à LLN. S'il y avait un métro qui y allait, ils n'achèteraient pas de voiture !!

1

Parking trop petit et nécessité de prolonger la ligne de métro d'Hermann-Debroux jusqu'à ce parking.

La solution Tram est bancale.

Vous allez renvoyer des milliers de voitures vers les moyennes et petites rues.

Il faut moderniser le viaduc et aménager de nouveaux accès et traversées pour qu'il ne soit plus une coupure de la ville.

3

7

8

6

1

La solution la plus pragmatique serait de prolonger la ligne 5 du métro soit jusqu'à l'ADEPS, soit plus loin. La ligne 8 du tram est trop longue actuellement, elle sera interminable par la suite. Enfin, les bus ne sont pas une solution d'avenir dans le sens Delta - Hermann Debroux, ça pollue et le bus 41 qui va au Transvaal pourrait être remplacé si le métro va jusqu'à l'ADEPS et qu'un chemin de contournement est mis en place à l'ADEPS. Prolonger le métro, faire un grand parking à l'adeps de 3000 places avec vente d'un ticket parking/voyage 1 journée STIB combinés ferait plus de sens et de recettes pour la commune.

5

4 S'il faut diminuer de moitié le trafic entrant, le nombre de places de parking me semble insuffisant. En outre, il n'y a aucune communication directe en transports en commun entre ce parking et le centre-ville, ce qui le rend beaucoup moins attractif (la durée de transport en tram 8 entre Herman-Debroux et Louise en tram 8 est TRES longue).

6 Places de parking probablement insuffisantes. Offre à étoffer.

5

6 Bien que le projet envisage d'augmenter l'offre de transport en commun entre le carrefour Léonard et Herrman-debroux en impliquant la construction d'un parking de dissuasion de 1.000 places, je ne crois pas que cela soit suffisant pour répondre au flot actuel de navetteurs utilisant cet axe de pénétration. Si cela permet au auderghemois de souffler, cela reporte le problème sur les autres axes de pénétration de la ville de Bruxelles (ex Av de tervuren et Chée de la Hulpe), sur d'autres citoyens et ce d'autant plus que l'idée d'une augmentation du nombre de voies de circulation du Ring est encore actuellement envisagé.

1 Pas assez de transports... il manque une 20aine de lignes et surtout un passage plus fréquents des lignes actuelles (toutes les 2 minutes?) et toute la nuit aussi

La on se dirige evidemment tout droit vers l'embouteillage permanent

6 1) Le nombre de places de parking envisagé ne devrait-il pas être (beaucoup) plus élevé, compte tenu de l'importance du flux entrant quotidien de véhicules, et du fait que ce parking serait aussi utilisé par les usagers du stade communal et du site du Rouge-Cloître, notamment ?

2) D'accord pour les deux lignes de tram. Mais ne devraient-elles pas démarrer plus loin encore qu'à hauteur de l'Adeps, depuis un parking supplémentaire (voir ma remarque 1) que l'on construirait juste après le carrefour Léonard en venant de la E411 ?

3 Le prix des transport en commun et la quantité de transport sans compter les horaires qui limitent l'utilisation des transports en commun n'est pas du tout une bonne alternative.

On a tant à faire quant à l'aménagement et l'organisation des transports en commun avant de mettre un projet aussi gros en oeuvre.

2 Plus de parking encore , et en amont (Overijse ?!!) Le métro jusque-là au moins LE Fantôme du RER hâte le BW ! Il devrait être efficace AVANT de tout démonter. QUAND les décisionnaires vont ils agir en cohésion, et avec intelligence ? Motiver, donner de bonnes alternatives avant de casser et de frustrer des gens qui ne demandent qu'à travailler, mais aussi avoir une vie ... et ne pas la passer dans des transports en communs pas efficaces, lents ou peu présents (DeLijn et TEC en venant de Wavre par exemple .. offre minimaliste). Quand un chemin maison boulot en voiture dure la moitié du temps en transports il y a de quoi se poser des questions quant à la pertinence des horaires, nombres de lignes et qualité du matériel. LA STIB .. les bus sont en panne tout le temps ... les routes en mauvais état ...Une catastrophe préparée.

2 Cette offre de transport n'apportera aucune amélioration pour mes déplacements personnels professionnels; je devrai continuer à utiliser deux voire trois moyens de transports en commun pour me rendre de la maison à mon lieu de travail et connaissant la rareté des transports pour les gens qui ont des horaires décalés, cela ne change rien.....1h15 en transport en commun minimum contre 15 minutes maximum en voiture. Ce n'est donc pas pertinent dans ma situation personnelle actuelle.

Faire un parking de dissuasion est une excellente idée mais il faut qu'une ligne de métro rapide permette aux gens qui s'y garent de rejoindre les différents coins de la ville et non un tram rarement à l'heure, même en site propre. Il faut étendre un réseau de mobilité publique correct en premier lieu. Prolonger le métro jusqu'à l'Adeps pourrait être une alternative et en sous-sol ou aérien ce serait encore mieux...

Si une offre de métro pourrait relier le carrefour Léonard à Delta, pas besoin d'une ligne de bus qui suive le même tronçon.

Il faudra aussi penser à l'esthétisme du parking de dissuasion; pas question de voir apparaître une tour de plusieurs étages à proximité

3	Je pense qu'il aurait été beaucoup plus favorable aux usagers de en plus prolonger le métro jusque l'ADEPS. En effet, beaucoup de personnes vont devoir descendre de leur voiture dans la parking, prendre le tram pour un ou deux arrêts jusque Hermann Debroux, puis monter dans le métro. Ce n'est pas pratique et participe au ressenti négatif sur les transports en commun (beaucoup d'études démontrent que ce sont les correspondances qui font que les gens n'aiment pas beaucoup prendre les transports en commun). Si l'on veut décarboniser la ville, il faut mettre le paquet!
3	Je travaille à Louvain-La-Neuve. Je fais comment?
9	Super idée, mais le parking de dissuasion sera t'il gratuit? Et pourquoi ne pas continuer la ligne de métro et laisser le tram comme maintenant ?
5	
3	Il faudrait une meilleure concordance entre l'entrée du métro et les parkings de dissuasion qui sont trop éloignés.
9	
8	
2	Il serait plus pertinent de prolonger le métro jusqu'à l'Adeps (Rouge-Cloître) afin d'éviter aux gens un nombre top important de correspondance. Imaginez une personne ayant fait Wavre - Bruxelles devant se rendre au centre-ville. Cette personne devrait prendre un tram jusqu'à Herrmann-Debroux ensuite le métro jusqu'en ville. Même intramuros, il est préférable de ne pas créer trop de correspondance si on veut faire en sorte que les gens changent leurs habitudes. Le métro reste la solution la plus efficace. Et de grâce, n'appellez pas le terminus "Adeps" mais "Rouge-Cloître", niveau touristique ce serait plus intelligent.
1	Cette offre est totalement insuffisante au regard des milliers de navetteurs quotidiens et en l'absence d'une offre alternative de transports en commun depuis la périphérie de la région (rer,...) En l'absence d'une véritable politique de mobilité concertée avec la région flamande dans le cadre d'une approche métropolitaine , ce projet va produire des effets néfastes pour notre qualité de vie

5 Le parking sera-t-il payant? si oui dans quelle tranche d'horaire?

Concernant l'Adeps : les usagers seront-ils obligés de payer même en soirée?

Un parking souterrain risque d'être dangereux le soir.

800 à 1500 me semble nettement insuffisant.

La déchetterie est maintenue, n'y aurait-il pas plus d'embouteillage le week-end? c'est déjà le cas certains jours.

1 Le parking prévu à l'adeps est top petit.

Les gens qui viennent d'en dehors de Bruxelles ne vont pas prendre le tram pour un arrêt puis le métro !

Ils vont rester dans leur voiture...

8 Nouvelles lignes de bus entre Delta et le carrefour Léonard ?

3 La création d'un parking de dissuasion, les nouvelles lignes de tram et la création de sites propres pour bus ne sont pas de mauvaises mesures en soit.

Ma mauvaise évaluation de l'offre de transports en commun vient du fait que ces mesures ne sont pas suffisantes pour compenser la transformation de l'autoroute en boulevard.

Un renforcement de l'offre des transports en commun doit compléter ces mesures. Or aucun objectif clair ou plan précis n'est mis en avant à ce sujet. On nous présente le développement des lignes de la TEC/STIB et la promotion du covoiturage comme des mesures rapides à mettre en place et peu onéreuses. Mais nous n'avons aucune estimation de l'ampleur de ces mesures ni de leur impact réel sur le trafic, qui est pourtant critique au désengorgement du PAD.

En l'état il est impossible de savoir si l'offre de transport en commun sera assez robuste pour compenser la réduction de capacité du boulevard.

3	<p>Très insuffisant pour diminuer le trafic de moitié, ce qui sera nécessaire pour compenser la destruction du viaduc.</p> <p>Sans réalisation du RER, sans mesures contraignantes pour diminuer le trafic entrant vers Bruxelles (comme l'ont entrepris plusieurs grandes villes européennes), ce projet apportera une augmentation des bouchons et de toutes les nuisances associées, ce qui est d'ailleurs démontré par l'étude d'incidence.</p>
5	<p>Il faudrait maintenir les bandes de circulation actuelles jusqu'au parking de dissuasion afin que les automobilistes puissent utiliser facilement les nouvelles lignes de transport en commun. Idéalement il faudrait également envisager de prolonger le métro jusqu'à cet endroit.</p>
1	
8	
1	
3	
10	
2	<p>Ne serait-il pas plus pertinent de prévoir un parking de dissuasion plus loin (près du ring et du Carrefour Léonard), et de prolonger le tram jusque là ?</p> <p>Il faut limiter l'entrée des voitures dans Bruxelles, pourquoi les faire venir jusqu'au niveau de l'ADEPS alors qu'on pourrait les inciter à se garer avant.</p> <p>Ce parking devrait être plus grand que celui prévu actuellement.</p>
8	<p>L'offre est bonne mais la connexion à partir des régions à l'est de Bruxelles n'est pas bonne. Il faudra développer le RER de façon plus rapide.</p>
4	<p>transport en commun gratuit si l'on utilise le parking.</p>
8	
8	<p>Je ne sais pas si toutes ces mesures seront suffisantes pour parvenir à gérer le flux de voitures qui entrent et sortent d'Auderghem tous les jours</p> <p>Mais c'est vrai qu'il faut trouver une solution.</p> <p>Donc bon courage ...</p>
3	<p>Je crains que les gens qui doivent se rendre en ville le fassent encore en voiture, mais avec plus de difficultés. Quant au tramway, rompre la liaison entre Roodebeek et Luise, créer deux lignes en une n'est pas une amélioration.</p>
3	
4	

8

10

la congestion automobile le long du viaduc vers Hermann Debroux est une vraie nuisance. Les piétons doivent de partager la chaussée avec les cyclistes des deux sens. Il faut inverser les priorités au profit des piétons et des véhicules propres. Tout le monde y gagnera (essence, bruit, pollution, temps de parcours).

2

10

2

3

8

2

Il me semble plus opportun de prolonger la ligne de métro Herman-Debroux vers Adeps (1 arrêt) pour simuler l'utilisation du nouveau parking de délestage, sans quoi la plupart des usagers du parking devraient prendre un tram pour 3 arrêts, rejoindre le métro en sous-terrain et changer de moyen de transport.

Le tram en surface reste une bonne idée mais une vraie nouvelle ligne serait plus utile que de scinder la ligne 8 existante, par exemple une nouvelle ligne Adeps - Pecherie - Cimetière d'Ixelles qui rejoindrai la future ligne de tram 95 permettrait une bien meilleure connexion qu'actuellement entre l'ULB, la gare d'Etterbeek et l'Adeps

1

Les places de parking à delta et sous le viaduc seront perdues.

Jusqu'à présent ni la stib ni la snbc ne proposent un service à la hauteur d'une ville décarbonnée. Et si c'est comme le RER ...

De plus 18000 voitures passent par ce viaduc ... comment pourront-elles rentrer dans un parking de max 1500 places?

1

7

Un parking de dissuasion de 800 me semble irréaliste. Il me semble qu'il faut bcp plus de place, pour le futur si pas pour aujourd'hui.

3m de fréquentation des lignes de tram en heure de pointe semble bien, mais pour les autres moments de la journée ?

9

Il est ESSENTIEL que les parkings de dissuasion soient effectifs AVANT toute démarche d'aménagement. Trop souvent le politicien bruxellois n'a pas travaillé dans l'ordre des choses. Pas de travaux sans alternatives opérationnelles. NON aux alternatives « promises », mais donner la faveur a des alternatives efficaces et des travaux réduits en durée.

6

1 Retirer l'entrée quasiment la plus importante dans Bruxelles n'apportera que d'autres problèmes, soit à Auderghem même soit dans les autres communes. Les gens ne sont pas prêts à ne plus utiliser leur voiture et ce que vous voulez faire ne fera qu'empirer la situation de trafic à Auderghem.

3

3 La moyenne d'âge des bruxellois ne cesse de croître. Ceux-ci sont de moins en moins intéressés par des transports en communs.

6 Le nombre de places de parkings doit être suffisant et gratuit pour dissuader les automobilistes rentrant dans Bruxelles afin de dissuader les automobilistes de traverser la commune d'Auderghem.

800 places me semble peu.

En accord avec les offres de transport public si cadence soutenue

10

8

5

4 3000 places, 800 à 1500 c'est bien trop peu...

7 Comment peut-on être certain que la quantité de véhicules aura fortement diminué dans 10 à 20 ans? C'est une supposition. J'aimerais être sûre que des alternatives crédibles sont proposées aux navetteurs qui voyagent seuls dans leur véhicule. Je pense également qu'il est grand temps de mettre un terme à l'octroi d'un véhicule de société à des travailleurs qui ne l'utiliseront plus une fois arrivés sur leur lieu de travail. Ces véhicules ne font qu'engorger nos quartiers.

9 Juste plus de place de parking

8 A partir du moment où on décide de ne pas prolonger le métro à l'ADEPS, il serait pertinent d'inclure dans ce PAD une ligne de tram en site propre entre Hermann-Debroux et Delta. Cette ligne serait un tram 71 dédoublé et prolongé depuis Delta qui rejoindrait l'ADEPS; on laisse alors une ligne de tram directe entre la gare de Boondael et au-delà de Roodebeek, en laissant le tram 8 aller à l'ADEPS mais via les av. Franklin Roosevelt et Demot, trajet beaucoup plus direct et où des trams pourraient rouler sans caténaire, comme à Luxembourg ou la ligne 2 de Nice.

Il est important qu'englober la mobilité avec les TC induit par ce PAD dans un contexte beaucoup plus global de réseau urbain.

NB: dans certains pays, dont la Hollande et la Norvège, des trams urbains roulent sur certains tronçons conjointement avec le métro....

-
- 1) PARKING SOUTERRAIN (Adeps) ne prévoit pas assez d'emplacements.
- 2) TRAM 8 : Scinder la ligne est un point noir pour les seuls Bruxellois ! Cette ligne subit déjà plusieurs ruptures de charge. Pensons :
- A) aux écoliers qui viennent de Boitsfort pour se rendre dans les écoles d'Auderghem, des deux Woluwé et vice versa.
- B) aux étudiants de St LUC, ULB et ICHEC,
- C) aux malades et leur famille, personnes âgées pour qui se rendre aux cliniques St LUC nécessitent déjà une correspondance (Roodebeek) d'autant que jadis nous avions le bus 42, tant regretté, venant du Transvaal.
- D) aux habitants qui ont abandonné l'usage de leurs véhicules par manque de moyens financiers (véhicules interdits vu que polluants), par soucis d'écologie, vu leur âge ou par disparition de parking dans les rues des communes avoisinantes.
- PROPOSITION la moins onéreuse : des navettes de bus (sans chauffeur à l'avenir ?) entre le futur parking stade communal/Adeps et les arrêts du Tram 8 situés au Bd du Souverain.
-
- 4 J'ai très peur des horaires et connexions entre les différents types de transport (bus/metro/tram)
-
- 6 Ca me semble nettement insuffisant surtout aux heures de pointes à l'entrée mais surtout à la sortie de la ville.
- Est on prêt à bloquer tous les camions, les plus polueurs, ou à leur interdire le passage par des routes sinueuses locales, question !
-
- 1 Ce que vous ne dites pas, c'est que vous détruisez en même temps des places de parking, ce qui fait que l'offre supplémentaire n'est pas du tout de 1.500 places. Ce n'est pas honnête, et toutes vos questions sont tendancieuses.
- Réduisez d'abord le trafic, et ensuite seulement détruisez le viaduc. Ne mettez pas la charrue avant les bœufs. C'est complètement irresponsable.
-

7 Le parking au stade n'est pas suffisant. Il est préférable d'augmenter les lignes de train (Namur-BXL) et avoir des parkings dissuasifs autour des stations de train hors de BXL.

Les transports en commun devraient être gratuits. Taxer les véhicules entrants par une vignette.

5 On va dans le bon sens, mais...

Dans un monde parfait, il faudrait aussi pouvoir faire aller le metro au-delà d'Hermann-Debroux (Overijse?), de sorte à offrir à tous les habitants de la périphérie proche une vraie alternative à la voiture qui leur permettent de rentrer rapidement dans Bxl.

Un parking de 1500 places me semble peu, tenant compte du nombre de voitures qui rentrent tous les jours dans Bxl par cet axe... certainement pas jusqu'à ce que une solution alternative réelle (e.g. RER) se mette en place.

5 Le nombre de nouvelles places de parking est insuffisant en regard des places de parking par ailleurs supprimées dans la zone.

5

7

8

8

6

2 Est-ce que ce transport en commun prends en consideration les cas des handicapés, les femmes enceintes, les enfants et les femmes avec des enfants en bas age? Les gens ont besoin des voitures et coupés l'entrée vers Auderghem ne me semble pas une solution pratique.

2 Est-ce que ce transport en commun prends en consideration les cas des handicapés, les femmes enceintes, les enfants et les femmes avec des enfants en bas age? Les gens ont besoin des voitures et coupés l'entrée vers Auderghem ne me semble pas une solution pratique.

2 Est-ce que ce transport en commun prends en consideration les cas des handicapés, les femmes enceintes, les enfants et les femmes avec des enfants en bas age? Les gens ont besoin des voitures et coupés l'entrée vers Auderghem ne me semble pas une solution pratique.

2 Est-ce que ce transport en commun prends en consideration les cas des handicapés, les femmes enceintes, les enfants et les femmes avec des enfants en bas age? Les gens ont besoin des voitures et coupés l'entrée vers Auderghem ne me semble pas une solution pratique.

2 Est-ce que ce transport en commun prends en consideration les cas des handicapés, les femmes enceintes, les enfants et les femmes avec des enfants en bas age? Les gens ont besoin des voitures et coupés l'entrée vers Auderghem ne me semble pas une solution pratique.

3 beaucoup trop peu de places

quel intérêt d'avoir un arrêt de bus dans le carrefour Léonard?
d'ailleurs où? il y a 2 tunnels superposés, un trafic très lourd et c'est déjà une source de bouchons!

1 Il n'est pas prévu de prolonger le métro. Chaque changement de ligne prend du temps et je ne pense pas que les gens vont opter pour la solution tram prévu par le PAD actuellement. Il y a aussi le problème des parkings qui ne va pas être résolu, puisque divers parkings existants seront condamnés.

S'il est envisageable de construire un parking souterrain, pourquoi le prolongement du métro serait il pas possible?

1 Ce tram est une aberration ! Pour la ligne actuelle mais également pour les futurs usagers du parking. Vous ne savez même pas où se rendent les personnes qui aujourd'hui se garent sous le viaduc. Personne ne garera sa voiture, fera 3 arrêts de tram, prendra ensuite un métro et peut-être un transport de plus pour se rendre au travail... C'est inutile ! Soit on n'a pas les moyens (maintenant) et on installe un bus ou on prolonge le métro. Il faut être réaliste !

1 Cela engendrera bcp trop d'embouteillages. Il y a des gens qui ont besoin de leur véhicule.

Aussi, l'accès à l'hôpital Delta sera moins aisé.

Il va y avoir des travaux pendant des années (cfr. Meiser qui est une catastrophe).

4 Le parking en face du stade communal doit être beaucoup plus important que 800 à 1500 places.

Le tram à l'Adeps n'est pas cohérent, en effet c'est la prolongation du métro qui est la plus cohérente. A une entrée de ville, il faut pouvoir prendre le métro jusqu'au centre sinon les navetteurs ne prendront pas les transports en commun s'ils doivent déjà changer à Herrmann-Debroux.

3 le parking de dissuasion est très insuffisant pour permettre de résorber le flux des voitures quotidiennes.

la ligne de tram telle que prévue est une aberration et n'incitera pas les navetteurs à laisser leur voiture au parking de dissuasion : manque de fluidité, de rapidité, plusieurs changements à prévoir

l'idéal est de poursuivre la ligne de métro au moins jusqu'à l'adeps voire le carrefour léonard et d'y placer là un plus grand parking.

2 Trop peu de places de parking dans le parking de dissuasion(sera-t-il gratuit?)

Souterrain mais cela n'impactera-t-il vraiment aucunement la forêt?

Le tram m'a l'air totalement non pertinent, il aurait bien mieux valu que ce soit le métro à la place.

La capacité des transports en communs tram/métro/bus est déjà saturé aux heures de pointes, je n'imagine pas que cela puisse absorber tous les navetteurs qui devront abandonner leur voitures

6 l'offre de transports en commun est suffisante; par contre, le parking de dissuasion est dérisoire face aux 39000 voitures qui entrent actuellement chaque jour via la E411

5	<p>Le métro aurait été plus pratique.</p> <p>Le parking de dissuasion est BEAUCOUP trop petit connaissant les projets de supprimer/réduire les parkings de Delta et du Carrefour d'Auderghem tout en prévoyant d'augmenter les logements (500 en plus rien que sur le site Demey). Où vont se garer tous ces gens ?</p>
7	<p>Le parking de dissuasion souterrain me paraît trop petit, sachant que 700 places seront perdues (Delta, parking Carrefour et dessous du ponds Herrmann-DeBroux). Peu de gens pourront dès lors profiter des transports en communs.</p>
7	<p>Oui les transports son le futur donc une voie priver pour la stib sera un plus pour la mobilité avec une voie piétonne pour ouvrir accéder au rouge cloître et le centre de la forêt de soigne</p>
5	<p>Le parking de dissuasion semble beaucoup trop petit et la ligne de tram pas assez ambitieuse. Idealement ce devrait etre un prolongement du métro.</p>
6	<p>Cette question est complexe car l'offre de parking de dissuasion me semble insuffisante et le risque est réel que les personnes préfèrent ne pas opter pour la solution tram +métro (ils se reporteront probablement vers d'autres solutions). D'un autre côté, je comprend les arguments contre la prolongation du métro et je ne suis pas convaincue par l'idée de créer un méga-parking qui reste d'être sous-utilisé (si les gens optent pour d'autres solutions). Il me semble essentiel de travailler avec les deux autres régions pour éviter un maximum que les gens viennent en voiture jusque Bruxelles (Si on habite proche de Gembloux ou d'Ottignies, pourquoi ne pas se rendre directement à la gare?) ainsi que de faciliter les entrées dans Bruxelles via de la mobilité douce (via les "autoroutes pour vélos", pex) et des bus horizons.</p>
6	<p>Je pense que le P+R ne fonctionnera pas avec un accès en tram, car la plupart des automobilistes qui actuellement s'arrêtent à Herrmann Debroux ou Delta prennent ensuite le metro. La rupture de charge induite par le tram entre le P+R et Herrmann Debroux dissuadera un certain (grand ?) nombre d'utilisateurs.</p> <p>Il y a donc un risque important que cette infrastructure importante (parking souterrain) soit construite en vain.</p>
9	<p>Il sera impératif d'assurer une fréquence élevée pour les deux lignes afin de rendre le parking de dissuasion attractif. Et si possible, la meilleure correspondance entre les deux lignes de tram surtout et avec le métro tant que possible.</p>

6	places de parking insuffisantes, le nombre de navetteurs rentrants ne diminuera pas !!
	trajets des lignes de tram pas clair !!
3	1) prolongation du métro 5 jusqu'à l'ADEPS serait tellement plus logique que la création de deux lignes de tram
	2) Pour créer un véritable "hub" à l'entrée de la forêt de Soignes, 800 à 1.500 places sont tout simplement insuffisantes.
7	La prolongation du métro jusqu'au Parking de dissuasion, rendrait l'accès vers le centre-ville plus simple et encore plus rapide qu'avec le tram. Cela faciliterait également l'accès à l'Adeps et la forêt de soigne pour beaucoup de gens sans devoir changer trop souvent de transport. Ce qui favoriserait l'utilisation des transports pour aller se promener/faire du sport au lieu de la voiture.
9	
10	Trop peu de parkings.
	Très Bien pour les trams et bus.
	Envisager plus encore de parkings.
10	Trop peu de parkings.
	Très Bien pour les trams et bus.
	Envisager plus encore de parkings.
8	
8	
7	
5	il nous faudrait une prolongation du métro au delà du carrefour léonard...
	et bien plus de places de parking
6	
4	J'aurais préféré une augmentation de la fréquence du bus 72 (ou le prolongement du métro).
	4/10 -> 2/10 si ce projet de parking débouche sur la disparition ou le déplacement de la déchetterie

8

4

Alors oui, et non. L'Offre est toujours insuffisante selon moi. Cela suffirait à peine à améliorer la situation actuelle. Vous ne vous en rendez peut-être pas compte, mais il y a déjà un énorme problème avec les transports en commun à Auderghem aux heures de pointes. Ce n'est pas la faute d'Auderghem, bien entendu, mais la quantité astronomique de navetteurs en est responsable. La fréquence des transports est trop faible et la taille des métros est trop petite (trop peu de métro boa sur cette ligne). Là vous parlez de limiter l'accès aux voitures - ce qui en soi est une très bonne chose - mais vous n'allez pas assez loin dans l'offre de transports en commun. Ils doivent pouvoir englober un afflux massif, constant et croissant de navetteurs qui viendront garer leurs voitures dans les parking (P+R + Magasin Carrefour) et qui continueront à prendre le métro principalement vers le centre ville. C'est bien de proposer des lignes de tram vers Roodebeek et Louise, mais les navetteurs qui travaillent dans le centre vont continuer à se ruer vers le métro. Le tram c'est dépassé, trop petit, trop peu fréquent (3min c'est énorme aux heures de pointe), trop lent.

Dans la situation actuelle, avec les voitures qui rentrent en ville, c'est déjà l'enfer ... alors si elles ne le peuvent plus, il faut vraiment viser haut et loin vers l'avenir. Ce sont de nouvelles lignes de métros qui iraient vers Louise et vers Roodebeek avec des métros automatiques qu'il faut envisager... sinon les navetteurs continueront de prendre ce goulot d'étranglement qu'est la ligne de métro actuelle pour rejoindre Arts-Loi et changer de ligne. Nos trams bruxellois ne sont

8

3

il serait souhaitable de poursuivre la ligne de métro jusqu'au parking de dissuasion

8

8

5

On regrette le prolongement du métro à partir d'Hermann-Debroux.

1

Je suis très étonnée qu'aucun volet du PAD Herrmann Debroux ni du RIE ne fasse référence au plan Régional de Mobilité Good Move. Ce qui est en opposition avec les Conditions de réussites mentionnées p22 de la synthèse du PRM. Je suis donc en mesure de me questionner sur les analyses qui ont permis de dimensionner la taille du parking de dissuasion à l'Adeps, ainsi que de l'option choisie de ne pas prolonger le métro. Je souhaite donc que le PAD Herrmann Debroux et son RIE tiennent compte du PRM.

Conformément au PAD, p 76 : " la qualité de vie dans les quartiers est au centre des préoccupations. La réduction du trafic automobile vise à atténuer ses impacts sur la qualité de vie et la sécurité". Hors, selon le RIE p 971/1024, pour le site Demey, il y aurait une augmentation des déplacements en voiture de 67% en heure de pointe entre 5 et 6pm en semaine, et une augmentation de 51% des déplacements en voiture le samedi entre 3 et 5pm !

2	<p>Good Move - Il est à déplorer que le plan de mobilité du PAD ne tienne pas compte du PRM « good move ». Ça paraît presque incroyable étant donné l'ambition du projet.</p> <p>Augmentation des déplacements en voiture- Dans le RIE, il est clairement indiqué qu'avec l'augmentation du nombre de logement sur le site Demey, il est prévu une augmentation aux heures de pointe du soir (HPS) de +67% de déplacement en voitures et le samedi de +51%.</p> <p>Augmentation faible du nombre de places de parking- Avec la suppression des parkings existants sous le viaduc, du parking du carrefour (même si ça reste des parkings privés, bcp de conducteurs s'y parquent), du parking Delta, la construction du parking de dissuasion de 800 à 1500 places n'augmentera le nombre de places de parking disponibles que d'environ 200 à 700 places.</p> <p>Pas de prolongation du métro- La création d'une ligne de tram plutôt que la prolongation du métro n'aura à nouveau aucun effet dissuasif sur les conducteurs pour s'arrêter à l'entrée d'Auderghem car ils devront après 1h voire 1h30 de bouchons, se parquer, prendre un tram et seulement ensuite le métro pour se rendre sur leur lieu de travail.</p> <p>L'intérêt du PAD Hermann Debroux est avant tout son aspect Mobilité qui selon moi est dès le départ bien compris et même en</p>
6	
7	<p>Le tram 8 a déjà été rallongé suite à de longs travaux (d'abord entre Hermann et Musée du Tram puis entre MDT et Roodebeek), je pense que c'est irréaliste de refaire des travaux pour faire un crochet jusqu'à l'ADEPS. Je pense qu'une (grosse) amélioration des fréquences du bus 72 serait suffisante.</p> <p>Le parking de dissuasion semble une très bonne idée, à condition que celui-ci soit gratuit et non payant (car sinon ça va plutôt dissuader les gens d'y aller ;)).</p>
3	Il faudrait des transports en commun en amont, en Flandre.
1	Le tram n'est pas une solution acceptable, mais il faudrait plutôt prolonger la ligne du métro. De plus le nombre de places de parking de dissuasion est insuffisant.

1 La question 1 est déjà très orientée en affirmant "qu'il faudra démonter" le viaduc. Tout ouvrage d'art se doit d'être entretenu. À ce compte, le pont de Tancarville aurait déjà dû être démonté s'il n'était pas entretenu. L'offre de transports alternatifs est minimaliste (détournement du tram 8) et ne fera que dénaturer cette ligne transversale intéressante dans sa position actuelle. On ne s'achemine que vers plus de trafic, plus de pollution, plus de bruit et une asphyxie de la commune.

7 1) La fréquence en heure de pointe du tram Adeps/Herrmann-Debroux promise est: 3 minutes. Est-ce bien réaliste avec une seule voie utilisée pour les 2 sens de circulation ?

2) Pourquoi n'envisage-t-on pas un parking de dissuasion en-dehors du ring, avec bien sûr une offre de transport en commun adéquate pour entrer dans Bruxelles.

7

2 L'offre prévue (800-1500 places de parking) par le PAD est tout à fait insuffisante. Il suffit de voir les 2 files de voitures qui arrivent lentement par Léonard pour entrer dans Bxl via le viaduc. Il faut reporter le parking au delà du carrefour Léonard vers Overijse et y créer un immense parking.

Et prolonger le métro jusqu'à Overijse.

9

5 - Ok pour principe parking de dissuasion mais je pense que pas assez de places prévues

- Pense personnellement que couper la ligne du tram 8 ne fonctionnera pas bien (pour ma part en tous cas il m'arrive fréquemment de prendre le tram 8 et de passer par Hermann-Debroux sans m'y arrêter. Peut-être que la STIB dispose de statistiques de fréquentation plus poussées ?)

- Très bien pour principe du site propre pour le bus

6 Le parking de dissuasion semble trop petit pour contenir le flot des navetteurs à cet endroit et le fait d'avoir étendu le tram et pas le métro va provoquer un changement incontournable pour se rendre au centre et donc une perte de temps du navetteur.

5	<p>Ce parking de dissuasion, pour être efficace doit capter le trafic d'une bande autoroutière durant deux heures, soit 3.000 places. Il doit pour cela être servi par métro, prolongé au moins jusqu'au carrefour Léonard, avec quelques arrêts intermédiaires. Il faut à tout prix éviter les correspondances, de type tram-bus-métro, qui sont pénalisées par l'usager à quatre fois la durée nécessaire à ces transbordements (voir étude Stratec).</p>
7	<p>Le P&R ne sera pas suffisant, d'autres offres de P&R à partir des communes avoisinantes (Overeijse etc.) seraient nécessaires.</p>
5	<p>- Il faudrait un parking de dissuasion d'au moins 3000 places ce qui représente environ le trafic de deux bandes de circulation sur 2 heures de temps, d'autant que certains parkings seront supprimés: Site Delta, Carrefour, parking sous le viaduc...</p> <p>- Il faut également éviter la multiplication des correspondances, considérées comme une perte de temps d'environ quatre fois la durée de temps lors du changement de mode.</p>
5	<p>La prolongation de la ligne de métro Herman Debroux vers ADEPS/rouge cloître/ clubs sportifs et forêt semble beaucoup plus pertinente pour accès aisé à tous les Bruxellois à ces infrastructures. De plus ceci offrirait une solution nettement plus efficace dans le sens des entrées dans la ville avec un accès DIRECT au centre ville!</p>
8	<p>J'imagine qu'il faut que chacun prenne sa part, que d'autres parkings devront être construits plus loin vers les gares et autres nœuds de transports pour permettre aux flux de navetteurs de continuer à entrer dans Bruxelles chaque jour.</p>
6	
4	<p>Il faudrait plutôt étendre le métro vers le Carrefour léonard</p>
6	<p>HERMANN DEBROUX Il faut faire attention à la perte de charge qui sera générée sur les lignes de trams (actuellement ligne 8) sur le blvd du souverain sachant qu'il n'y aura plus de continuité. La situation similaire du tram 7 et 3 à churchill est un très mauvais exemple, créant des délais important et un infonfort pour les voyageurs.</p>
1	
8	
7	

3 Je trouve très dommage que les projets prévus impliquent de devoir changer de tram à Hermann-Debroux, là où la ligne est actuellement directe.

Je souhaiterais que la ligne 8 soit maintenue directe entre Auderghem-Shopping et Parc Seny, sans que l'on ne doive changer. Et qu'une autre ligne relie l'ADEPS à Hermann-Debroux.

Le site propre pour les bus entre Delta et Léonard est une bonne idée.

En matière d'offre en transports en commun, un des éléments cruciaux sera la fréquence. Pour viser une ville décarbonnée, il faudrait pour moi que l'ensemble de la population se déplace soit en transports en commun soit en modes actifs (marche, vélo, ...), mis à part les personnes à mobilité très réduite qui ne le peuvent pas et qui devraient bénéficier d'alternatives. Dans cet objectif, une fréquence d'attente de max. 2 minutes pour les lignes les plus importantes et de maximum 5 minutes pour les autres lignes me semblerait pertinente.

5 Le gain net de places de parking par rapport à la situation actuelle est insuffisant car il faut décompter les places du parking Delta et autres espaces de parking actuels supprimés.

1

3

7

7

7

7

8 attention à ce que les nouveaux logements ne génèrent pas un énorme trafic local. cela serait dommage de diminuer le trafic entrant au profit d'un trafic local. Il faudrait veiller à ne pas construire de parking privé attendant aux nouveaux logements (hormis parkings vélos)

1

Ce tram n'est pas souhaitable du fait qu'il crée une étape de plus pour atteindre le métro existant. Il obligera aux usagers une correspondance supplémentaire. De plus, il est bruyant et rajoutera une touche de bricolage par le rallongement de la ligne, par son trajet de courte distance, par la multiplication des arrêts.

La seule et unique BONNE SOLUTION est le prolongement de la ligne de métro vers ce nouveau parking et surtout vers la province dans un futur. Ceci aura l'avantage de relier directement le nouveau parking aux usagers utilisant le métro pour se rendre vers le centre (sans transfert). Bien que cela demande des travaux plus lourds, l'investissement sera plus durable et surtout plus en cohérence avec une vraie solution de mobilité sans transferts.

L'enjeu est important pour les habitants, il en ressort que cette étude passe à côté des points capitaux, densité du trafic, bruit, extension du métro, paiement urbain...

8

4

il faut créer beaucoup plus de parking 'dissuasive' à l'entrée de la ville - car le temps que les transports publics ne seront pas améliorés CONSIDÉRABLEMENT, les gens continueront de venir en voiture.

De plus, il faudra ABSOLUMENT REVOIR les 'avantages des voitures de sociétés' - autant que ces voitures de sociétés (tout payer, carburant inclus) ne diminueront pas, les gens ne changeront pas facilement pour les transports publics...

2

... Et si ce viaduc avait été entretenu ...?

A croire que cela devient (est?) une mode de tout "reverdir" et de freiner l'économie.

Avec " 800 à 1500 places de parking" près du stade communal, on est très loin des +/-8000 voitures qui rentreraient à Bruxelles par Auderghem.

Alors comment vont faire tous ces véhicules qui n'auront PAS de places ?

Ils vont quand même rentrer dans Bruxelles par ... un boulevard urbain.

Je n'ose même pas imaginer les embouteillages monstrueux que cela va provoquer.

Un tram, des bus ... belle idée, mais à quelle fréquence ?

Et puis, le "confort" (...?) des trams et des bus ... sans compter le nombre de places limitées dans ces véhicules

C'est AVANT le carrefour Léonard qu'il faudrait un parking de dissuasion, et pas après... mais là, on est en Flandre ...

7

intéressante , mais pourrait être plus ambitieuse. Le transport en commun (le tram, ici) devrait se prolonger jusqu'à jesusEick (showw room "smart"). But faciliter le contact Auderghem-jesusEick et reporter la charge de parking pour navetteurs sur la région qui en profite

2

9

1500 places comme minimum, vu le nombre de voitures qui entrent dans Bxl le matin

1

NON au "hub" de l'Adeps !! Un parking de 800 à 1500 places,c'est NETTEMENT INSUFFISANT puisqu'on supprime déjà des centaines de places à delta et sous le viaduc actuel ! Un vrai parking de dissuasion ne peut se faire qu'en AMONT du Carrefour LEONARD !! Idem pour le tram ou mieux, le METRO : il DOIT aller jusque JEZUS EIK!!

1

NON au "hub" de l'Adeps !! Un parking de 800 à 1500 places,c'est NETTEMENT INSUFFISANT puisqu'on supprime déjà des centaines de places à delta et sous le viaduc actuel ! Un vrai parking de dissuasion ne peut se faire qu'en AMONT du Carrefour LEONARD !! Idem pour le tram ou mieux, le METRO : il DOIT aller jusque JEZUS EIK!!

1 NON au "hub" de l'Adeps !! Un parking de 800 à 1500 places,c'est NETTEMENT INSUFFISANT puisqu'on supprime déjà des centaines de places à delta et sous le viaduc actuel ! Un vrai parking de dissuasion ne peut se faire qu'en AMONT du Carrefour LEONARD !! Idem pour le tram ou mieux, le METRO : il DOIT aller jusque JEZUS EIK!!

2

2 Prolonger la ligne de métro semble bien plus approprié.

6

9 je trouve que actuellement le centre d'Adeps n'est pas accessible, ni en transport en commun (un bus 72 par heure), ni à pieds (pas agréable de marcher sur le trottoir).

7

Le but étant de dissuader les navetteurs flamands/wallons de poursuivre leur route en voiture dans Bruxelles afin de diminuer la congestion automobile dans la ville, de diminuer la pollution et nuisances sonores et surtout d'améliorer la qualité de vie des Bruxellois. La création d'un parking de dissuasion de 800 à 1500 places est sans doute trop peu ambitieux ... , il faut viser au minimum 2000 places, étant donné que le PAD prévoioie de supprimer le parking de dissuasion de Delta ! Il est temps de créer des parking de dissuasion digne de ce nom et non pas les supprimer ou les diminuer comme ce fut le cas à Krainem et Rodebeek .

La proposition d'offre de transports en communs semble optimale .

6

6 et le RER?

9 Les prévisions me paraissent bien pensées

9

5	<p>50 ans pour un viaduc construit dans de bonnes conditions de solidité, n'est nullement obsolète et ne nécessite pas sa démolition. Certes, il doit être entretenu comme tous les ouvrages.</p> <p>Je ne vois pas l'avantage d'un boulevard urbain qui traversera la commune et qui fatalement apportera des nuisances par les embouteillages sans fin, comme je l'ai connu avant construction du viaduc.</p> <p>Les transports en commun doivent bien sur être soutenus, mais il ne faut pas oublier les accès aux commerces et industries qui subsistent encore dans la commune et qui doivent être préservés, si non, à terme c'est la fin de vie de Bruxelles.</p> <p>Il n'y a pas seulement des commerces de proximité, les clients doivent venir aussi des autres régions, flamandes ou wallonnes. Et si pas d'accès libre, ce sont les entreprises qui déménageront vers l'extérieur et laisseront une ville exsangue...</p>
10	
10	
4	<p>Il n'y a pas 2 nouvelles lignes de tram : c'est faux : la ligne de tram Louise- roodebeek existe déjà . Pour les utilisateurs , il serait plus commode d'avoir une courte ligne Hermann Debroux - Adeps avec des navettes électriques sans conducteurs (3 arrêts seulement) .</p> <p>Pour les bus , il n'y a pas de bus non plus (un peu la ligne 71 , mais c'est plus utile de passer par le boulevard des Invalides) : donc pas d'amélioration par rapport à la situation actuelle .</p>
8	Le prolongement du métro ou d'une ligne de tram structurante vers Jezus-Eik est essentiel ! Limiter cela à l'Adeps n'est pas suffisant.
7	Un parking de dissuasion plus important devrait se trouver avant le carrefour Léonard afin de limiter la congestion de l'entrée de ville. Prolonger le tram ou le métro jusqu'à ce parking serait une bonne réponse en terme de mobilité.
5	C'est bien mais pas suffisamment ambitieux. Il est essentiel pour rendre le transport en commun plus attractif de minimiser le temps du trajet. La correspondance (Tram - Metro Herman Debroux) fera perdre beaucoup de temps. D'autres possibilités (comme un tram rejoignant et utilisant l'axe ferroviaire Delta- Etterbeek-Schuman) doivent élargir cette offre qui me semble être beaucoup trop maigre.
4	si l'offre est développée avant les travaux ok. mais si les travaux et les inconvénients de circulations sont construits en même, je ne vois pas l'intérêt

1	Le parking de dissuasion n'est pas efficace, parce que mal localisé et trop petit, il devrait être en périphérie du Ring. Les nouvelles lignes de tram ne répondront pas aux besoins réels. Ces 2 dépenses seront coûteuses et inutiles. Il faut chercher d'autres solutions moins coûteuses et plus efficaces.
1	Est-ce que cette solution permettra de diminuer la fréquentation des voitures ? La solution de 800 à 1500 me semble dérisoire au vue des nombres voitures qui rentrent sur Bruxelles
5	Pour moi, cela ne changera rien à la situation dont je jouis actuellement et les deux nouvelles lignes de tram sont la "découpeé d'un ligne existante en deux (et on ne mentionne pas la destruction d'une ligne de tram). De plus, si cela était respecté, c'est déjà comme s'il y avait un site propre pour le bus entre le carrefour Leonard et Delta, non?
8	Quand est il de la pertinence de rallonger le métro jusqu'à l'adeps en lieu et place de créer de nouvelle ligne "extérieur" de tram.
8	Nous recevons des informations contradictoires qui nous disent que la travaux en projet ne seront pas réalisés tels quels (pas de rallongement de métro). Quelle est la fiabilité de ces informations ?
	Merci
8	Il faut plus de place de parking de dissuasion!!
5	Le tram est moins accessible que les autres moyens de transport pour les personnes à mobilité réduite.
	Les traversées de ligne de tram non équipées de feux = tram prioritaire alors qu'on ne les entend plus arriver et qu'on ne les voit plus forcément arriver. Très problématique pour les personnes déficientes visuelles.
	Certains trajets que l'on faisait précédemment avec un seul transport ont été remplacés par 2 ou 3 transports successifs (Demey - Ste Anne).
	Si l'on prolongeait la ligne de métro, nous y gagnerions en réelle accessibilité.
1	prolongation de metro
5	

6 Je pense qu'il est très important d'envisager, plutôt que de dévier les lignes de tram vers l'Adeps, de prolonger la ligne de métro existante de son terminus à Herrmann-Debroux vers une nouvelle station au niveau de l'Adeps et du futur parking P+R (voire plus loin encore, à long terme, vers Jesus-Eik). Cela permettrait de renforcer d'autant plus l'attractivité du parking P+R couplé à l'utilisation grandement facilitée des transports publics (ligne de métro directe vers le centre-ville, sans correspondance).

7 Je trouve le projet très bien pensé. Seul bémol : l'ampleur de l'impact sur le site du Rouge-Cloître. Tout dépend du volume de cette implantation en surface.

8

5 L'idée du tram et du parking de dissuasion n'est pas mauvaise en soit mais je pense qu'elle sera insuffisante pour absorber le nombre de personnes qui entrent à Bruxelles.

Actuellement, le métro est saturé aux heures de pointe avec une fréquence toutes les 5 minutes (quand tout va bien). J'utilise le métro tous les jours pour aller travailler au centre ville en le prenant à son terminus Herrmann-Debroux et après 3 stations, le métro est bondé. Je ne pense pas que le métro pourra absorber ce surplus d'usagers en heure de pointe. Le tram 8 est également fortement utilisé aux abords de la station Herrmann-Debroux. Scinder cette ligne et faire descendre les passages du tram pour continuer leur chemin le long du boulevard du Souverain ainsi que faire descendre les utilisateurs du tram qui entrent à Bruxelles et qui doivent prendre le métro à Herrmann-Debroux pour aller au centre ville va générer un flux très important de personnes au droit de ce carrefour.

1) LA LIGNE 5 DU METRO DOIT ÊTRE PROLONGEE JUSQU'AU
PARKING DE DISSUASION,

dans le cas contraire celui-ci sera peu utilisé par les navetteurs devant aller directement au centre-ville ou dans le quartier ARTS-LOI.

Le parking de dissuasion doit contenir au moins 3000 places, de nombreux navetteurs prenant leur voiture et évitant la SNCB car il y a peu de parkings près des gares wallonnes et flamandes et car ceux-ci sont souvent payants.

Les grands carrefours avec feux tricolores devraient mieux sécuriser les piétons avec des passages pour piétons "à la japonaise". Au Japon, certains carrefours, lorsque s'y croisent deux ou plus de deux artères, sont équipés de passages pour piétons, non seulement perpendiculaires aux artères, mais aussi de deux passages pour piétons en diagonale. A un moment, tous les feux sont au rouge pour les véhicules et tous les feux sont au vert pour les piétons.

Avantages: plus de danger pour les piétons de se faire renverser par les "tourne à droite" ou "tourne à gauche". Les automobilistes ne doivent plus faire attention aux piétons en tournant car tous les feux

1

Les débats actuellement développés n'abordent nullement la capacité de mobilité du nouveau boulevard urbain comparativement à celle fournie actuellement par le viaduc.

Alors que 35 à 39.000 véhicules utilisent chaque jour le viaduc, quelles sont les solutions proposées par le PAD pour assurer la fluidité du trafic au travers du carrefour d'Hermann Debroux, en tant que plate-forme d'entrée de la E411 dans Bruxelles.

Un parking de 800 à 1.500 places sera aménagé au niveau de l'Adeps et du stade communal, mais en même temps, le parking de l'hypermarché Carrefour sera démoli, suite au déplacement de l'hypermarché, avec capacité de parking nettement plus réduite pour ce dernier.

La capacité d'absorption du nouveau parking Adeps peut donc être estimée à quelque 3,8% de la capacité journalière de transit voiture, soit 1.500/39.000véhicules.

Peut-on considérer que cet aménagement, conjugué à l'aménagement d'une ligne de tram de l'Adeps vers Hermann/Debroux va permettre d'éviter le chaos à l'entrée de la ville ? On peut sérieusement en douter si des mesures complémentaires ne sont pas adoptées, telles que :

La finalisation du PEP avant la mise en service du boulevard urbain.

1

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

C'est stupide de placer la ligne de tram côté Rouge-Cloître ! Les piétons devront traverser le boulevard pour revenir ou se rendre au Transvaal ou à l'Adeps !

De la même façon, scinder le tram 8 et faire remonter jusqu'à l'Adeps les 2 tronçons du 8 sur deux voies de tram va provoquer de gros blocages.

Quid des correspondances et des horaires en soirée, le WE et les jours fériés : 15 à 20 minutes actuellement ?

Pour les habitants de Boitstfort et d'Auderghem, se sera de nouveau une grosse perte de temps pour aller et/ou revenir de Rodebeek - Shopping, du fait des correspondances désastreuses. Nous l'avons très mal vécu avec le bus 42 avant et pendant les travaux du boulevard de la Woluwe.

Il faut maintenir le tram 8 de Louise à Rodebeek et le scinder éventuellement là quand ce sera nécessaire.

Cela coûtera moins cher et plus efficace (horaires indépendants) de faire une navette de bus électrique entre Herrmann-Debroux et l'Adeps !

1

Les transports actuels sont déjà largement insuffisants. Je ne vois pas comment un minuscule changement sur la ligne actuelle pourrait changer qqch aux milliers de voitures que le viaduc absorbe tous les jours.

A quand la ligne 34 en fréquence suffisante et en site propre?

A quand la prolongation du metro jusque Overijse?

A quand un réseau après 22h

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'EMBOUTEILLAGES ET PLUS DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE
ET ACOUSTIQUE DANS NOTRE COMMUNE.

8

7

7

9

1

Le métro est déjà actuellement saturé aux heures de pointes. Il n'est pas rare de n'avoir aucune place assise si on le prend à Demey.

Il faudrait augmenter drastiquement sa fréquence.

Idem pour le tram 8.

6 Ayant vécu dans ce quartier pendant plus de 20 ans, j'ai été témoin de la création de la ligne de tram 8 ainsi que ses rallongements (jusqu'à Hermann-Debroux, le Musée du Tram, Roodebeek). Pendant ces années de réaménagement, J'ai donc constaté les embouteillages quotidiens causés par les travaux réalisés pour la mise en place du tram 8.

En tant que personne qui utilise les transports en commun comme moyen principal de déplacement, je constate que les avantages apportés par cette nouvelle ligne de tram dépassent rarement ses inconvénients: ligne constamment en travaux sur différents tronçons, alternatives pratiques limitées aux alentours... ce qui conduit à dépendre principalement du métro.

Pour arriver aux objectifs fixés par le PAD, une demi-ligne de tram supplémentaire et quelques sites propres pour les bus risquent de ne pas être suffisants pour satisfaire les besoins des usagers qui se déplacent actuellement en voiture. Le réseau de transport en commun a besoin de se développer d'avantage pour pouvoir répondre aux demandes que susciterait le PAD.

7

3 Je pense que les trams/bus ne suffisent pas et qu'il faudrait absolument prolonger la ligne de métro jusqu'au parking de dissuasion.

2 au lieu de prolonger le tram vers le centre sportif, il est préférable de prolonger le métro jusqu'à Notre- Dame au Bois et de placer le parking de dissuasion avant le carrefour Léonard en venant de Namur.

7

7 Pourquoi pas un extension du Metro jusqu'a ADEPS?

8 Une nouvelle station de métro aurait été préférable avec connexion directe au futur parking de l'Adeps. Le tram risque de provoquer une rupture de transport si sa fréquence n'est pas assez élevée pour relier le métro à Herrmann-Debroux.

1 800 à 1500 place de parking est un chiffre totalement dérisoire. Nous faire croire que les utilisateurs du centre ADEPS pourrons y trouver de la place est ridicule.

Construite une ligne de tram pour 1000 à 2000 navetteurs-utilisateurs de ce parking me semble une dépense totalement irraisonnable.

2

La création des lignes de tram ne répond pas à la demande du flux entrant qui souhaite prendre le métro ou accéder au centre. Penser que les personnes vont prendre le tram avant le métro est un leurre. Ce qui va arriver est que le quartier Pinoy va servir de parking pour ceux qui ne sauront plus se garer sous le viaduc. Ce phénomène est déjà existant aujourd'hui et ne va faire que s'amplifier.

Ensuite, couper la ligne de tram 8 en deux est une mauvaise idée pour ceux qui l'empruntent.

7

5

- Parking: considérant que l'on supprime le parking Delta + les places de parking sous le viaduc, ce nouveau parking est loin d'être significatif. Et puis même s'il s'agissait de 1500 nouvelles places, cela ne représente jamais que 5% du flux entrant actuel, rendant ce parking insignifiant. Si plus est on table sur 800 places (cfr explications données lors des séances d'info) plutôt que 1500...

- Le carrefour des trams en plein carrefour des voitures va être très lourd à gérer.

Ceci implique un changement pour emprunter le métro ce qui incitera les navetteurs à poursuivre vers Delta.

- La ligne de bus vers Léonard n'est pas spécialement utile, à moins que les TEC ne développent l'offre Conforto et que de Lijn développe de manière significative

son offre vers Auderghem. De toute manière les offres bus n'ont de sens que si elles rejoignent la première station de métro, soit Hermann Debroux. Les manœuvres des bus pour retourner vers la périphéries ne peuvent se faire que dans le carrefour déjà bien chargé ou au delà.

- La rupture de charge pour les personnes se rendant au centre (et elles seront majoritaires) pour prendre le métro après 2 ou 3 arrêts réduit l'attrait du tram 8 prolongé/dévié

7

Il serait plus judicieux de ne pas faire remonter les trams vers l'ADEPS. Une solution plus économique et pratique serait de faire tourner très régulièrement entre Hermann Debroux et l'ADEPS une navette de type autonome par exemple. En effet, la majorité des navetteurs souhaite prendre un transport vers le centre ville les lignes de tram vers Roodebeek ou Louise n'offrent pas ce service. Ceci n'empêcherait pas si nécessaire de scinder la ligne de tram à Hermann Debroux si celle-ci s'avèrerait trop longue (ce qui reste à démontrer).

5 Un prolongement de la ligne métro me semblerait plus pertinent pour absorber le flux des navetteurs. La capacité du parking me semble, en outre, trop limitée.

1 c'est bien de construire un parking, et ce sera gratuit ????

et vous croyez qu'il y aura assez de places pour toutes ces voitures qui entrent dans BXL, les autres rentreront quand même en voiture alors....

les gens doivent alors prendre un tram et puis prendre le métro, ça prend du temps tout ça

et quand il y aura grève de l'stib, c'est pas souvent, c'est vrai

3 Sur base du nombre de véhicules qui empruntent le viaduc 5000 places est un minimum. Le nombre proposé ne convaincra pas grand monde.

L'évolution de la société réduit considérablement la fraction de la population active qui travaille le jour, avec horaire stable à des endroits fixes (robotisation du travail routinier, sous-traitance, hyper spécialisation, réduction des délais de livraison). Le responsable de la stratégie à long terme de la RATP (Paris) considère (IEEE INFOCOM 2017) qu'en 2050 sa société devra offrir un service de transport INDIVIDUEL décarbonné, rapide et abordable car les transports en commun traditionnels répondent de moins en moins aux désirs de leurs utilisateurs.

Cette évolution requiert une augmentation de la surface routière disponible dans les villes et le remplacement des carburants carbonnés par l'électricité ou l'hydrogène. Plusieurs niveaux de circulation permettent d'augmenter la surface disponible sans beaucoup d'expropriations (Exemple: centre de Shanghai) et permettent de séparer la mobilité locale douce de la mobilité "dure" pour les distances plus grandes. J'espère que la sagesse reviendra et qu'au lieu de démolir des viaducs, on en construira bien d'avantage dans la région Bruxelloise. L'argent épargné en réparant en temps utile le viaduc pourrait servir à installer des bornes de rechargement pour véhicules électriques.

1 Le tram ????

Un Parking de seulement 800 à 1500 places ???

Et on parle de decarboner la ville ?

Le prolongement du métro et un parking 3000 places pourraient éventuellement justifier 20 ans de travaux.

1 Une multiplication d'immeubles beaucoup trop hauts. Métro déjà bondé aux heures de pointes, et il passe toutes 4 minutes! Difficile de faire mieux. Penser aussi aux riverains du dit métro!

1 Nouveau parking très insuffisant en remplacement de ceux qui vont disparaître.

Les nouvelles lignes de tram desservent la périphérie et amènent les usagers du centre à reprendre le métro, avec rupture de charge conséquente.

Pourquoi un site propre pour bus au carrefour Léonard, sans arrêt ni stationnement possible?

7

Domage que ce fameux RER n'existe toujours pas (ou jamais...) alors que Bruxelles ne s'en sort plus. Comment dépenser autant d'argent - et l'argent de qui ? - inutilement. S'il avait été fini correctement, sans doute que les problèmes actuels ne seraient pas aussi présents.

Bref, imaginer les trams, les bus à partir de ces points sont une excellente idée. Il faut alléger notre commune et notre ville le plus rapidement. Et dans tous les sens c'est-à-dire moins de voitures et sans devoir attendre 25 ans (comme le RER...).

Par contre, de 800 à 1500 places de parking est inférieur à la réalité. Il ne faudrait pas calculer en fonction du nombre de voitures qui rentrent à Bruxelles par jour ?

Il faut attirer et convaincre les conducteurs à se parquer et prendre un transport commun agréable et rapide. Il faut commencer par le début et pas par la fin, il ne faut pas mettre la charrue devant les boeufs.

5

7

L'impact sur la circulation automobile dans la commune d'Auderghem des différents projets (dont les futurs projets immobiliers visant globalement à augmenter la population locale), la capacité envisagée du parking de dissuasion, trop réduite (800 (?!) à 1500 places), la réduction projetée de la disponibilité de l'ensemble des autres zones de parking à Auderghem, l'absence de clarté quant aux connexions au métro et au tram des (du?) parking(s) dit(s) "de dissuasion" rendent douteuses les solutions mises en avant. L'offre de transports en commun apparaît donc comme sous-estimée et très exposée aux aléas des chantiers futurs. Quelles solutions sont-elles envisagées lorsque le parking de dissuasion sera saturé?..

5

Les aménagements déportés entre l'Adeps et le Carrefour Léonard et entre autres le parking de dissuasion prévu ne sont pas suffisants.

8 Vu le coût du km métro, pourquoi ne pas prolonger le tunnel existant jusqu'à un terminus Square du Sacré-Coeur ?

Avantages :

1) 500 m de métro existent déjà sous l'av Chaudron, il suffirait de prolonger un peu.

2) connexion facile avec le P+R via des tapis roulant type aéroport sous l'av Meunier

3) Quartiers Transval, Blankedelle et Parc des Princes mieux desservis (relativement denses) rentabilité ok via riverain et navetteurs

2 En tant qu'ancien cadre de Transurb-Technirail, bureau d'études spécialisé en transports urbains et ferroviaire, ayant pour actionnaires la STIB, la SNCB et des B.E tels que Tractebel et SOBEMAP/SEMA , je doute que l'option dédoublement du tram et la non-prolongation du métro soit la meilleure solution.

On va en effet créer deux ruptures de charge pour les usagers, obligeant entre autres les navetteurs à utiliser le tram pour deux stations uniquement . Aberrant !!!

La prolongation d'une station de métro serait en effet plus couteuse, mais pourrait être réalisée par un tunnelier et ressortir après le viaduc des 3 Fontaines au niveau du milieu du boulevard jusqu'au carrefour Léonard qui sera un jour réhabilité et complété par d'autres bretelles. Un autre grand parking de dissuasion pourrait y être construit . Un jour, on peut toujours rêver, le métro irait jusqu'un endroit Adhoc entre Jesus Eik et Overijse .

J'ai également des doutes sur la répartition des flux de circulation à partir de Hermann Debroux. En effet, si les navetteurs vont vers Woluwée, c'est pour prendre l'alternative de l'avenue de Tervueren à celle des boulevards du Triomphe/ Général Jacques .

Par contre beaucoup d'utilisateurs du tram, et les écoliers en particuliers, circulent entre Watermael Boisfort et Woluwée en

~~nassant par hermann Debroux. On va créer pour eux une autre~~

4 Il vaudrait mieux ne pas détourner le tram 8 vers le parking (afin de ne pas allonger cette ligne déjà très longue) et en assurer la continuité (pour ne pas allonger le temps de parcours des usagers du tram qui ne vont pas au parking) et prévoir une navette régulière (électrique par exemple) entre ce parking et l'arrêt du tram 8 au carrefour Hermann-Debroux

6 Pourquoi pas le tram, mais à condition qu'il s'agisse de trams haute fréquence et haute capacité et que la correspondance avec le métro soit parfaitement régulée (sinon les navetteurs vont très vite se décourager). D'autre part, la capacité du parking doit être très nettement revue à la hausse. Il s'agit d'être extrêmement ambitieux à ce niveau-là (les chiffres évoqués sont très bas).

7 Tram ou métro sont des après moi les meilleures options

7 Tram ou métro sont des après moi les meilleures options

1 Ce parking sera-t-il payant pour les riverains-?

Et pour tous?

Si oui, le souci de parking va se répercuter chez les riverains

3

1 Les bus n'auront probablement pas la capacité nécessaire pour absorber les personnes qui empruntaient le viaduc. Rien n'indique que la Stib pourra fournir les bus et les chauffeurs nécessaires. De toute façon, faute de parking de dissuasion au terminus, les gens ne seront pas intéressés. Et il n'est pas question de toucher à un seul arbre de la forêt de Soignes pour créer un parking.

La seule solution aurait été de prolonger la ligne de métro jusqu'à Jesus-Eik et de forcer la région flamande à y construire un parking de dissuasion, faute de quoi une taxe à l'entrée de Bruxelles serait imposée à chaque navetteur.

7

7 Le parking souterrain face au stade communal...

Cela signifie donc que le parking sera situé du côté de la déchetterie ?

De même, le bruit généré par le tram pour les riverains au niveau de l'adeps va t il être quantifié ?

8

2

Le parking de 1.500 places proposés devant l'Adeps ne compense pas la destruction cumulée des parkings Delta, Carrefour et des places sous le viaduc. Les deux nouvelles lignes de trams qui sont proposées avec un terminus devant l'Adpers doivent être complémentaires à la ligne 8 déjà existantes pour éviter des ruptures de charges. Ces deux nouvelles lignes doivent partir vers le nord pour rejoindre le viaduc E40 (aéroport) et l'autre la place Louise.

Une solution encore meilleure serait de prolonger le métro vers le carrefour Léonord avec un vrai parking de dissuasion (sous les terrains de football). Le 71 ne pourra jamais absorber autant que le métro.

Le document mentionne que 35.000 véhicules entrent dans Bruxelles. Question : Où pourront se parquer les 33.500 autres navetteurs ? Soit voitures ventouses dans Boitsfort, Soit ils continueront leur route vers le parking professionnel.

Conclusion, ces aménagements n'auront servi à rien. Les embouteillages seront encore plus monstrueux et les navetteurs passeront par la Ch de la Hulpe ou l'Av de Tervueren. Ensuite, ils slalomeront dans les petites rues où ils s'énerveront à rouler à 30km/h.

Il faut d'abord proposer des alternatives de déplacement avant de ~~bâtir le quartier~~

6

le metro doit avoir son terminus au parking de dissuasion et l'explication de l'alignement des voies à Herrmann-Debroux est médiocre, une mauvaise économie devant l'ampleur du projet. Il doit rester une possibilité de prolonger le métro encore plus loin, ne pas bloquer le périmètre du projet. Pourquoi ne pas envisager un métro automatique (nous parlons d'un horizon de 10 à 30 ans) pour lequel de nombreuses contraintes actuelles disparaissent.

Le tram 8 peut alors continuer sans aller à l'ADEPS, quitte à un changement de quai si nécessaire à Herrmann-Debroux, sans perdre le temps d'un aller-retour.

Si l'entrée dans Bruxelles des voitures n'est pas élargie, il n'y a aucun intérêt à faire un parking de dissuasion et la ligne de tram.

Les navetteurs coincés dans les bouchons sur l'autoroute ne vont pas laisser leur voiture dans un parking (payant certainement) à l'entrée de la ville, attendre un tram dans le froid et faire 1, 2 ou 3 connections pour arriver sur leur lieu de travail.

L'offre de tram est de plus hypothétique et tout navetteur en transport en commun, d'expérience (20 ans dans mon cas), sait que le tram n'arrive jamais à l'heure indiquée. Un écart de 3 minutes entre les trams est une pure utopie.

Et si les trams sont aussi bondés que les trains et le parking de dissuasion payant et trop petit, il est peu probable que les navetteurs se servent de ce nouvel aménagement.

Pour que le parking de dissuasion soit vraiment efficace, il faudrait le faire sur l'E411 avant le Carrefour Léonard.

Il est aussi peu probable que le plan de réaménagement n'ait pas un impact soit sur le nombre de bandes de circulation pour entrer dans Bruxelles, soit sur la faune, la flore et les espaces classés environnants

1 D'une part, le nombre de places de parking est DERISOIRE par rapport au nombre de voitures qui entrent chaque jour dans Bruxelles.

D'autre part, il faut aussi comprendre qu'une série de personnes ont besoin d'entrer dans Bruxelles pour le travail ou tout simplement pour rentrer chez eux (de plus en plus d'entreprises cherchent à s'installer hors Bruxelles à cause des embouteillages: il faut donc tenir compte de ces deux aspects qui peuvent sembler contradictoires mais qui ont une problématique complémentaire.

Enfin, il y a lieu de se préoccuper vraiment d'un phasage entre les travaux entrepris: il faut que les parking de dissuasion (plus important) et les transports en commun soient installés avant la destruction du viaduc actuel.

En ce qui concerne la question 4 où l'on ne peut pas expliciter sa réponse, je pense qu'il est sans doute pertinent de vouloir diminuer le nombre de voitures entrant dans Bruxelles mais je doute que la grandeur du parking de dissuasion soit suffisant, et surtout, il faut qu'une autre proposition parking plus important soit à disposition avant la fermeture du viaduc

8 Seul la rupture de charge entre le P+R et Herman-Debroux est regrettable.

Cela n'encouragera pas les gens à changer leurs habitudes. Le P+R du CERIA ne fonctionne déjà pas bien alors qu'il est à côté d'un métro.

5

3 Si on considère les places de parking perdues entre autre au carrefour et le nombre de nouveaux logements prévus, cela ne sera pas suffisant.

7 1) il serait souhaitable que les trams n'aillent pas tous jusque ADEPS. Oui, aux heures de pointe. Un tram sur deux (ou autre rapport) aux autres heures

2) organiser la correspondance tram/métro en sous-sol comme à Simonis (tram19)

3) maintenir le trajet actuel du bus 41 intégralement (entre Archiducs et Transvaal)

-
- 6 Le nombre de places envisagée ne semble pas suffisant par rapport au nombre de navetteurs entrant dans la ville.
- Les nouvelles lignes de tram offrent une chouette alternative par rapport à la situation actuelle, pas comme un moyen de dissuasion sans le viaduc.
-
- 4 Il faudrait au minimum également prolonger la ligne de Metro actuel qui relie le centre ville. De nombreux navetteurs se rendent au centre ville via le metro et non pas uniquement à WSP via le tram 8 ou à Watermael via le tram 8 !
- Ou aller vous construire le parking de dissuasion ? Aller vous réellement détruire la foret de soignes proche du rouge cloître pour construire le parking de dissuasion ?
-
- 6 Cet offre est attrayante mais dans la situation actuelle. Elle ne semble pas offrir une alternative digne de ce nom pour les navetteurs qui usitent actuellement le viaduc.
- Il serait surtout préférable d'allonger la ligne de métro, car les navetteurs se rendent dans le centre et non dans les terminus desservis par les futurs trams.
-
- 1 Le PAD met la charrue avant les bœufs .
- Il faut créer des alternatives de transports publics (Métro, tram, bus, voitures partagées....) Valables et performants. des parkings (AVANT LE CARREFOUR LEONARD)suffisants pour permettre aux 40.000 navetteurs de s'y garer. Et poursuivre leur chemin vers leur travail.
- SI NON la vie économique de Bruxelles va se délocaliser de Bruxelles.
- Je connais déjà 3 sociétés qui envisagent sérieusement de quitter Auderghem à cause des problèmes d'accès que rencontreront les navetteurs.
-
- 9
-
- 10
-
- 7 Ik vind dit een prima voorstel, ik vraag me alleen af waarom geen betere verbinding wordt gemaakt met Overijse Jezus Eik en Hoeilaart via tram en of metro of worden er meer bussen / treinen voorzien in de toekomst?
-
- 9 Metro lijn van Herrmann-Debroux verlengen tot tenminste Overijse
-

6 VRAAG: WAAROM KUNNEN DE BUSSEN NIET TOT JEZUS-EIK
DOORRIJDEN, EN OVER DE AUTOBAANBRUG LANGS DE KERK TERUG
RIJDEN NAAR OUDERGEM?

WANT MET EEN TOENEMEND GEBRUIK VAN OPENBAAR VERVOER
ZIJN DE BUSSEN VAN DE LIJN EN TEC ONVOLDOENDE

7 De trams van lijn 8 zouden best een connectie moeten krijgen met
buslijn 71. Wat ik ook mis, is een reductie van het aantal TEX en De
Lijn bussen tot Hermann Debroux. Die moeten zekere niet tot Delta of
verder doorrijden.

8

9 De verdringing van het private autoverkeer richting Oudergem en
Brussel moet dringend en duurzaam aangepakt worden.

Echter op korte termijn zou er aan het het probleem van overmatig
gebruik van sluiptwegen iets kunnen gedaan worden via beperking van
tweerichtingsverkeer en beperking van Waze. dit zou ook het gebruik
v shortcuts via woonwijken moeten beperken
(Waversesteenweg/tervuursesteenweg, sint Annawijk/hertoginnedal,
Transvaal, verkeer college st Hubert etc.)

Dit zijn reeds Quick wins die niet 10 jaar op zich moeten laten
wachten.

10

5 Het zou beter zijn om de metro van Hermann-Debroux door te
trekken naar het ADEPS center. In het huidige ontwerp wordt er van
de automobilist die van buiten Brussel komt verwacht dat hij 1. zijn
auto parkeert in de parkeergarage, 2. de tram neemt en 3. de metro.
Dit lijkt mij teveel van het goede voor de gemiddelde automobilist en
ik vermoed dat hij toch zal trachten om met de auto zo dicht mogelijk
bij zijn/haar werk te geraken. Ev. via een andere invalsweg.

7

7 Een P + R parking moet buiten de stad komen.

De nieuwe parking van 800 tot 1500 plaatsen zal net genoeg zijn om
parkeerplaatsen te voorzien van de omwonenden omdat evenveel
parkeerplaatsen zullen verdwijnen (Delta, Herrmann-Debroux en
Carrefour)

Geen mening
